

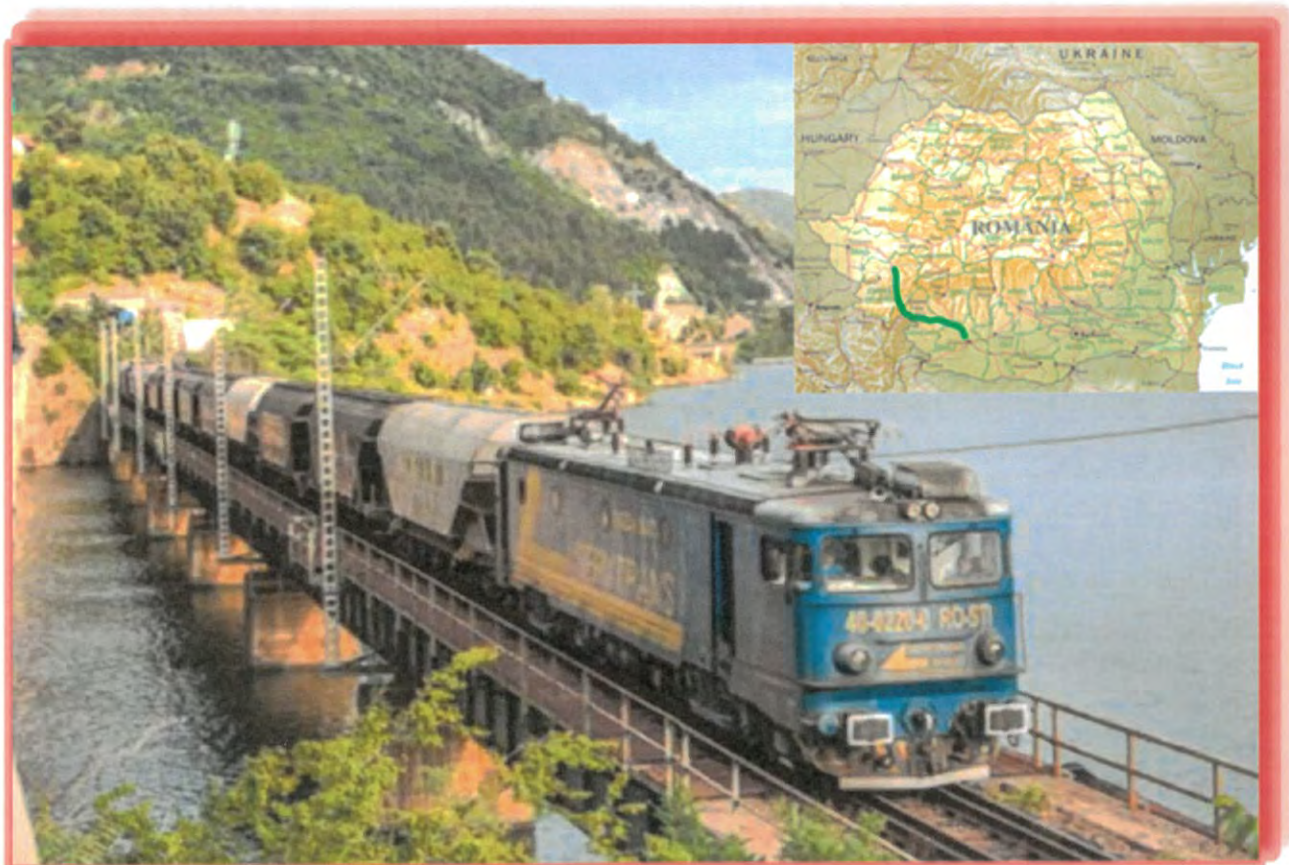
Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean

CONTRACT 74/21.09.2018

Autoritatea Contractantă: Compania Națională de Căi Ferate „CFR”-S.A.

Prestator:

Asocierea Italferr S.p.A. - S.C. ISPCF S.A. - S.C. Italrom Inginerie Internațională S.R.L.



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a
Coridorului Orient/Est Mediteraneean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

BENEFICIAR: COMPANIA NAȚIONALĂ DE CĂI FERATE „CFR” – S.A.

LISTĂ DE SEMNĂTURI

EXPERT COORDONATOR

HOREA AVRAM

COLECTIV ELABORARE

Ing. Luminița Niculae

Fiz. Nina Rahailescu

Ing. Daniela Stancu

Ing. Maximilian Ghețu

Ing. Duță Marius

IANUARIE 2022



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a
Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare
Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean
CONTRACT 74/21.09.2018**

Autoritatea Contractantă: **Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - S.A.**
Prestator: **Asocierea Italferr S.p.A. - S.C. ISPCF S.A. - S.C. Italrom Inginerie Internațională
S.R.L.**



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

2022



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.

1 / 1137



Cuprins

1	DATE GENERALE.....	7
1.1	Introducere	7
1.2	Informații despre titularul proiectului	7
1.3	Informații despre experții atestați pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului 8	
1.4	Denumirea proiectului.....	8
2.	DESCRIEREA PROIECTULUI.....	8
1.5	Prezentarea generală a proiectului.....	8
1.6	Amplasamentul proiectului.....	11
1.6.1	Relief	13
1.6.2	Geologie	15
1.6.3	Clima.....	18
1.6.4	Hidrologia	19
1.6.5	Zone sensibile.....	20
1.7	Caracteristicile fizice ale întregului proiect	23
1.7.1	Prezentarea lucrărilor.....	23
1.7.2	Lucrări de demolare și dezafectare	349
1.7.3	Prezentarea cerințelor privind utilizarea terenurilor	410
1.7.4	Tehnici/metode de construcție adoptate	417
1.7.5	Lucrări necesare organizării de șantier	420
1.7.6	Lucrări de refacere a amplasamentului.....	437
1.8	Principalale caracteristici ale etapei de funcționare a proiectului	438
1.8.1	Timpul de funcționare	438
1.8.2	Nivelul previzionat al traficului	438
1.8.3	Lucrări de întreținere	441
1.8.4	Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice.....	442
1.8.5	Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice în perioada de operare.....	450
1.8.6	Evacuarea apelor uzate în perioada de operare	450
1.9	Activități de dezafectare	451
1.10	Planificare/amenajare teritorială	451
1.11	Modalitățile propuse pentru conectarea la infrastructură.....	453
1.11.1	Perioada de execuție	453
1.11.2	Perioada de operare	454
1.12	Estimarea tipului și a cantităților de emisii și deșeuri	547



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

1.12.1	Emisii în mediul acvatic.....	547
1.12.2	Emisii atmosferice.....	548
1.12.3	Contaminarea solului și subsolului	573
1.12.4	Zgomot și vibrații	576
1.12.5	Lumină	653
1.12.6	Radiații	653
1.12.7	Deșeuri.....	653
2	ABORDARE ȘI METODOLOGIE.....	661
2.1	Cadrul conceptual.....	661
2.2	Alternativele de proiect	661
2.3	În studierea alternativelor de proiect s-a ținut cont de condițiile inițiale, implicarea financiară, impactul proiectului asupra mediului (natural și social) în perioada de execuție și exploatare, complexitatea lucrărilor.....	661
2.4	Identificarea și cuantificarea efectelor.....	661
2.5	Identificarea formelor de impact.....	662
2.6	Predicția impacturilor reprezintă o evaluare calitativă și cantitativă a formelor de impact. 662	
2.7	Evaluarea semnificației impacturilor	664
2.8	Impactul cumulativ	668
2.9	Măsuri de evitare și reducere a impactului	668
2.10	Impactul rezidual.....	668
2.11	Monitorizare	669
2.12	Schimbări climatice.....	669
3	DESCRIEREA ALTERNATIVELOR	672
3.1	Alternativa "0" fără proiect.....	677
3.2	Alternativa cu proiect	677
4	DESCRIEREA ASPECTELOR RELEVANTE ALE STĂRII ACTUALE ALE MEDIULUI	683
4.1	Apa/corpuri de apă.....	683
4.1.1	Apă de suprafață	683
4.1.2	Zone protejate.....	695
4.2	Aerul.....	700
4.2.1	Caracterizarea surselor de poluare existente în zona proiectului.....	700
4.2.2	Starea actuală a calității aerului	702
4.3	Schimbări climatice.....	710
4.3.1	Condiții de clima și meteorologie în zona proiectului.....	710



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

4.3.2	Expunerea zonei proiectului la schimbările climatice	736
4.3.3	Vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice	740
4.4	Solul	742
4.4.1	Informatii generale.....	742
4.4.2	Starea actuală a solurilor din zona proiectului.....	742
4.5	Geologia subsolului	752
4.5.1	Caracteristicile geologice generale ale zonei proiectului	752
4.5.2	Alunecările de teren	753
4.5.3	Seismicitate.....	754
4.6	Biodiversitatea	757
4.7	Peisajul	787
4.8	Mediul social și economică	789
4.8.1	Mărimea și structura populației în zona proiectului	789
4.8.2	Structura pe grupe de vârstă a populației.....	790
4.8.3	Structura etnică a populației.....	793
4.8.4	Starea de sănătate	793
4.8.5	Aspecte economice	795
4.9	Moștenirea culturală	796
4.9.1	Monumente istorice și situri arheologice	798
4.10	Descrierea evoluției probabile a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat	810
5	DESCRIEREA FACTORILOR DE MEDIU SUSCEPTIBILI A FI AFECTAȚI DE PROIECT.....	811
5.1	Populația și sănătatea umană	811
5.2	Biodiversitatea	811
5.3	Terenurile, solul, apa, aerul și clima	812
5.4	Bunurile materiale, patrimoniul cultural și peisajul.....	813
5.5	Interacțiunea dintre factori.....	813
6	DESCRIEREA EFECTELOR SEMNIFICATIVE ALE PROIECTULUI ASUPRA MEDIULUI.....	814
6.1	Identificarea efectelor și a formelor de impact	814
6.1.1	Intervenții identificate pentru proiectul analizat în perioada de construcție, operare și dezafectare 814	
6.1.2	Utilizarea resurselor naturale.....	828
6.1.3	Emisii de poluanți, zgomot, vibrații, lumină, căldură și radiații, crearea de efecte negative, eliminarea și valorificarea deșeurilor	829
6.1.4	Riscurile pentru sănătatea umană, pentru patrimoniu cultural sau pentru mediu (de exemplu din cauza unor accidente sau dezastre)	830
6.1.5	Tehnologii și substanțe folosite.....	830



6.2	Apa/corpuri de apă.....	831
6.2.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu apă.....	831
6.2.2	Prognozarea impactului	836
6.2.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	847
6.2.4	Concluziile Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă	848
6.3	Aerul.....	850
6.3.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer	850
6.3.2	Prognozarea impactului	852
6.3.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	857
6.4	Clima și schimbări climatice	858
6.4.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu climă.....	858
6.4.2	Prognozarea impactului	859
6.4.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	865
6.5	Solul.....	871
6.5.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu sol	871
6.5.2	Prognozarea impactului	872
6.5.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	877
6.6	Geologia subsolului	878
6.6.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra subsolului ...	878
6.6.2	Prognozarea impactului	879
6.6.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	882
6.7	Biodiversitate	883
6.7.1	Informații privind ariile naturale protejate de interes comunitar	883
6.7.2	Date despre prezența, localizarea, populația și ecologia speciilor și/sau habitatelor de interes comunitar prezente pe suprafața și în imediata vecinătate a proiectului, menționate în formularul standard al ariei naturale protejate de interes comunitar.....	891
6.7.3	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra peisajului..	1032
6.7.3	Prognozarea impactului	1035
6.7.4	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	1038
6.7.5	Concluziile Studiului de evaluare adecvata	1040
6.8	Peisajul	1042
6.8.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra peisajului..	1042
6.8.2	Prognozarea impactului	1045
6.8.2	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	1047
6.9	Mediul social și economic	1047
6.9.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra populației, sănătății umane și bunurilor materiale	1047
6.9.2	Prognozarea impactului	1052
6.9.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului.....	1057



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

6.10	Condiții culturale și entice, patrimoniu cultural	1058
6.10.1	Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra moștenirii culturale	1058
6.10.2	Prognozarea impactului	1059
6.10.3	Măsuri de evitare și reducere a impactului	1063
6.11	Impactul asupra resurselor naturale	1064
6.11.1	Prognozarea impactului	1064
6.11.2	Măsuri de evitare și reducere a impactului	1064
6.12	Impactul cumulativ al proiectului	1066
6.13	Impactul potențial în context transfrontalier	1068
6.14	Evaluarea impactului rezidual	1069
7	DESCRIEREA METODELOR DE PROGNOZĂ	1072
8	MASURI PENTRU EVITAREA, PREVENIREA, REDUCEREA SAU COMPENSAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI	1081
8.1	Măsuri de evitare și reducere a impactului in perioada de constructie si operare	1081
8.1.1	Factor de mediu apă de suprafața și subterană	1081
8.1.2	Factor de mediu aer	1082
8.1.3	Factor de mediu sol/subsol	1083
8.1.4	Zgomot/Vibrații	1084
8.1.5	Așezări umane	1084
8.1.6	Biodiversitate/arii naturale	1085
8.1.7	Peisaj	1086
8.1.8	Clima	1087
8.2	Măsuri în perioada de dezafectare	1087
8.3	Monitorizare	1088
9	SITUAȚII DE RISC	1109
10	REZUMAT NON-TEHNIC	1114
11	BIBLIOGRAFIE	1137



1 DATE GENERALE

1.1 Introducere

Prezentul document reprezintă Raportul privind impactul asupra mediului pentru proiectul „Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est – Mediteranean”.

La elaborarea prezentului Raport privind impactul asupra mediului, elaborat în conformitate cu Anexa 4 din Legea 292/2018 privind evaluarea anumitor proiecte publice și private asupra mediului, au fost avute în vedere următoarele elemente:

- Documentația tehnică elaborată pentru proiect - Studiul de Fezabilitate;
- Îndrumarul nr.1/671/EIC/15.02.2021 elaborat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului;
- Documente emise de instituții abilitate;
- Date și informații culese în timpul vizitelor în teren;
- Literatura de specialitate, studii, anuare, monografii;
- Legislația aplicabilă în domeniu.

Prezentul Raport privind impactul asupra mediului a fost elaborat în conformitate cu cerințele Îndrumarului nr.1/671/EIC/15.02.2021, elaborat de autoritatea de mediu competentă și cu prevederile actelor normative în vigoare:

- Directiva 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 Aprilie 2014 de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (inclusiv a anexelor);
- Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;
- Ordinul nr. 269/2020 privind aprobarea ghidului general aplicabil etapelor procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, a ghidului pentru evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier și a altor ghiduri specifice pentru diferite domenii și categorii de proiecte;
- Ordinul nr. 1825/2016 privind aprobarea ghidurilor pentru evaluarea impactului asupra mediului;
- Legea nr. 107/1996 Legea apelor, cu modificările și completările ulterioare;
- OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei salbatice, cu modificările și completările ulterioare.

1.2 Informații despre titularul proiectului

Nume: Compania Națională de Căi Ferate – “CFR” SA

Adresa titularului: Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1, București

Tel: 021 319 2400 Fax: 021 312 3059

Reprezentanții legali:

Director General: Ioan Pinteau

Director General Adjunct Proiecte cu Finanțare Externă: Monica-Maria Mihăileanu

Sef Serviciu Direcția Pregătire Proiecte cu Finanțare Externă: Manuela BADEA



Persoane de contact:

Șef Serviciu: Adrian Dragomirescu tel 0722 693 287
Șef Proiect: Tamara Anton tel 0723 500 874

1.3 Informații despre experții atestați pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului

Raportul privind impactul asupra mediului a fost realizat de:

- Avram Nicolae Horea înscris în Lista experților care elaborează studii de mediu
- SC ISPCF SA, înscrisă în Lista experților care elaborează studii de mediu

1.4 Denumirea proiectului

REABILITAREA LINIEI FERROVIARE CRAIOVA – DROBETA TURNU SEVERIN – CARANSEBEȘ, PARTE A CORIDORULUI ORIENT/EST – MEDITERANEAN.

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

Amplasamentul obiectivului: Linia de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș (LINIA CF 900) străbate județele Dolj, Mehedinți, Caraș-Severin.

1.5 Prezentarea generală a proiectului

Proiectul propune reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș ca parte componentă a coridorului Orient/Est Mediteranean, vizând creșterea calității serviciilor de transport, creșterea capacității de transport și a vitezei medii de transport pentru traficul de mărfuri, prin dublarea căii ferate, creșterea vitezei de circulație a trenurilor, la viteze cuprinse între 120 km/h și de 160 km/h, cu asigurarea condițiilor de interoperabilitate, prevăzute în standardele tehnice de interoperabilitate și în acord cu legislația la nivel național și european.

Traseul cf care începe de la stația Craiova la km 248 + 760 și se termină chiar înainte de intrarea în stația Caransebeș la km 474 + 047, precum și un racord cf cu linia industrială Dudașu, care se desprinde din linia principală la km pr. 358+892 - pe o lungime de 2,2 km.

Acest proiect este cuprins în Master Planul General de Transport al României.

Principalele obiective ale proiectului sunt:

- modernizarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional, astfel:
 - linie dublă pe o lungime cât mai mare din traseu, între următoarele localități: Strehaia și Prunișor pe partea dreaptă (km pr. 308+600 - km.pr.333+000), Prunișor și Dr.Tr.Sev Est (km pr.331+000 - km.pr.359+390), lablanița – Crușovăț (km pr. 414+743 - km.pr.421+628), Crușovăț și Domașnea (km pr. 421+628 - km.pr.431+650), Domașnea și Teregova (kmpr.431+650- km.pr.443+020), Slatina Timiș și Caransebeș (kmpr.452+994 - km.pr.474+046);



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- eliminarea zonelor cu risc la inundații, înzăpezire, alunecări;
- introducerea instalațiilor de centralizare electronică/electrodinamică noi sau reabilitate, în stații și linie curentă;
- introducerea sistemului de siguranță ERTMS nivel 2;
- în toate stațiile asigurarea lungimii maxime de 740 m pentru gararea trenurilor;
- în toate stațiile, peroane înalte și cu o lungime de 400 m;
- lucrări de artă noi și reabilitate - poduri, podețe, pasaje denivelate, tunele;
- lucrări de consolidări, apărări de maluri, reabilitarea sistemului de drenaj, îmbunătățirea calității terasamentelor;
- lucrări civile la clădirile de călători din stații, lucrări de igienizare și cosmetizare a construcțiilor existente, intervenții la structuri;
- asigurarea vitezelor de circulație ale trenurilor de 100 - 120 km/h (pentru trenurile de marfă), respectiv 120 - 160 km/h (pentru trenurile de călători), cu excepții pe unele zone, unde linia se va reabilita pe traseul existent;
- modernizarea instalațiilor de electrificare pe toată lungimea;
- mărirea capacității de tranzit.

Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi în conformitate cu parametrii tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare.

Implementarea proiectului va contribui la realizarea obiectivelor următoarelor convenții și acorduri internaționale:

- rețelele de Transport Trans-European (TEN);
- acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.);
- acordul european privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (A.G.T.C.);
- calea Ferată Trans-Europeană (TER);
- specificații Tehnice de Interoperabilitate (STI);
- regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;
- regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Axa feroviară 22 parte a Coridorului Orient/Est-Mediteranean;
- regulamentul (UE) nr. 1299/2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură—al sistemului feroviar din Uniunea Europeană;
- regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune;
- regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și alte acte legislative în vigoare la data elaborării documentației;
- master Planul General de Transport al României (MPGT).

În tabelul 1 sunt prezentate caracteristicile fizice ale proiectului făcându-se o comparație între situația existentă și situația proiectată a tronsonului cf, în ceea ce



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

privește lucrările principale din cadrul proiectului, pentru a oferi o imagine de ansamblu asupra lucrării.

Tabel 1. Tabel comparativ situație existentă – situație proiectată pe tronson

Obiectiv	U.M.	Craiova - Caransebeș	
		existent	proiectat
Lungime traseu cale ferată	km	226,165	225,287
Linie CF dublă	km	59,84	159,960
Linie simplă	km	166,325	65,327
Viteza maximă de circulație	km/h	120	160
Clădire călători în stații	buc	14	15 (13 reab.+ 1 noua+ 1 (demolată și reconstruită))
Clădire călători în halte	buc	19	19 (17 reabilitate + 2 noi (demolate și reconstruite))
Sisteme de centralizare în stații	tip	CED	CE
Sisteme de semnalizare	tip	BLA	ERTMS
Treceri la nivel	buc	64	55 (8 sunt noi fără km existent)
Sarcina maximă pe osie	tone	21,5	22,5
Gabaritul	-	GC	GC
Declivitate maximă	mm/m	32‰	18‰
Poduri	buc	86	103 (2 reabilitate - nu fac obiectul proiectului, 2 reabilitate, 15 noi și 84 vor fi demolate și nou construite).
Viaducte	buc	1	3 (1 reabilitat+2noi)
Pasaje superioare	buc	1	4 (3 noi + 1 demolat și nou construit)
Pasaje inferioare	buc	12	23 (1 reab +11 noi + 11 demolate și nou construite)
Podete	buc	309	349 (2 podețe nu necesită intervenții, 1 podeț se va reabilita, 40 sunt noi (nu au km existent) și 306 vor fi demolate și nou construite (cele cu km existent).
Tunele	buc	10	14 (10 reabilitate + 4 noi)
Panouri fonoabsorbante	m	-	9634
Protecție împotriva înzăpezirii	m ²	-	1320

Tabel 2. Situație proiectată pe linia de legătură cu zona industrială Dudașu

Obiectiv	U.M.	Proiectat (nou)
Lungime traseu cale ferată	km	2,2
Linie simplă	km	2,2
Viteza maximă de circulație	km/h	80
Sisteme de centralizare în stații	tip	CE
Sisteme de semnalizare	tip	ERTMS
Sarcina maximă pe osie	tone	22,5
Gabaritul	-	GC
Declivitate maximă	mm/m	18‰



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Poduri	buc	1
Pasaje inferioare	buc	1

Conform graficului de execuție a lucrărilor, durata estimată pentru implementarea proiectului este de 72 de luni calendaristice, din care:

- 12 luni proiectare și obținere avize și
- 60 de luni execuția lucrărilor.

Perioada de funcționare este nelimitată, în condițiile realizării lucrărilor de întreținere și de reparații conform normativelor în vigoare.

Perioada de dezafectare, în situația închiderii liniei de cale ferată, este estimată la 2 ani.

Estimarea costului investiției este de:

- 1.701.899.567 Euro fără TVA,
- 8.136.101.072,60 Lei fără TVA (curs euro: 4,7806 la data de 01.05.2020).

Costul investițiilor pentru lucrări de protecția mediului (gestionarea deșeurilor, lucrări de decontaminare, refacere cadru natural, panouri fonoabsorbante, monitorizări, etc.) este de:

- 16.114.495,63 Euro fără TVA, respectiv 77.036.957,81 lei fără TVA.

1.6 Amplasamentul proiectului

Obiectivul de investiție al proiectului îl constituie tronsonul de cale ferată Craiova – Drobeta Tr. Severin – Caransebeș, care traversează județele Dolj, Mehedinți și Caraș-Severin.

Linia de cale ferată este electrificată dotată cu sistem de bloc automat, având o lungime totală existentă de 226,165 km și 32 puncte de secționare (stații de cale ferată și halte de mișcare). În mare parte aceasta păstrează un paralelism sau se intersectează cu DN 6.

Între Craiova și Strehaia linia este dublă electrificată, urmărește lunca Jiului, în dreapta se află Dealurile Amaradiiei, Dealurile Jiului și în partea stângă Piemontul Bălăciței.

Între Strehaia și Drobeta Tr. Severin linia este simplă electrificată și se află pe malul stâng al Dunării, în vecinătate aflându-se Piemontul Coșuței. O particularitate a liniei cf între Prunișor și Șimian este traseul șerpuit care se află între Piemontul Coșuței și Piemontul Bălăciței, ce prezintă zone frecvent inudabile.

De la Drobeta Turnu Severin până la Caransebeș linia este simplă electrificată și își menține paralelismul cu DN 6 urmând culoarul depresionar Timiș-Cerna până la Caransebeș.

Din punct de vedere administrativ traversează 3 județe și 30 unități administrative teritoriale (UAT):



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- Județul Dolj: Craiova, Ișalnița, Almăj, Coțofeni din Față, Brădești, Filiași;
- Județul Mehedinți: Butoiești, Stângăceanu, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Hușnicioara, Șimian, Drobeta Turnu – Severin, Ilovița, Orșova;
- Județul Caraș – Severin: Topleț, Băile Herculane, Mehadia, Iablași, Cornea, Domașnea, Teregova, Armeniș, Slatina – Timiș, Buceșnița, Buchin, Caransebeș și Păltiniș.

Regionalele de cale ferată aferente pentru această linie sunt:

- Regionala CF Craiova de la km 248+760 la km 384+500;
- Regionala CF Timișoara de la km 384+500 la km 474+925.

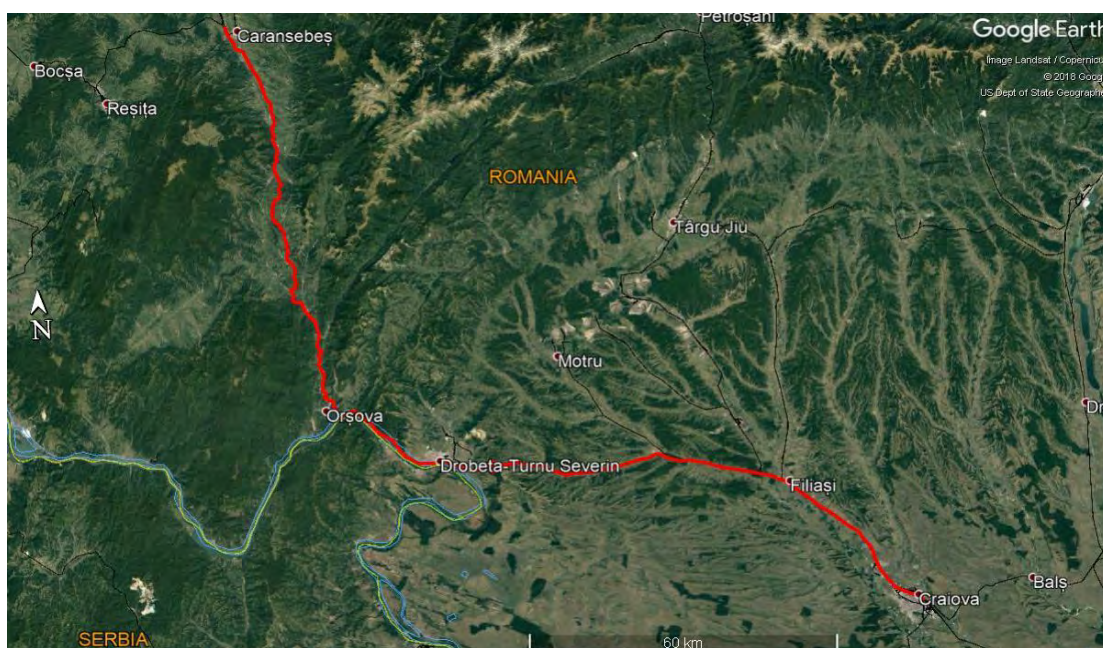


Figura 1. Traseul proiectat al liniei c.f. Craiova – Caransebeș

Traseul actual al căii ferate vizate pentru reabilitare intersectează artere rutiere principale naționale și europene sau este paralel cu acestea și traversează cursuri de apă astfel:

- DN 65 C este intersectat la km 250+394 – pasaj inferior;
- DN 6 B este intersectat la km 252+154 – pasaj superior;
- în zona localității Cernele, DN 6 paralel cu calea ferată;
- DN 65 F este intersectat la km 257+000 – pasaj superior;
- între localitățile Cernele și Ișalnița, DN 6 paralel cu calea ferată și traversează cursul de apă Amaradia;
- DC 122 este intersectat la km 259+088 – pasaj inferior;
- în zona localității Ișalnița, DN 6 paralel cu calea ferată;
- în zona localității Almăj, DN 6 paralel cu calea ferată și traversează cursul de apă Brădești;
- în zona localității Coțofeni, DN 6 paralel cu calea ferată;



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- DN 6 este intersectat la km 270+734 – pasaj superior;
- pe intervalul Coțofenii de Sus – Filiași, DN 6 paralel cu calea ferată;
- DN 6 este intersectat la km 289+633 – pasaj superior;
- pe intervalul Filiași – Lunca Banului, DN 6 paralel cu calea ferată și traversează cursurile de apă Jiu și Motru;
- DN 6 este intersectat la km 305+652 – pasaj superior;
- pe intervalul Lunca Banului – Strehaia – Ciochiuța, DN 6 paralel cu calea ferată și traversează cursul de apă Hușnița;
- DN 6 este intersectat la km 318+900 – pasaj superior;
- între Ciochiuța și Târna, DN 6 paralel cu calea ferată;
- DN 6 este intersectat la km 326+000 – pasaj superior;
- De la Târna până la Balota păstrează paralelismul cu DN 6, cu o intersecție cu acesta în dreptul localității Prunaru printr-un pasaj superior;
- de la Balota până la Drobeta Turnu Severin se păstrează paralelismul cu DN 6 cu intersecția acestuia printr-un pasaj inferior și un pasaj superior;
- la ieșirea din localitatea Șimian – pasaj superior și traversează cursul de apă Topolnița;
- în zona municipiului Drobeta Turnu Severin, DN 6 paralel cu calea ferată și cu fluviul Dunărea;
- la ieșirea din Drobeta Turnu Severin DN 6 este intersectat de calea ferată;
- până la Jidoștița calea ferată este paralelă cu DN 6, iar la ieșirea din tunelul Moșu intersectează DN 6 printr-un pasaj superior;
- pe intervalul Jidoștița – Șantierul Naval Orșova, DN 6 paralel cu calea ferată și traversează cursurile de apă Vodița și Bahna;
- DN 6 este intersectat la km 386+983 printr-un pasaj superior;
- până la Jidoștița calea ferată este paralelă cu DN 6 și traversează cursul de apă Cerna;
- înainte de stația Valea Cernei calea ferată intersectează DN 6;
- până la gara Iablanița calea ferată este paralelă cu DN 6, traversează cursul de apă Bela Reca de mai multe ori și intersectează DN 57 B;
- înainte de Teregova și după calea ferată intersectează DN 6 printr-un pasaj inferior și un pasaj superior;
- între Teregova și Balta Sărată calea ferată este șerpuită și intersectează DN6 de mai multe ori și traversează de asemenea cursul de apă Timiș de mai multe ori.

1.6.1 Relief

Din punct de vedere morfologic în județul Dolj, calea ferată de la Craiova la Strehaia se înscrie pe limita dintre Piemontul Getic în nord și Câmpia Olteniei în sud. Această zonă este caracterizată prin dealuri și platouri piemontane din ce în ce mai înalte și mai fragmentate spre nord. Unitățile morfo-structurale ce aparțin Piemontului Getic sunt:

- Piemontul Bălăciței care are aspectul unui întins platou piemontan ce înclină către Sud - Est cu o pantă generală de circa 3%, coborând, altimetric de la 280-285 m până la 120- 180 m.



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- Dealurile Amaradiei, sunt o subunitate a Piemontului Oltețului și sunt cuprinse în mod obișnuit între râurile Jiu și Olteț. Acestea se extind pe teritoriul județului Dolj numai prin culmile lor de sud. Astfel, între valea Amaradiei care are aspect de culoar depresionar mult extins la nivelul terasei de 6 – 8 m, culoarul Jiului și Valea Boului, se găsește Dealul Meteului, sub forma unui larg platou piemontan fragmentat marginal de o serie de văi torențiale.

În județul Mehedinți, calea ferată se înscrie pe limita dintre Piemontul Bălăciței în sud și Piemontul Motrului în nord. Această zonă este caracterizată prin dealuri și platouri piemontane din ce în ce mai înalte și mai fragmentate spre nord.

Unitățile morfo-structurale traversate de calea ferată în județul Mehedinți sunt:

- Podișul Mehedinți, parte a unităților deluroase. Acesta este o unitate structurală carpatică, mai puțin înaltă, cu aspect de platou adânc fragmentat de ape, face trecerea dintre munții Mehedinți și dealurile piemontane din partea de sud-est și are înălțimi de 500-700 m.
- Piemontul Motrului, se află în partea de nord față de linia cf și cuprinde Dealurile Jițului și Dealurile Coșuștei. Piemontul Motrului, prezintă o succesiune de culmi plate cu aspect de platouri înguste, suspendate față de văile largi ale Motrului, Coșuștei, Hușniței și Drincei, adevărate culoare depresionare și constituie cea mai întinsă unitate de relief din cadrul județului Mehedinți. Piemontul Motrului cuprinde și Dealurile Jițului dar și Dealurile Coșuștei. În partea de sud a căii ferate, în zona orașului Strehaia, se află și podișul Strehaiei care este parte componentă a podișului Getic.

Din punct de vedere morfologic în județul Caraș-Severin, amplasamentul studiat se situează pe Valea Cernei, la limita de contact dintre Munții Cernei, Munții Mehedinți și Munții Almăjului. Valea Cernei colectează apele din munții Cernei și Godeanu.



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 2. Harta geomorfologică



Figura 3. Traseul proiectat al liniei c.f. Craiova – Caransebeș

1.6.2 Geologie

Din punct de vedere geologic și structural-tectonic zona pe care este amplasat sectorul de cale ferată analizat poate fi separată astfel:

- sectorul cuprins între Craiova - Prunișor - varianta Balota (Șimian).

Din punct de vedere litologic în zona căii ferate, cu mici excepții, se întâlnesc în special depozite recente, de vârstă cuaternară, ce conțin roci slab consolidate și



sedimente neconsolidate. Vârsta rocilor întâlnite este Neogen superior – Cuaternar, respectiv Dacian, Romanian, Pleistocen și Holocen.

Depozitele daciene sunt reprezentate la partea inferioară de o alternanță decimetrică de marne cu lentile de nisipuri și pietrișuri, și nisipuri masive cu lamine milimetrice de marne. La partea superioară, depozitele devin predominant nisipoase, în care ritmurile fine predomină asupra celor mediu-grosiere. Depozitele daciene au grosimi de 50-100 de metri.

Formațiunile cuaternare debutează cu depozitele de vârstă Pleistocen inferior cu nisipuri și pietrișuri masive, slab sortate și mediu rulate, dezvoltate în bancuri decimetrice-metrice.

Peste acestea urmează depozitele cu pietrișuri, nisipuri și loess ale teraselor vechi succesive ale Jiului și afluenților săi, depozite de vârstă Pleistocen mediu superior.

Holocenul inferior este reprezentat prin depozitele de pietriș-bolovăniș și, subordonat, nisip din terasa recentă a Jiului și ale afluenților săi.

Holocenul superior conține nisipuri, pietrișuri și argile, care reprezintă depozite aluvionare recente, și/sau, către partea sudică a perimetrului, prin depozite nisipoase de dune

- sectorul cuprins între Șimian și Caransebeș.

Din punct de vedere geologic, tronsonul de cale ferată traversează formațiuni geologice care aparțin unităților tectonice ale Carpaților Sudici. Aceste unități tectonice sunt suprapuse astfel: Pânza Supragetică este suprapusă peste Pânza Getică, aceasta încalcă peste Pânza de Severin (cu poziție de para-autohton), iar Pânza de Severin încalcă peste Unitățile Danubiene (cu poziție de autohton).

Pânza Getică este o pânză cu fundament cristalin și cuvertură sedimentară hercinică (Carbonifer și Permian) și alpină (Jurasic și Cretacic). Fundamentul cristalin include șisturi cristaline mezometamorfice, de obicei descrise în cuprinsul seriei de Sebeș-Lotru. Apar șisturi, gnaise, amphibolite, eclogite, calcare metamorfice, pegmatite. Vârsta posibilă a depozitelor metamorfozate este precambriană.

Pânza de Severin este o unitate intercalată între Pânza Getică și Unitățile Danubiene. Aceasta este lipsită de fundament cristalin, iar sedimentarul ei este reprezentat numai prin depozite marine, flișoide, de vârstă Jurasic superior - Cretacic inferior (Tithonic - Neocomian), în faciesul Stratelor de Sinaia, dispuse peste o succesiune ofiolitică. Depozitele Pânzei de Severin s-au format într-un bazin oceanic adânc situate între domeniile Getic și Danubian. Stratele de Sinaia sunt reprezentate prin gresii, argile și marnocalcare laminate paralel, ritmice, flișoide, sinorogenice, puternic cutate sindepozițional.

Sedimentarul Bazinului Cerna cuprinde roci de vârstă Jurasic-Cretacic. Jurasicul inferior include gresii și conglomerate cu rare resturi de plante, Jurasicul mediu este reprezentat prin gresii spatice vineții, iar Jurasicul superior prin calcare stratificate, aflorate în perimetrul Cazanelor, de-a lungul Dunării. Cretacicul debutează cu calcare cenușii, urmate de calcare recifale, masive, în facies urgonian, de vârstă Barremian - Aptian.



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Depozitele molasice neogene constituie umplutura post-tectonică a structurii carpatice, de obicei detritică dar și carbonatică, fiind dispuse peste liniile de șariaj alpine. Depozite neogene importante se găsesc la Gura Văii și în bazinele post-tectonice Bahna-Orșova și Caransebeș-Mehadia. Apar roci sedimentare de vârstă Badenian, Sarmațian, și Panonian, reprezentate prin argile, marne, argile marnoase tufacee, pietrișuri, nisipuri, conglomerate și gresii. Cuaternarul este reprezentat prin depozite de terasă și depozite aluvionare recente. Apar depozite loessoide, pietrișuri, nisipuri și argile nisipoase. Dintre procesele geomorfologice actuale observate în timpul cartarilor geologice și geomorfologice care afectează calea ferată se pot menționa:

- între km 368+950 – 369+060 fenomenele de dezagregare pot conduce la căderi de roci peste zona căii ferate.
- între km 372+070 – 372+160 potențial ridicat de căderi de roci pe calea ferată datorită apropierii versantului cu roci slab consolidate de infrastructura ferovieră.
- între km 374+340 – km 374+400, versantul reprezintă un pericol pentru calea ferată, fiind o sursă activă de căderi de roci în zona infrastructurii feroviare.
- între km 374+700 – km 374+850 versantul reprezintă un pericol pentru calea ferată, fiind o sursă activă de căderi de roci în zona infrastructurii feroviare.
- la km 380+500 apar alternanțe ritmice de gresii, siltite, argilite și marnocalcare (Strate de Sinaia) de vârstă Thitonic-Neocomian (th-ne). Se observă zone cu roci de falie foarte friabile în care deformarea este foarte puternică, ducând la sfărâmarea acestora. În aceste zone se observă și alterări puternice. Este o zonă puternic tectonizată, o falie inversă, instabilă datorită sfărâmării rocilor și posibilității de prăbușire a blocurilor de rocă. Dimensiunea fragmentelor de rocă este foarte variabilă, de la cm la ordinul metrilor.
- între km 391+900 – km 392+300 Versantul reprezintă un pericol pentru calea ferată, fiind o sursă activă de căderi de roci în zona infrastructurii feroviare.
- între km 396+880 – 397+031 – Calcar stratificat, puternic fracturat, cu potențial de prăbușire de fragmente de rocă de mari dimensiuni pe calea ferată. Aflorimentul se află de-a lungul căii ferate, pe o lungime de peste 100 m și înălțime peste 30 m. Înălțimea și proximitatea aflorimentului de calcar fracturat creează un potențial important de risc pentru calea ferată.
- la km 431+500 apar pietrișuri slab consolidate foarte aproape de calea ferată, care se dezagregă, cu potențial de prăbușire de fragmente de rocă cu dimensiuni până la 10 cm.
- între km 432+350 – 433+500 - (Halta Luncavița) roci sedimentare neconsolidate, instabile, cu potențial de prăbușire de fragmente de rocă cu dimensiuni până la 10 cm.
- între km 445+000 – 446+000 este afloriment continuu de-a lungul căii ferate, cu roci foarte fragmentate și cu potențial mare de prăbușire de pietre pe calea ferată.
- între km 445+440 – 445+830 - Versantul este instabil și reprezintă un pericol pentru calea ferată. Zona reprezintă un risc potențial pentru căderi de pietre și de arbori pe calea ferată.



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- la km 448+100 apar roci puternic fracturate și instabile, cu posibilitate de prăbușire de roci pe calea ferată.
- la km 450+118 (Piatra Scrisă) – zonă de falie, apar roci puternic fracturate și instabile, cu posibilitate de prăbușire de fragmente mari de rocă pe calea ferată.
- la km 451+050 există o falie normală, quasi-verticală, care intersectează traseul căii ferate.



Figura 4. Harta geologică

1.6.3 Clima

Din punct de vedere climatic, între km 248+760 - km 292+500 - ne situăm în totalitate în sectorul cu climă continentală (94 - 95% cu climă de câmpie și 5 - 6% cu climă de dealuri). Regimul climatic general este caracterizat prin veri foarte calde cu precipitații nu prea bogate, ce cad mai ales sub formă de averse și prin ierni moderate cu viscole rare și frecvente, intervale de încălzire datorate advecțiilor calde dinspre M. Mediterană.

Temperatura aerului înregistrează o scădere ușoară de la S spre N, paralelă cu creșterea altitudinii și latitudinii. Mediile anuale ating 10,8°C la Craiova, iar mediile lunii celei mai calde, iulie, scad, de asemenea, de la S către N: 22,7°C la Craiova și circa 22°C în ținutul cu climă de dealuri. Mediile lunii celei mai reci, ianuarie, indică aceeași scădere a potențialului termic de la S către N: -2,5°C la Craiova. Maximele absolute înregistrate până în prezent au atins 41,6°C la Craiova (2 iulie 1927), iar minimele absolute au coborât până la -35,5°C.

Numărul mediu anual al zilelor de îngheț este de 83,5. Media cantităților anuale de precipitații atmosferice căzute în acest interval este de 500 – 600mm/m², iar cantitatea maximă în 24h este de 85 mm, iar vânturile predominante suflă dinspre E și SE.



Între km 292+500 – km 395+000 - zona studiată se găsește sub influența advecției unor mase de aer dinspre SV ceea ce conferă un aspect submediteranean teritoriului încadrat într-un spațiu climatic continental moderat.

- temperatura medie multianuală este de 10 – 11⁰ C;
- temperatura medie multianuală a lunii celei mai reci – ianuarie – este de -3 ÷ -40 C;
- cantitatea multianuală de precipitații căzută în acest teritoriu este de 700 – 800 mm;
- vânturile predominante suflă dinspre V și NV și au viteze medii de 4,6 – 5,0 m/s.

Fenomenele de îngheț (curgeri de sloiuri, pod de gheață) apar în cca. 75 % din ierni și au o durată medie de 25 - 30 zile. Podul de gheață în zona afluenților Dunării apare mai rar (odată la 30 - 40 ani) pe sectoarele cu pante repezi dintre Orșova și Turnu Severin, având o durată medie de 20 - 30 zile.

Între km 395+000-km 474+925 - Zona de interes se situează sub influență mediteraneană datorită curenților de aer din SV. Caracterul definit astfel fiind continental moderat cu temperatura medie multianuală de 10-11⁰C și cantitatea de precipitații de 700-800 mm.

Fenomenele de îngheț apar în lunile decembrie-februarie și au o durată medie de 25-30 zile.

Media cantităților multianuale de precipitații este de 600-700 mm/m², iar vânturile predominante suflă dispse E și SE (Caransebeș). Încărcări date de zăpadă: în conformitate cu „Cod de proiectare – Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor”, CR 1-1-3/2012, amplasamentul prezintă valori caracteristice a încărcării din zăpadă pe sol de:

- $s_k = 2.0 \text{ kN/m}^2$ între km 248+760 – km 473+474,
- $s_k = 1.5 \text{ kN/m}^2$ între km 473+474 – km 474+925 (interval de recurență IMR = 50 ani).

Încărcări date de vânt: valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului pentru zona de studiu, având IMR = 50 de ani, este, conform „Codului de proiectare, Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor”, indicativ CR-1-1-4/2012 de:

- $q_b = 0.5 \text{ kPa}$ între km 248+760 – 265+000,
- $q_b = 0.4 \text{ kPa}$ între km 265+000 – 330+000, $q_b = 0.6 \text{ kPa}$ între km 330+000 – 388+000,
- $q_b \geq 0.7 \text{ kPa}$ între km.388+000 – km.440+000 și $q_b = 0.6 \text{ kPa}$ între km 440+000 – 474+925.

1.6.4 Hidrologia

Din punct de vedere hidrologic traseul c.f. se intersectează pe teritoriul județului Dolj cu bazinul Jiu, traversând următorii afluenți ai râului Jiu: Amaradia, Brădești și râul Jiu la nordul județului.

Apele subterane: în general adâncimea pânzei acvifere scade de la nord către sud: 20-30 m pe platourile și dealurile piemontane, 2-20m pe terasele Dunării din câmpia



Olteniei, 2-5 m în Lunca Dunării. Variația adâncimii pânzei freatice se datorează neuniformității grosimii orizonturilor permeabile, precum și neuniformității reliefului.

Pe teritoriul județului Mehedinți traseul liniei c.f. traversează următoarele râuri ale bazinelor hidrografice Jiu și Dunărea: râul Motru, Hușnișa (afluent al r. Motru), Topolnița (în apropierea orașului Drobeta-Turnu Severin) și Cerna (în zona orașului Orșova). Apele subterane: în zona de podiș și câmpie înaltă, apele subterane se găsesc în straturi acvifere situate la adâncimi de 20-80 m. În zona de câmpie apar izvoare de terasă cu debite mari.

Pe teritoriul județului Caraș-Severin tronsonul de cale ferată se înscrie pe culoarul Timiș-Cerna.

Un factor hidrologic important care afectează terasamentul căii ferate sunt torenții activi din zona de munte. Astfel, în cazul unor cantități mari de precipitații căzute într-un interval scurt de timp, s-au creat torenți care prin puterea lor distructivă au rupt terasamentul căii ferate sau au produs eroziuni (zona km 381+070 – km 385+500). Variația nivelului Dunării în zona Porțile de Fier se transmite unor pârâie (Vodița, Bahna și Terova) precum și râului Cerna, afectând culeele și pilele podurilor care le traversează. Aceste variații ale nivelului Dunării au afectat lucrările de apărări de mal a liniei cf și au produs eroziuni la baza versantului muntos.

1.6.5 Zone sensibile

Întregul traseu propus intersectează următoarele situri Natura 2000:

ROSCI0045 Coridorul Jiului,
ROSCI0366 Râul Motru,
ROSCI0420 Oprănești,
ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier,
ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei,
ROSCI0206 Porțile de Fier,
ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei,
ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca,
ROSCI0284 Cheile Teregovei.

Traseul caii ferate trece prin vecinătatea siturilor Natura 2000:

ROSCI0405 Dealurile Strehăia – Bâtlanele,
ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei,
ROSCI0432 Prunișor.

Proiectul intersectează următoarele arii naturale protejate de interes național:

RONPA0312 (2.295) Iardasita – rezervatie/monument al naturii,
RONPA0383 (2.3060) Râpa Neagra - rezervatie/monument al naturii ,
RONPA0614 (2.597) Gura Văii – Vârciorova - rezervatie/monument al naturii,
RONPA0615 (2.598) Valea Oglanicului - rezervatie/monument al naturii,
RONPA0625 (2.608) Dealul Varanic - rezervatie/monument al naturii,
RONPA0639 (2.622) Cracul Gaioara,
RONPA0641 (2.624) Cracul Crucii,



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier/ RORMS0006 Porțile de Fier.
și se află în vecinătatea ariilor naturale de interes național:
RONPA0001 Parcul Național Domogled - Valea Cernei,
RONPA0624 (2.607) Dealul Duhovnei,
RONPA0642 (2.625) Fața Virului,
RONPA0325 (2.308) Dealul Petrolea – Cuptoare,
RONPA0643 (2.626) Locul fosilifer Pietrele Roșii,
RONPA0313 (2.296) Belareca,
RONPA0310 (2.293) Coronini – Bedina,
2.305. Sfinxul Bănățean.

Tabel 3. Distanța proiectului față de ariile naturale protejate Natura 2000

Nr. crt.	Arie naturală protejată Natura 2000	Km	Distanța față de aria Natura 2000
1.	ROSCI0045 Coridorul Jiului	km 276+165 – km 277+105	Trece la 10 – 500 m de arie, pe o distanță de 940 m
		km 277+105 – km 277+270	Traversează aria pe o lungime de 165 m
		km 277+270 – km 277+465	Trece la ~90 m de are, pe o lungime de 195 m
		km 277+465 – km 277+550	Traversează aria pe o lungime de 85 m
		km 277+550 – km 277+890	Trece la 30 – 200 m de arie, pe o lungime de 340 m
		km 277+980 – km 278+200	Trece la ~180 m de arie, pe o lungime de 220 m
		km 287+800 – km 289+230	Trece la 380 – 440 m de arie, pe o lungime de ~1430 m
		km 290+600 – km 292+520	Traversează aria pe o lungime de 1900 m
		km 292+520 – km 292+845	Trece la 130 – 200 m de arie pe o lungime de cca. 400 m
		km 292+845 – km 293+300	Traversează aria pe o lungime de 455 m
2.	ROSCI0366 Râul Motru	km 298+160 – km 303+970	Trece la 170 – 500 m de arie, pe o lungime de ~5810 m
		km 303+970 – km 304+120	Traversează aria pe o lungime de ~150 m
		km 304+750 – km 305+560	Trece la 65 – 450 m de arie, pe o lungime de ~810 m
3.	ROSCI0405 Dealurile Strehaia – Bâtlanele	km 310+460 – km 311+800	Trece la 300 – 500 m de arie, pe o lungime de ~1340 m
4.	ROSCI0432 Prunișor	km 330+200 – km 339+000	Trece la 250 – 950 m de arie, pe o lungime de ~8800 m
5.	ROSCI0420 Oprănești	km 344+780 – km 350+680	Traversează aria pe o lungime de ~5900 m



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt.	Arie naturală protejată Natura 2000	Km	Distanța față de aria Natura 2000
		km 350+680 – km 351+800	Trece la 20 – 280 m de arie, pe o lungime de ~1120 m
6.	ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier	km 368+645 – km 370+650	Traversează aria pe o lungime de ~2005 m
		km 370+650 – km 374+900	Trece la 30 – 230 m de arie, pe o lungime de ~4250 m
		km 374+900 – km 389+680	Traversează aria pe o lungime de ~14780 m
7.	ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei	km 368+645 – km 370+640	Trece la 20 – 60 m de arie, pe o lungime de ~1995 m
		km 370+640 – km 375+000	Traversează aria pe o lungime de 4360 m
		km 375+000 – km 382+460	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 7460 m
		km 382+460 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de ~9860 m
8.	ROSCI0206 Porțile de Fier	km 368+645 – km 385+320	Traversează aria pe o lungime de ~16675 m
		km 385+320 – km 389+675	Trece la 40 – 250 m de arie, pe o lungime de 4355 m
		km 389+675 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 2645 m
9.	ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei	km 400+350 – km 400+800	Trece la 50 – 230 m de arie, pe o lungime de 450 m
		km 400+800 – km 401+570	Traversează aria pe o lungime de 770 m
		km 401+570 – km 404+300	Trece la 50 – 750 m de arie, pe o lungime de ~2730 m
		km 404+300 – km 405+350	Traversează aria pe o lungime de ~1050 m
		km 405+350 – km 406+700	Trece la ~500 m de arie, pe o lungime de 1350 m
10.	ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei	km 405+350 – km 406+700	Trece la ~500 m de arie, pe o lungime de 1350 m
11.	ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca	km 443+000 – km 443+480	Traversează aria pe o lungime de 480 m
		km 443+080 – km 443+180	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 100 m
		km 443+180 – km 443+350	Traversează aria pe o lungime de 170 m
		443+350 – km 444+900	Trece la 200 – 500 m de arie, pe o lungime de 1150 m
		km 455+500 – km 467+300	Trece la 20 – 600 m de arie, pe o lungime de ~11800 m



Nr. crt.	Arie naturală protejată Natura 2000	Km	Distanța față de aria Natura 2000
12.	ROSCI0284 Cheile Teregovei	km 444+450 – km 447+300	Traversează aria pe o lungime de 2850 m

1.7 Caracteristicile fizice ale întregului proiect

1.7.1 Prezentarea lucrărilor

1.7.1.1 Terasamente și suprastructură

Prin lucrările de terasamente și suprastructură proiectate s-a avut în vedere:

- îmbunătățirea geometriei traseului în plan și în profil longitudinal (rectificări de curbe și încadrarea elementelor de profil în prevederile normativelor în vigoare);
- geometria căii în profil transversal;
- creșterea portanței la nivelul platformei de pământ și al platformei căii.

Creșterea vitezei maxime de circulație a trenurilor de călători, precum și viteza medie a trenurilor de marfă, este posibilă doar prin creșterea razei minime folosite la proiectarea traseului. Pe cuprinsul traseului la care viteza maximă proiectată este de 160 km/h, raza minimă folosită este de 1500 m, cu supraînălțarea de 130 mm și lungimea curbelor progresive de 210 m. În linia curentă distanța dintre axele liniilor va fi de minim 4,20 m, iar în stații de minim 4,75 m. În aliniament semilățimea platformei c.f. proiectată este de 3,60 m. În curbe, în funcție de supraînălțare, semilățimea platformei c.f. va avea următoarele valori:

- 3,70 m, pentru $0 < h \leq 40$ mm;
- 3,80 m, pentru $40 < h \leq 80$ mm;
- 3,90 m, pentru $80 < h \leq 120$ mm;
- 4,00 m, pentru $120 < h \leq 150$ mm.

În curbele cu raza $R \leq 800$ m, avându-se în vedere ca lățimea umărului prisme de piatră spartă este de 60 cm, valorile de mai sus se vor majora cu 10 cm. Trecerea de la valoarea lățimii platformei c.f. de pe aliniament la valoarea de pe curbă se face pe primii 10 m ai curbei de racordare. În situațiile în care lățimea la nivelul platformei c.f. nu este suficientă, se realizează lucrări de lărgire a rambleelor prin completări cu material granular.

Principalele lucrări proiectate din punct de vedere al suprastructurii sunt următoarele:

- pentru liniile curente și liniile directe din stații: înlocuirea materialului de cale existent cu material nou - șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc noi pentru prindere elastică, piatră spartă nouă;
- pentru liniile de primire expediere trenuri de călători: înlocuirea materialului de cale existent din stații cu material nou: șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc noi pentru prindere elastică. Prisma căii va fi constituită din piatră spartă ciuruită și piatră spartă nouă;



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- pentru celelalte linii din stații se va folosi tot șină nouă, prindere elastică, traverse de beton noi și prism din piatră spartă ciuruită și piatră spartă nouă;
- la realizarea prismeii căii se va folosi piatră spartă nouă aprovizionată din cariere agrementate de către AFER;
- după executarea lucrărilor de suprastructură, șinele urmează să fie sudate, realizându-se calea fără joante; se vor suda reperatele aparatelor de cale din capetele stațiilor și se vor îngloba în calea fără joante;
- pe podurile cu cuvă de balast și în tuneluri suprastructura va fi la fel ca cea de pe restul traseului; piatra spartă folosită în tunel va fi spălată înainte de punerea în operă;
- liniile directe și primele abateri aferente liniilor directe vor avea lungimi utile mai mari de 750 m;
- se vor elimina toate bretelele aflate în cale, în locul lor introducându-se diagonale simple formate din schimbători de cale;
- se vor elimina toate traversările de pe liniile directe și liniile abătute care se reabilitează;
- se vor înlocui la liniile abătute, aparatele de cale existente cu schimbătoare de cale noi pe traverse de beton speciale noi.

Aparatele de cale utilizate la lucrările de modernizare sunt următoarele:

- schimbătoare de cale 60-190-1:9 și 49-190-1:9 cu viteza pe abateri de 40 km/h;
- schimbătoare de cale 60-300-1:9 cu viteza pe abateri de 50 km/h;
- schimbătoare de cale 60-760-1:14 cu viteza pe abateri de 80 km/h;
- schimbătoare de cale 60-1200-1:18,5 cu viteza pe abateri de 100 km/h.

Sistematizarea stațiilor a ținut seama de câteva obiective:

- amplasarea de aparate de cale la ambele capete ale primelor linii abătute, în toate stațiile care permit o viteză pe abateri de 80 km/h;
- eliminarea peroanelor platformă dintre linii și amplasarea de peroane late între linia directă și prima linie abătută, pentru ca peroanele să aibă o lățime care să permită pe de o parte staționarea în siguranță a călătorilor în timpul trecerii fără oprire a unui tren de mare viteză pe linia alăturată peronului, iar pe de altă parte, să se asigure posibilitatea de realizare a pasarelelor sau tunelelor pietonale. Obținerea spațiului necesar pentru acest peron, presupune desființarea unei linii abătute, total sau parțial și adaptarea corespunzătoare a dispozitivului de linii pentru a asigura funcționalitatea în noile condiții. Peronul astfel realizat va deservei accesul călătorilor la ambele linii adiacente acestuia;
- eliminarea bretelelor de pe linii și înlocuirea lor cu diagonale simple.

Grosimea prismeii căii sub traverse va fi de 0,30 m în aliniament și sub firul interior al curbilor. Lățimea minimă a prismeii măsurată de la capătul traversei la muchia prismeii va fi de 0,50 m în aliniament și pe zona schimbătoarelor de pe liniile directe și de 0,60 m în curbe cu raze mai mici de 800 m. Dimensionarea substratului căii este realizată atât la capacitate portantă cât și la îngheț. Asigurarea protecției



Împotriva înghețului a pământurilor sensibile și foarte sensibile la îngheț din zona platformei s-a realizat prin substratul căii.

Grosimea necesară a stratului de protecție la îngheț s-a stabilit în funcție de indicii de îngheț pentru o iarnă cu probabilitatea de revenire de 1 la 10 ani. A rezultat că un strat cu grosimea de 40 cm asigură protecția împotriva înghețului a pământurilor sensibile și foarte sensibile la îngheț din zona platformei căii. Substratul căii se va realiza dintr-un amestec de piatră spartă și agregate naturale.

Pentru liniile curente și liniile directe din stație, din calculul de dimensionare la capacitate portantă, a rezultat o grosime de 40 cm a substratului căii ranforsat cu geogrilă și geotextil în bază. Geogriila este prevăzută în baza substratului căii peste geotextil.

Menținerea caracteristicilor granulometrice ale substratului căii, care îi conferă insensibilitate la îngheț, s-a realizat prin interpunerea la baza substratului căii a unui geotextil neșesut, având funcția principală de separare a straturilor. Acest geotextil împiedică ascensiunea particulelor fine din bază în substratul căii, ca urmare a efectului de pompaj determinat de trecerea roților materialului rulant.

Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului a liniilor curente și a liniilor directe, s-au proiectat cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor meteorice.

La liniile de abatere din stații, substratul căii va avea grosimea de minim 30 cm. Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului vor avea panta de 3 %. La baza substratului liniilor de abatere se va prevedea geotextil.

Lucrările de colectare și scurgerea apelor pe interval și stație constau din:

- șanțuri de platformă, din pământ sau beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice;
- șanțuri de gardă pentru preîntâmpinarea degradării taluzurilor;
- drenuri longitudinale pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane.

În stații dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din drenuri longitudinale, dispuse din două în două linii, unde fața superioară a terasamentului este prevăzută a se amenaja cu coame și dolii, iar în zona peroanelor de o parte și de alta a acestora.

Drenurile vor fi realizate cu tuburi PEHD și protejate cu geotextil cu rol de filtrare. Diametrul tuburilor variază între 150 mm și 400 mm. Tuburile sunt perforate parțial, pe două treimi din circumferință. 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 întreținerea drenurilor s-au prevăzut cămine de vizitare cu diametrul $\varnothing = 1000$ mm amplasate la distanță de 50 m unul de altul.



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Pentru zonele în care se execută variante de traseu noi, toate lucrările nou executate vor avea infrastructură și suprastructură nouă.

Dublarea liniei de cale ferată, acolo unde este posibil, se va face, în general, pe partea dreaptă a căii ferate existente.

Tabel 4. Tabel comparativ linie existentă – linie proiectată

Nr. crt.	Județul	Interval/ Stație	Linie existentă	Linie proiectată	Linia dezafectată	Obs
1.	DJ	Craiova-Filiași	dublă	Reabilitare linie dubla	km.248+760 km.284+400	
2.	MH	Filiași-Strehaia	dublă	Reabilitare linie dubla	km.284+400- km.311+344	
3.	MH	Strehaia - Prunișor	simplă	dublare, pe partea dreaptă	km.311+344- km.333+000	
4.	MH	Prunișor – Dr. Tr. Sev. Marfă	simplă	NU	-	linia existentă rămâne în funcție
5.	MH	Prunișor – Dr. Tr. Sev. Est	NU	linie noua (variantă de traseu cu linie dublă pe dreapta liniei existente)	km.331+000- km.359+390	
6.	MH	Dr. Tr. Sev.- Valea Cernei	simplă	Reabilitare linie simplă	km.359+390 - km.392+173	
7.	CS	Valea Cernei- Iablanița	simplă	Reabilitare linie simplă	km.392+173- km.414+743	
8.	CS	Iablanița - Crușovăț	simplă	Dublare, pe partea dreaptă	km.414+473- km.421+628	
9.	CS	Crușovăț - Domașnea Cornea	simplă	variantă de traseu cu linie dublă pe stânga liniei existente (la distanțe variabile, de max 100 m)	km.421+628- km.431+650	linia existentă se dezafectează



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

10.	CS	Domașnea Cornea - Teregova	simplă	variantă de traseu cu linie dublă pe stânga liniei existente (la distanțe variabile, de max 250 m)	km.431+650- km.433+020	linia existentă se dezafectează
11.	CS	Teregova - Slatina Timiș	simplă	Reabilitare linie simplă	km.433+020- km.452+994	
12.	CS	Slatina Timiș - Caransebeș	simplă	Dublare, pe partea dreaptă	km.452+994 – km.474+047	

Lucrări de Terasamente pentru linia de legătura cu zona industrială Dudașu

Linia de cale ferată spre Dudașu se desprinde din stația Drobeta Est.

Terasamentul proiectat, pentru linie simplă, este în cea mai mare parte în profil mixt cu debleul pe partea dreaptă, sau în debleu.

Din punct de vedere al traseului, în aliniament, semi-lățimea platformei c.f. proiectată este de 3,60m.

În curbe, în funcție de supraînălțare, semi-lățimea platformei c.f. va avea următoarele valori:

- 3,70 m, pentru $0 < h \leq 40$ mm;
- 3,80 m, pentru $40 < h \leq 80$ mm;
- 3,90 m, pentru $80 < h \leq 120$ mm;
- 4,00 m, pentru $120 < h \leq 150$ mm.

În curbele cu raza $R \leq 800$ m, avându-se în vedere ca lățimea umărului prisme de piatră spartă este de 60 cm, valorile de mai sus se vor majora cu 10 cm. Trecerea de la valoarea lățimii platformei c.f. de pe aliniament la valoarea de pe curbă se face pe primii 10 m ai curbei de racordare.

Grosimea prismeii căii sub traverse va fi de 0.30 m în aliniament și sub firul interior al curbelor.

Lățimea minimă a prismeii măsurată de la capătul traversei la muchia prismeii va fi de 0,50 m în aliniament și de 0,60 m în curbe cu raze mai mici de 800 m.

Dimensionarea substratului căii este realizată atât la capacitate portantă cât și la îngheț.

Pentru această linie din calculul de dimensionare la capacitate portantă, a rezultat o grosime de 40cm a substratului căii ranforsat cu geotextil în bază.

Menținerea caracteristicilor granulometrice ale substratului căii care îi conferă insensibilitate la îngheț s-a realizat prin interpunerea la baza substratului căii a unui geotextil nețesut, având funcția principală de separare a straturilor. Acest geotextil



Împiedică ascensiunea particulelor fine din bază în substratul căii, ca urmare a efectului de pompaj determinat de trecerea roților materialului rulant. Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului liniei, s-au proiectat cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor meteorice. Substratul căii se va realiza dintr-un amestec de piatră spartă și agregate naturale. Lucrările de colectare și scurgerea apelor constau din șanțuri de platformă din beton, pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice.

Se vor executa lucrări de:

- reabilitare a liniei dublă existente pe o lungime de 59,84 km,
- reabilitare linie simplă pe o lungime de 65,327 km,
- reabilitare și dublare a liniei pe o lungime de 52,338 km,
- realizare a variantelor de traseu (linie dublă) pe o lungime de 47,782 km.

Lungimea totală a traseului liniei de cale ferată proiectat va fi de 225,287 km.

La linia cf Craiova – Drobeta Tr Severin – Caransebes, în zona km. 359 se va realiza un racord nou de cale ferată care va face legătura cu zona industrială Dudasu. Noul racord cf va avea lungimea de 2,2 km.

1.7.1.2 Consolidări

Pe tronsonul Craiova – Caransebeș s-au proiectat următoarele tipuri de lucrări de consolidări:

Șanțuri ranforsate

Șanțurile ranforsate, executate din beton monolit sau din elemente prefabricate, cu dren în spate, sunt necesare pentru protejarea săpăturilor efectuate la piciorul versantului stabil, colectarea și evacuarea apelor de suprafață de pe versanți și de pe platforma liniei c.f. sau a apelor de infiltrație de la piciorul taluzului, reducând volumul de săpături și al suprafeței ocupate.

Ziduri de sprijin de debleu

Zidurile de sprijin de debleu sunt necesare pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. în care nu se pot practica săpături cu taluze obișnuite, datorită pantei transversale mari a versanților, adâncimii mari a debleelor sau fenomenelor de instabilitate. Aceste ziduri se pot executa și în zone cu terenuri instabile, cu condiția încastrării fundațiilor în teren stabil și a execuției prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, și cu măsuri speciale de sprijinire. În cazul în care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adâncime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rând sau două de coloane de beton armat.

Ziduri de sprijin de rambleu

Zidurile de sprijin de rambleu din beton monolit, sunt necesare pentru susținerea taluzelor sau platformelor, umpluturilor, rambleelor de cale ferată amplasate pe terenuri stabile, neafectate de alunecări. Aceste ziduri se pot executa și în zone cu terenuri instabile, cu condiția încastrării fundațiilor în teren stabil și a execuției prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, și cu măsuri speciale de sprijinire. În cazul în



care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adâncime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rând sau două de coloane de beton armat.

Pentru anumite cazuri, unde a fost necesară folosirea fundațiilor de dimensiune redusă, și ziduri de înălțime mare (vezi km 444+850-km.445+250), au fost propuse ancore de tip pasive care ar prelua o parte din împingerea terenului, și care permit reducerea solicitărilor pe fundație.

Sprijinire cu coloane de beton armat simple sau cu tiranți

Aceasta soluție de consolidare este recomandată atât pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. în cazul debleelor adânci afectate de fenomene de instabilitate, cât și în cazul rambleelor înalte afectate de asemenea de fenomene de instabilitate.

Lucrarea de sprijinire constă din coloane de beton armat de diametru mare, dispuse pe un rând sau 2 rânduri în cazul versanților înalți și constituiți de terenuri necoezive, la o distanță constantă față de axul c.f. proiectat. Coloanele sunt solidarizate la partea superioară cu grindă de beton armat. Coloanele se pot realiza distanțate sau secante, alternând coloanele de beton armat cu coloanele de beton simplu. În fața coloanelor se va executa un zid mască din beton armat.

La debleele cu adâncimi mari este necesară și dispunerea de ancore la lucrările de sprijinire.

Sprijinire taluz cu plăci ancorate

Pentru evitarea unor decapări importante sau acolo unde trebuiesc susținute taluze abrupte, sunt recomandate lucrări de sprijinire din plăci ancorate. Plăcile sunt elemente prefabricate din beton armat. Prefabricatele se ancorează în versant cu ancore tip bară plină în cazul în care terenul de fundare este coeziv, sau cu ancore din bare goale în interior în cazul în care terenul de fundare este necoeziv.

Protecție versant cu plasă ancorată

În unele zone versanții prezintă căderi de stânci în urma fenomenelor de alterare naturală a suprafeței masivului (vânt, îngheț - dezgheț ploi, poluare, etc.). În aceste condiții, pentru protecția împotriva căderii stâncilor, se va executa îndepartarea materialului degradat din masiv și o protecție a versantului cu plasă ancorată pe toată înălțimea afectată. Se vor folosi plase metalice din oțel de înaltă rezistență. În cazul în care deasupra stâncii este deluviu, sub plasa metalică se va așterne o membrană antierozională tridimensională. Pentru fixarea plasei, în cazul în care terenul de fundare este coeziv, se vor utiliza ancore tip bară plină. În cazul în care terenul de fundare este necoeziv pentru fixarea plasei se vor utiliza ancore din bare goale în interior.

Sisteme de protecție împotriva căderilor de stânci

În cazul desprinderii de blocuri de piatră de diferite mărimi de pe versanții stâncoși (existând în permanență pericolul ca acestea să intre în gabaritul căii ferate), se vor amplasa „sisteme tip barieră flexibilă de protecție împotriva căderilor de stânci”. Acest sistem alcătuit din plasă de sârmă, stâlpi de susținere, cabluri de susținere a plasei și de ancorare a stâlpilor, și ancore flexibile care protejează împotriva impactului produs de pietrele sau blocurile de rocă aflate în cădere.

Pentru a asigura eficacitatea sistemului descris mai sus, este oportună realizarea unui studiu detaliat, care permite identificarea masivelor periculoase în zonele



potențiale de alunecare, a gradului de periculozitate și a potențialelor traiectorii de deplasare a volumelor în cadere.

Cunoscând acești parametri, se va putea identifica zona de intervenție și dimensiona consolidarea.

Protecție taluze cu plasă sudată ancorată și torcretată

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, având panta mai mare de 1:1, se vor proteja cu o intervenție constituită de un strat de protecție cu torcret, ancorat la taluz cu o plasă sudată și bare de ancorare pasivă. Intervenția are rol antierozional. Se va realiza pe niveluri succesive de înălțime de maxim 6 m.

Protecție taluze cu georețele

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, având panta 1:1.5, se vor proteja cu georețea tridimensională și pământ vegetal în grosime de 5cm. Georețeaua are rol antierozional. Ea se va ancora în teren atât la partea superioară a taluzului cât și la cea inferioară.

Protecție taluze cu geocelule

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pante mai abrupte de 1:1.5, se vor proteja cu geocelule din polietilenă de înaltă densitate perforate, cu înălțimea de minim 15cm. Geocelulele asigură stabilitatea taluzului și îl protejează împotriva eroziunilor. Geocelulele se vor fixa pe taluz cu ancore din oțel beton care se înfig în pământ. Atât la partea inferioară cât și la partea superioară, geocelulele se vor fixa cu ancore în dreptul fiecărei celule. Dacă taluzul protejat este de înălțime mare, ca măsura de siguranță, pe lângă ancore, se vor utiliza tendoane.

În situațiile în care pe traseul nou sunt identificate **pământuri lichifiabile cu grosimi ale straturilor mai mari de 6 m** se va lua următoarele măsuri:

- injectarea straturilor de pământ prin metoda jet grouting; tehnologia jet-grouting reglementată prin norma europeană preluată ca standard român SR EN 12716-2005, constă într-un proces combinat de tăiere, amestecare și cimentare a pământului sau a rocilor alterate, cu ajutorul unui jet de înaltă presiune; execuția începe prin realizarea unui foraj prin procedeul rotativ cu circulație, cu jet de apă, până la atingerea adâncimii cerute pentru coloană; adâncimea unei coloane va depinde de înălțimea rambleului.

În tabelul de mai jos sunt prezentate lucrările noi de consolidări pe tronsonul Craiova-Caransebeș:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 5. Lucrari consolidari proiectate

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
1.	Dolj	Ișalnița - Coțofeni	264+850- 265+050	264+850	265+050	nou	/	Șant ranforsat +taluz (2:3)	200 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.		Coțofeni - Răcari	273+950- 274+450	273+950	274+450	nou	/	Șant ranforsat +taluz (2:3)	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.		Coțofeni - Răcari	274+450- 275+300	274+450	275+300	nou	Șant ranforsat +taluz (2:3)	Șant ranforsat +taluz (2:3)	900m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.		Coțofeni - Răcari	275+300- 275+760	275+300	275+760	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.		Coțofeni - Răcari	275+760- 275+900	275+760	275+900	nou	Șant ranforsat +taluz (2:3)	Șant ranforsat +taluz (2:3)	700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.		Coțofeni - Răcari	275+900- 276+180	275+900	276+180	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
7.		Coțofeni - Răcari	276+180- 276+350	276+180	276+350	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	650m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.		Răcari - Filiași	282+250- 282+550	282+250	282+550	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	550m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.		Răcari - Filiași	284+120- 284+750	284+120	284+750	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	200 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Mehedinți	Strehaia - Ciochiuța	311+350- 311+650	311+350	311+650	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	200m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia -Bâtlanele
11.		Igiroasa - Prunișor Nouă	334+460- 334+560	334+460	334+560	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	200m față de ROSCI0432- Prunișor
12.		Igiroasa - Prunișor Nouă	334+560- 334+700	334+560	334+700	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	300m față de ROSCI0432- Prunișor
13.		Igiroasa - Prunișor Nouă	334+700- 334+750	334+700	334+750	nou	/	2 rânduri piloți	250m față de ROSCI0432- Prunișor





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
								ancorați + taluz (1:1)	
14.		Igiroasa - Prunișor Nouă	334+750- 334+950	334+750	334+950	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	200m față de ROSCI0432- Prunișor
15.		Igiroasa - Prunișor Nouă	334+950- 335+050	334+950	335+050	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	300m față de ROSCI0432- Prunișor
16.		Igiroasa - Prunișor Nouă	335+050- 335+075	335+050	335+075	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	250m față de ROSCI0432- Prunișor
17.		Stația Prunișor	340+200- 340+600	340+200	340+600	nou	Jet grouting		1000m față de ROSCI0432-Prunișor
18.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+820- 344+850	344+820	344+850	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (2:3)	/	50m față de ROSCI0420-Oprănești
19.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+850- 344+950	344+850	344+950	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	/	în ROSCI0420- Oprănești





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
20.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	344+950- 345+180	344+950	345+180	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forați + taluz (2:3)	în ROSCI0420- Oprănești
21.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+180- 345+250	345+180	345+250	nou	Piloți forați + taluz (2:3)	Piloți forați + taluz (2:3)	în ROSCI0420- Oprănești
22.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+250- 345+260	345+250	345+260	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	în ROSCI0420- Oprănești
23.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+660- 345+750	345+660	345+750	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	în ROSCI0420- Oprănești
24.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	345+750- 345+900	345+750	345+900	nou	Piloți forați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	în ROSCI0420- Oprănești
25.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+089- 352+120	352+089	352+120	nou	Piloți forați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	250m față de ROSCI0420-Oprănești





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
26.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+120- 352+260	352+120	352+260	nou	Piloți forați + taluz (2:3)	Piloți forați + taluz (2:3)	300m față de ROSCI0420-Oprănești
27.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+260- 352+360	352+260	352+360	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forați + taluz (2:3)	350m față de ROSCI0420-Oprănești
28.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+360- 352+600	352+360	352+600	nou	Piloți forați + taluz (2:3)	Piloți forați + taluz (2:3)	500m față de ROSCI0420-Oprănești
29.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+600- 352+750	352+600	352+750	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	Piloți forați + taluz (2:3)	600m față de ROSCI0420-Oprănești
30.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+750- 352+780	352+750	352+780	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (2:3)	/	700m față de ROSCI0420-Oprănești
31.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	352+780- 352+795	352+780	352+795	nou	Șanț ranforsat	/	700m față de ROSCI0420-Oprănești





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
							+taluz (2:3)		
32.		Prunișor Noua - Drobeta Est Nouă	354+380- 354+950	354+380	354+950	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	700m față de ROSCI0420-Oprănești
33.		Drobeta Est Nouă St.	359+326- 359+400	359+326	359+400	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
34.		Drobeta - Gura Văii	368+650- 368+750	368+650	368+750	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	300m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 100m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
35.		Drobeta - Gura Văii	368+850- 369+050	368+850	369+050	nou	/	Plasă ancorată	40m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
									de Fier și 100m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
36.		Drobeta - Gura Văii	369+050- 369+450	369+050	369+450	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 80m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 100m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
37.		Drobeta - Gura Văii	369+750- 369+850	369+750	369+850	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 40 m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 100m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
38.		Drobeta - Gura Văii	370+950- 371+180	370+950	371+180	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 50m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0639-Cracul Găioara și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
39.		Gura Văii Hm.	372+312- 372+450	372+312	372+450	nou	/	Plasă ancorată	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 280m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0615-Valea Oglanicului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
									Porțile de Fier
40.		Gura Văii - Vârciorova	372+827- 373+350	372+827	373+350	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 350m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0615 -Valea Oglanicului și în RORMS0006 -Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
41.		Gura Văii - Vârciorova	373+450- 374+100	373+450	374+100	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 250m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 100m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
42.		Gura Văii - Vârciorova	374+130- 374+856	374+130	374+856	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 160m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0614-Gura Văii- Vârciorova și în RORMS0006 -Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
43.		Gura Văii - Vârciorova	375+000- 375+350	375+000	375+350	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0641-Cracul Cruicii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
44.		Gura Văii -	375+405-	375+405	375+783	nou	/	Protecție	în ROSCI0206- Porțile





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
		Vârciorova	375+783					versant cu plăci prefabrica te (niveluri 3)	de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006 - Porțile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
45.		Gura Văii - Vârciorova	375+866- 376+977	375+866	376+977	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 16m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0642 - Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
46.		Gura Văii - Vârciorova	377+070- 377+845	377+070	377+845	nou	/	Protecție versant cu	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080-





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
								plăci prefabrica te (niveluri 2)	Munții Almăjului – Locvei și 15m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
47.		Gura Văii - Vârciorova	377+930- 378+053	377+930	378+053	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 15m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
48.		Gura Văii - Vârciorova	378+176- 378+908	378+176	378+908	nou	/	Protecție versant cu	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080-





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
								plăci prefabrica te (niveluri 1)	Munții Almăjului – Locvei și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
49.		Gura Văii - Vârciorova	378+968- 379+157	378+968	379+157	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 16m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0614-Gura Văii- Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
50.		Vârciorova Hm.	379+249- 379+300	379+249	379+300	nou	/	Protecție versant cu plăci	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
								prefabricate (niveluri 1)	și 25m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006 -Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
51.		Vârciorova Hm.	380+618- 380+976	380+618	380+976	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabricate (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0614 -Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
52.		Vârciorova - Orșova	381+209- 381+378	381+209	381+378	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 5m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
								te (niveluri 1)	ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0624 -Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
53.		Vârciorova - Orșova	381+493- 381+540	381+493	381+540	nou	Zid de sprijin din beton armat	Zid de sprijin din beton armat	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 60m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0624 -Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
54.		Vârciorova - Orșova	381+575- 381+607	381+575	381+607	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 40m față de ROSPA0026- Cursul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
								1)	Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și 50m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
55.		Vârciorova - Orșova	383+348- 383+620	383+348	383+620	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 20m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
56.		Vârciorova - Orșova	383+689- 383+755	383+689	383+755	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 30m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
57.		Vârciorova - Orșova	383+828- 384+100	383+828	384+100	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 30m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006- Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
58.		Vârciorova - Orșova	385+504- 385+800	385+504	385+800	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006- Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
59.		Orșova St.	388+180- 388+211	388+180	388+211	nou	Zid de sprijin din beton	Zid de sprijin din beton	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga armat	dreapta armat	
									și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
60.		Orșova - Valea Cernei	388+610- 388+797	388+610	388+797	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 2)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
61.		Orșova - Valea Cernei	388+942- 389+050	388+942	389+050	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 5m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
									Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
62.		Orșova - Valea Cernei	389+050- 389+150	389+050	389+150	nou	/	Plasă torcretată	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 5m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006- Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
63.		Orșova - Valea Cernei	389+150- 389+350	389+150	389+350	nou	Zid de sprijin din beton armat + plasă ancorată	Plasă torcretată	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 10m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006- Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
64.		Orșova - Valea Cernei	389+350- 389+450	389+350	389+450	nou	Rigolă prefabric ată	/	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									și 8m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
65.		Orșova - Valea Cernei	390+650- 390+788	390+650	390+788	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 560m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
66.		Orșova - Valea Cernei	391+850- 391+915	391+850	391+915	nou	Zid de sprijin din beton armat	Rigolă prefabrica tă	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 800m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
67.		Orșova - Valea Cernei	391+915- 391+950	391+915	391+950	nou	Plasa ancorată	Rigolă prefabrica tă	Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 1000m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006- Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
68.		Orșova - Valea Cernei	391+950- 392+150	391+950	392+150	nou	Plasă ancorată	/	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei și 1000m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006- Porțile de Fier și în RONPA0014- Porțile de Fier
69.		Orșova - Valea Cernei	392+150- 392+250	392+150	392+250	nou	Plasă ancorată	Șanț ranforsat +taluz	în ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
								(2:3)	și 1200m față de ROSPA0026- Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014- Portile de Fier
70.	Caraș-Severin	Valea Cernei - Topleț	395+850- 395+950	395+850	395+950	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	2100m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
71.		Valea Cernei - Topleț	395+950- 396+150	395+950	396+150	nou	Plasă ancorată	Zid de sprijin din beton armat	2100m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
72.		Valea Cernei - Topleț	396+250- 396+350	396+250	396+350	nou	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	/	2300m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
73.		Valea Cernei - Topleț	396+450- 397+050	396+450	397+050	nou	Plasă ancorată	Zid de sprijin din beton armat	2700m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
74.		Topleț Hm.	397+150-	397+150	397+180	nou	/	Zid de	2800m față de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
			397+180					sprijin din b. a. fundat pe piloți	ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
75.		Topleț Hm.	397+180- 397+280	397+180	397+280	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	2900m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080 - Munții Almăjului - Locvei
76.		Topleț - Băile Herculane	399+320- 399+360	399+320	399+360	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	1100m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
77.		Topleț - Băile Herculane	399+360- 399+440	399+360	399+440	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	1000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
78.		Topleț - Băile Herculane	399+440- 399+610	399+440	399+610	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	900m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									Mehedinți
79.		Topleț - Băile Herculane	399+750- 399+950	399+750	399+950	nou	Rigolă prefabric ată	/	600m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
80.		Topleț - Băile Herculane	400+050- 400+250	400+050	400+250	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	500m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
81.		Topleț - Băile Herculane	403+950- 404+150	403+950	404+150	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	200m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 200m față de RONPA0312- Iardașița și 200 față de RONPA0001-Domogled- Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
82.		Băile Herculane St.	404+390- 404+570	404+390	404+570	nou	Plasă ancorată	/	în ROSCI0069- Domogled - Valea





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									Cernei și 200m față de RONPA0312-Iardașița și 3000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
83.		Băile Herculane St.	405+020- 405+110	405+020	405+110	nou	Plasă ancorată	/	200m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 140 m față de ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-Iardașița și 200 față de RONPA0001-Domogled- Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
84.		Băile Herculane St.	405+110- 405+280	405+110	405+280	nou	Plasă ancorată	/	300m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și 150 m față de ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-Iardașița și





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									200 față de RONPA0001-Domogled- Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
85.		Mehadia Nouă - Mehadia Veche	407+750- 407+850	407+750	407+850	nou	Plasă torcretată	/	800m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313- Belareca și 200 față de RONPA0001-Domogled- Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
86.		Mehadia Nouă - Mehadia Veche	407+950- 408+050	407+950	408+050	nou	Zid de sprijin din beton armat		900m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313- Belareca și 200 față de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									RONPA0001-Domogled- Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
87.		Mehadia Nouă - Mehadia Veche	408+250- 408+350	408+250	408+350	nou	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	1000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313- Belareca și 200 față de RONPA0001-Domogled- Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
88.		Mehadia Veche St.	408+450- 408+540	408+450	408+540	nou	Plasă ancorată	/	1100m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 400m față de RONPA0313- Belareca și 200 față de RONPA0001-Domogled-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									Valea Cernei și 3000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
89.		Mehadia Veche - lablanița	411+250- 411+480	411+250	411+480	nou	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe 2 rânduri de piloți	2800m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326- Valea Greățca
90.		Mehadia Veche - lablanița	411+580- 411+780	411+580	411+780	nou	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	/	3000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și în RONPA0323-Râpa Neagră
91.		Mehadia Veche - lablanița	411+780- 412+100	411+780	412+100	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	3000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 70m față de RONPA0323-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									Râpa Neagră
92.		Mehadia Veche - lablanița	412+100- 412+150	412+100	412+150	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	3300m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 70m față de RONPA0323- Râpa Neagră
93.		Mehadia Veche - lablanița	412+250- 412+827	412+250	412+827	nou	Plasă ancorată	/	3900m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 100m față de RONPA0323- Râpa Neagră
94.		Mehadia Veche - lablanița	413+450- 413+550	413+450	413+550	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Plasă torcretată	4900m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei
95.		Mehadia Veche - lablanița	413+550- 413+639	413+550	413+639	nou	/	Plasă torcretată	5000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
96.		Mehadia Veche - Iablanița	413+880- 414+009	413+880	414+009	nou	Plasă ancorată	/	5300m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
97.		Mehadia Veche - Iablanița	414+091- 414+266	414+091	414+266	nou	/	Plasă torcretată	5400m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
98.		Iablanița St.	416+750- 416+850	416+750	416+850	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	6000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
99.		Iablanița - Crușovăț	419+450- 419+550	419+450	419+550	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	7400m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327- Ravena Crouri
100.		Iablanița - Crușovăț	419+550- 419+650	419+550	419+650	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	7500m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327- Ravena Crouri
101.		Iablanița - Crușovăț	419+650- 419+750	419+650	419+750	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	7500m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327- Ravena Crouri
102.		Iablanița - Crușovăț	419+750- 419+850	419+750	419+850	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	8000m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 1500m față de RONPA0327- Ravena Crouri
103.		Crușovăț St.	423+240- 423+400	423+240	423+400	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1km față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
104.		Crușovăț St.	423+400- 423+450	423+400	423+450	nou	/	Șanț ranforsat	1km față de ROSCI0069-Domogled -





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
								+taluz (2:3)	Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
105.		Crușovăț St.	423+550- 423+580	423+550	423+580	nou	/	Taluz (2:3)	1,2 km față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325- Dealul Petrolea- Cuptoare
106.		Crușovăț St.	423+580- 423+600	423+580	423+600	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	1,2km față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și și 700m față de RONPA0325- Dealul Petrolea- Cuptoare ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare
107.		Crușovăț St.	423+600- 423+660	423+600	423+660	nou	/	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1km Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 700m față de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
									RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare
108.		Crușovăț St.	423+660- 423+700	423+660	423+700	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	9800m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325- Dealul Petrolea- Cuptoare
109.		Crușovăț St.	423+700- 423+750	423+700	423+750	nou	/	Taluz (2:3)	9800m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei și 700m față de RONPA0325- Dealul Petrolea- Cuptoare
110.		Crușovăț - Domașnea Cornea	428+050- 428+630	428+050	428+630	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	1km față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
111.		Crușovăț - Domașnea	428+850- 428+950	428+850	428+950	nou	Taluz (2:3)	Taluz (2:3)	1km față de ROSCI0385- Râul Timiș





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
		Cornea							între Rusca și Prisaca
112.		Domașnea Cornea Hm.	431+350- 431+420	431+350	431+420	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	8000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
113.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	431+650- 431+700	431+650	431+700	nou	/	Taluz (2:3)	8400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
114.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	431+700- 431+850	431+700	431+850	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	8400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
115.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+480- 433+520	433+480	433+520	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	7500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
116.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+520- 433+550	433+520	433+550	nou	/	Taluz (2:3)	7300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
117.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+850- 433+880	433+850	433+880	nou	/	Taluz (2:3)	7000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
118.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+880- 433+980	433+880	433+980	nou	/	Șanț ranforsat +taluz	6000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
								(2:3)	
119.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	433+980- 434+030	433+980	434+030	nou	/	Taluz (2:3)	6000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
120.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+480- 434+550	434+480	434+550	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Piloți forați + taluz (2:3)	6200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
121.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+550- 434+565	434+550	434+565	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	6300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
122.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	434+950- 435+000	434+950	435+000	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	Piloți forați + taluz (2:3)	6500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
123.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+000- 435+180	435+000	435+180	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	6500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
124.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+180- 435+220	435+180	435+220	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	6000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
125.		Domașnea	435+220-	435+220	435+360	nou	Piloți	Piloți	6000m față de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
		Cornea - Poarta Nou PdO	435+360				ancorați + taluz (2:3)	ancorați + taluz (2:3)	ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
126.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	435+360- 435+407	435+360	435+407	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	6000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
127.		Domașnea Cornea - Poarta Nou PdO	436+686- 436+900	436+686	436+900	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	5000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
128.		Poarta Nou PdO	436+900- 436+980	436+900	436+980	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	4800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
129.		Poarta Nou PdO	436+980- 437+250	436+980	437+250	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Piloți ancorați + taluz (2:3)	4800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
130.		Poarta Nou PdO	437+450- 437+504	437+450	437+504	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz	Piloți ancorați + taluz (2:3)	4000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
							(1:1)		
131.		Poarta Nou PdO	438+054- 438+120	438+054	438+120	nou	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	2 rânduri piloți ancorați + taluz (1:1)	3500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
132.		Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+460- 439+470	439+460	439+470	nou	/	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	2000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
133.		Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+470- 439+550	439+470	439+550	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	2000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
134.		Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+550- 439+580	439+550	439+580	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Taluz (2:3)	2000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
135.		Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	439+580- 439+650	439+580	439+650	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	2000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
136.		Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	440+150- 440+221	440+150	440+221	nou	2 rânduri piloți ancorați +	Piloți forați + taluz (2:3)	1800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
							taluz (1:1)		
137.		Poarta Nou PdO - Teregova Hm.	440+530- 440+560	440+530	440+560	nou	Piloți ancorați + taluz (2:3)	/	1500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
138.		Teregova - Armeniș	444+450- 444+550	444+450	444+550	nou	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe 2 rânduri de piloți	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 30m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
139.		Teregova - Armeniș	444+550- 444+750	444+550	444+750	nou	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți	/	în ROSCI0284- Cheile Teregovei
140.		Teregova - Armeniș	444+850- 445+250	444+850	445+250	nou	Plasă ancorată	Zid de sprijin ancorat	în ROSCI0284- Cheile Teregovei
141.		Teregova - Armeniș	445+250- 445+550	445+250	445+550	nou	Plasă ancorată	/	în ROSCI0284- Cheile Teregovei
142.		Teregova - Armeniș	445+550- 445+650	445+550	445+650	nou	Plasă ancorată	/	în ROSCI0284- Cheile Teregovei
143.		Teregova -	445+850-	445+850	445+950	nou	/	Plasă	în ROSCI0284- Cheile





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
		Armeniș	445+950					ancorată	Teregovei
144.		Teregova - Armeniș	446+250- 446+550	446+250	446+550	nou	/	Protecție versant cu plăci prefabrica te (niveluri 1)	în ROSCI0284- Cheile Teregovei
145.		Armeniș St.	448+360- 448+460	448+360	448+460	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	1000m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
146.		Armeniș St.	448+460- 448+560	448+460	448+560	nou	Taluz (2:3)	/	1000m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
147.		Armeniș St.	448+560- 448+850	448+560	448+850	nou	Plasă ancorată	/	1300m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
148.		Armeniș - Slatina Timiș	448+850- 448+880	448+850	448+880	nou	Plasă ancorată	/	1400m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
149.		Armeniș - Slatina Timiș	448+880- 448+950	448+880	448+950	nou	Plasă ancorată	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	1500m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
150.		Armeniș - Slatina	448+950-	448+950	448+980	nou	Plasă	/	1500m față de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
		Timiș	448+980				ancorată		ROSCI0284- Cheile Teregovei
151.		Armeniș - Slatina Timiș	449+650- 449+950	449+650	449+950	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	2400m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
152.		Armeniș - Slatina Timiș	450+285- 450+350	450+285	450+350	nou	Plasă ancorată	Plasă ancorată	3000m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
153.		Armeniș - Slatina Timiș	450+750- 450+820	450+750	450+820	nou	Taluz (2:3)	/	3300m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
154.		Armeniș - Slatina Timiș	450+820- 450+950	450+820	450+950	nou	Plasă ancorată	/	3500m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
155.		Armeniș - Slatina Timiș	450+950- 451+150	450+950	451+150	nou	Șanț ranforsat +taluz (2:3)	/	3500m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
156.		Armeniș - Slatina Timiș	451+350- 451+550	451+350	451+550	nou	Taluz (2:3)	/	3700m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
157.		Armeniș - Slatina Timiș	451+850- 451+950	451+850	451+950	nou	Șanț ranforsat +taluz	/	4000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de arile protejate
							stânga	dreapta	
							(2:3)		
158.		Balta Sărată - Caransebeș	471+650- 471+750	471+650	471+750	nou	Piloți forați + taluz (2:3)	/	3500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 2700m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
159.		Balta Sărată - Caransebeș	473+750- 473+850	473+750	473+850	nou	/	Palplanșe metalice	2200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
160.		Balta Sărată - Caransebeș	473+850- 473+950	473+850	473+950	nou	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți+ame nagare	2500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
161.		Balta Sărată - Caransebeș	473+950- 474+046	473+950	474+046	nou	/	Zid de sprijin din b. a. fundat pe piloți+ame nagare	2500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 6. Lucrari proiectate linia Legatura feroviara Dudasu

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
1.	Mehedinți	Legatură Feroviară cu Dudașu	0+500-0+640	0+500	0+640	nou	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 1:1	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
2.			0+640-0+700	0+640	0+700	nou	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
3.			0+700-0+715	0+700	0+715	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
4.			0+715-0+720	0+715	0+720	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
5.			0+798-0+810	0+798	0+810	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloți	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
6.			0+810-0+830	0+810	0+830	nou	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
7.			0+830-0+840	0+830	0+840	nou	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
8.			0+840-0+880	0+840	0+880	nou	Zid de sprijin din	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
							b.a fundat pe piloți		
9.			0+880-0+900	0+880	0+900	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
10.			0+900-0+920	0+900	0+920	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
11.			0+920-0+940	0+920	0+940	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	3 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
12.			0+940-0+970	0+940	0+970	nou	/	Șanț ranforsat	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
13.			0+970-0+980	0+970	0+980	nou	/	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
14.			0+980-1+000	0+980	1+000	nou	/	3 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
15.			1+000-1+010	1+000	1+010	nou	/	Șanț ranforsat	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
16.			1+070-1+100	1+070	1+100	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe piloți	/	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
17.			1+160-1+210	1+160	1+210	nou	/	Șanț ranforsat	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
18.			1+310-1+440	1+310	1+440	nou	/	Piloți ancorați	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
19.			1+500-1+540	1+500	1+540	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
20.			1+540-1+560	1+540	1+560	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
21.			1+610-1+670	1+610	1+670	nou	/	Piloți ancorați	570 m față de ROSCI0420 Oprănești
22.			1+670-1+700	1+670	1+700	nou	Piloți ancorați	2 rânduri piloți ancorați+taluz 2:3	5700m față de ROSCI0420 Oprănești
23.			1+700-1+730	1+700	1+730	nou	/	2 rânduri piloți	5700m față de





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Județ	Interval/ Stație	Interval km	km început	km final	Tip lucrare	Poziționare		Distanța față de ariile protejate
							stânga	dreapta	
								ancorați+taluz 2:3	ROSCI0420 Oprănești
24.			1+755-1+770	1+755	1+770	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
25.			1+770-1+780	1+770	1+780	nou	Zid de sprijin din b.a fundat pe 2 rânduri de piloți	/	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
26.			1+820-1+840	1+820	1+840	nou	/	Piloți ancorați	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
27.			1+840-1+960	1+840	1+960	nou	/	Șanț ranforsat	5800m față de ROSCI0420 Oprănești
28.			1+980-2+000	1+980	2+000	nou	/	Șanț ranforsat	6000m față de ROSCI0420 Oprănești
29.			2+000-2+030	2+000	2+030	nou	/	Piloți forțați	6000m față de ROSCI0420 Oprănești



1.7.1.3 Poduri, podețe, pasaje

Soluțiile propuse, în ceea ce privește interferența cu traseul existent, sunt compuse din:

- traseu proiectat care se suprapune celui existent (cale simplă sau dublă);
- traseu proiectat în imediata vecinătate a celui existent (cazul dublării liniei);
- traseu proiectat deviat de la traseul actual (în variantă la cel existent).

Alegerea tipului de structură de realizat, depinde și de alți parametri, cum ar fi dimensiunile și caracteristicile cursurilor de apă sau drumurilor traversate, care determină deschiderea/ numărul de deschideri, cât și tipologia definitivă a tablierului.

Poduri

Pentru alegerea soluției constructive s-a ținut cont de criteriul economic și de condițiile particulare din teren, cum ar fi:

- mărimea obstacolului traversat;
- dimensiunile de gabarit;
- restricțiile din amplasament, privind montajul suprastructurilor;
- respectarea condițiilor de confort a pasagerilor.

Aceste condiții sunt influențate și de viteza de circulație și modul de realizare a căii pe pod.

Mărimea obstacolului traversat

În cazul văilor adânci se va ține cont ca lungimea podului să rezulte din înălțimea terasamentelor la capete.

În cazul intersecției căii de comunicație cu ape curgătoare (indiferent de regimul de curgere permanent/semipermanent), la stabilirea mărimii deschiderii s-a ținut cont de valoarea debitului cu probabilitatea de revenire de 1%, furnizat de către INHGA. Tronsonul de cale ferată Craiova - Caransebeș, conform STAS 4273-83, se încadrează în clasa II de importanță din punct de vedere al construcțiilor hidrotehnice.

Un alt aspect important legat de obstacolul traversat îl reprezintă unghiul de intersecție dintre axa căii și obstacolul traversat.

În cazul traversării unui râu, se va avea în vedere ca infrastructura podului să fie executată pe cât posibil în albia majoră. Pilele vor fi executate cu avantbec și arierbec și se vor poziționa astfel încât sistemul de axe a pilelor să fie ortogonal pe direcția de scurgere și maluri.

Dimensiunile de gabarit

La stabilirea mărimii deschiderii podului, numărului de deschideri precum și a înălțimii de construcție, se va ține cont de prevederile din STAS 2924-91. Astfel, în funcție de categoria drumului, respectiv a străzii intersectate rezultă poziția culeelor, numărul pilelor, precum și înălțimea maximă de construcție impusă de niveleta căii. Legat de dimensiunile de gabarit a fost analizat și modul de asigurare a scurgerii apelor pluviale.



Restricțiile din amplasament privind montajul suprastructurilor

Restricțiile din amplasament (râuri mari cu albie bine conturată și adâncă, cu regim de curgere permanent și cu viteze de scurgere apreciabile ce favorizează producerea afuiierilor locale și generale, sau albiile instabile) definesc criteriile privind stabilirea tehnologiei de execuție și mărimea deschiderilor.

Respectarea condițiilor de confort a pasagerilor

Cadrul șină-traversă este primul ansamblu supus acțiunii dinamice a convoaielor feroviare. În vederea respectării condițiilor de confort a pasagerilor, se impune adoptarea soluțiilor **de realizare a căii continue, pe prism de piatră spartă**. *Prin înlocuirea căii deschise, cu cale pe prism de piatră spartă, se îmbunătățește comportamentul structural la acțiuni dinamice, permițând astfel o creștere a vitezei de transport și totodată a condițiilor de confort pentru pasageri.*

În acest scop, pentru susținerea prismeii căii, s-a optat pentru prevederea unei cuve de balast care poate fi executată fie din beton armat, fie din metal.

În general, cuvele din beton armat sunt folosite în cazul podurilor cu deschideri mici și medii, iar cuvele metalice se folosesc în cazul podurilor mari și foarte mari ($L > 80\text{m}$).

Avantajele adoptării soluției cu cuvă de balast (din beton armat sau metal) sunt următoarele:

- reducerea efectelor dinamice generate din convoi și atenuarea fenomenului de oboseală;
- repartizarea eforturilor provenite din convoi;
- eliminarea complicațiilor generate de montarea și întreținerea căii la podurile amplasate în curbă;
- oferă posibilitatea întreținerii căii cu mijloace mecanizate, funcționând în flux continuu;
- oferă posibilitatea retrăsării traseului căii în plan și modificarea niveletei căii în profil longitudinal;
- elasticitatea căii pe pod este similară cu cea de pe terasament;
- atenuarea în mod semnificativ a zgomotului.

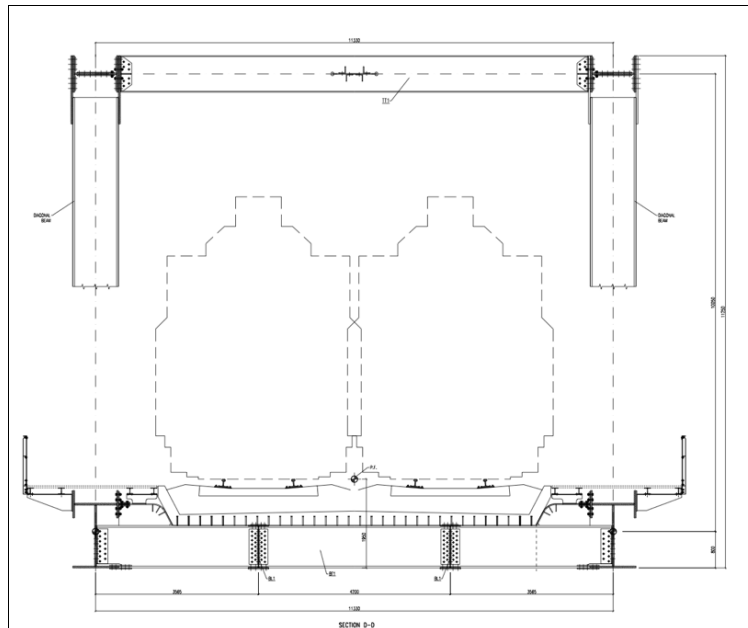


Figura 5. Exemplu de tablier cu cuvă de balast din beton

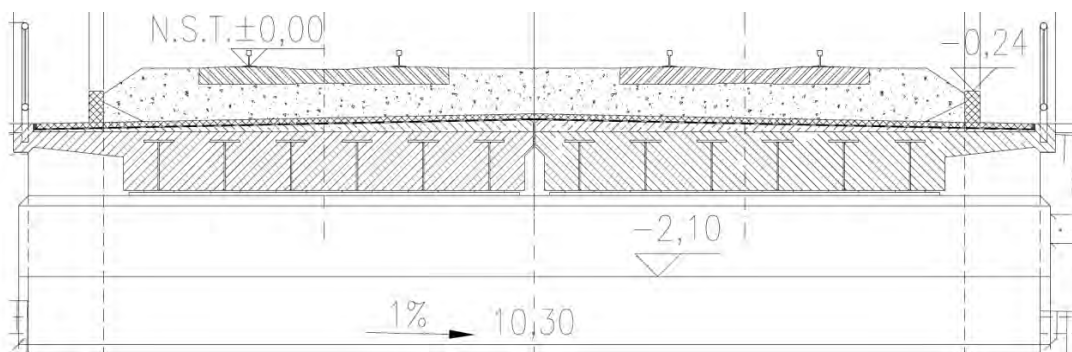
Tipuri de structuri de poduri proiectate

Pentru podurile cu deschideri mici ($5m < L < 35m$), au fost proiectate:

- structuri de poduri integrale (tabliere cu infrastructura integrată) realizate din beton armat;
- grinzi metalice înglobate în beton (GMIB);
- grinzi cu inimă plină cu cale jos (GIPCJ), cu cuvă de balast.

Grinzi metalice înglobate în beton (GMIB)

Tablierele GMIB sunt structuri mixte, oțel-beton, realizate din grinzi metalice laminare sau sudate, dispuse juxtapus, ce conlucrează (prin aderență) cu masa de beton turnat monolit care înglobează grinzile. Confinarea betonului între grinzi este realizată prin intermediul etrierilor, iar pentru preluarea încovoierii transversale și a torsiunii la partea inferioară a grinzilor se prevăd armături continue. Pentru asigurarea poziției grinzilor pe durata turnării betonului se montează distanțieri atât pe reazem cât și în câmp.



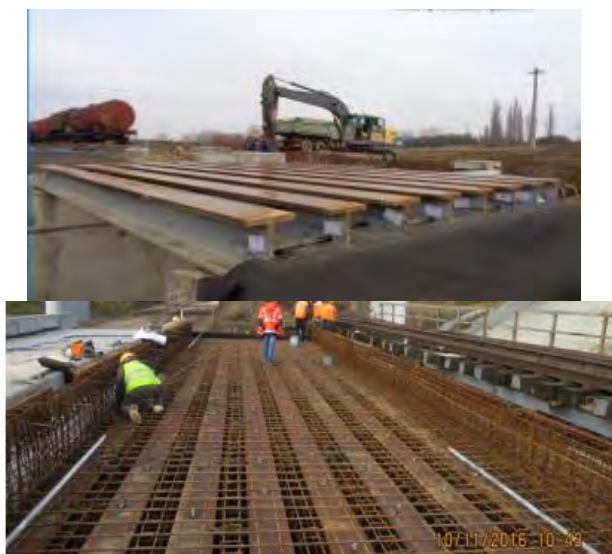


Figura 6. Exemple de tabliere cu grinzi metalice înglobate

Principalele avantaje ale tablierelor de tip GMIB, cu efecte pozitive asupra mediului:

- înălțime de construcție redusă;
- posibilitatea realizării tablierului fără eșafodaje;
- suprafață de cofrare redusă (există posibilitatea eliminării complete a cofrajelor, prin adoptarea elementelor prefabricate);
- rigiditate mare a structurii, fiind o structură ideală în cazul liniilor de mare viteză;
- durabilitate mare;
- ușor de executat;
- costuri de mentenanță reduse;
- comportament bun la oboseală.

Grinzi cu inimă plină cu cale jos, cu cuvă de balast GIP

Susținerea căii se realizează cu antretoaze dese (circa 2m) în conlucrare cu o dală din beton cu rol de cuvă.

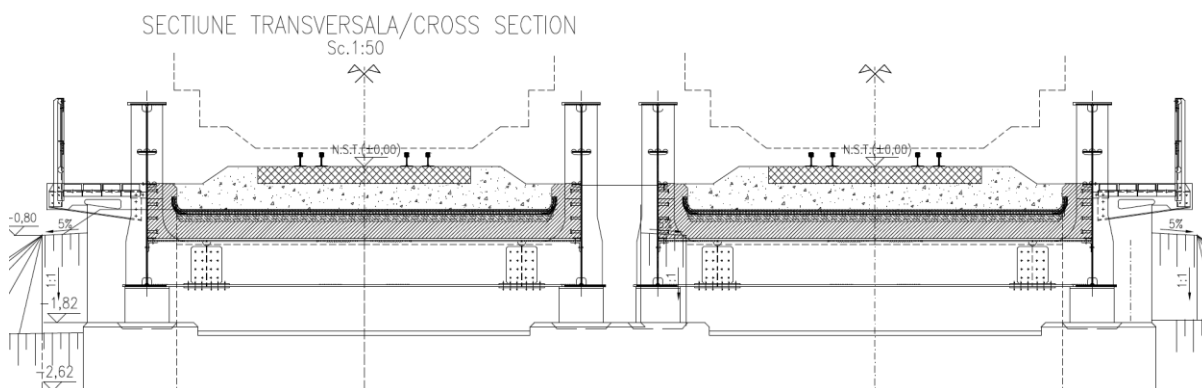


Figura 7. Exemple de tabliere cu grinzi inima plina cale jos



Principalele avantaje ale tablierelor de tip GIPCJ, cu efecte pozitive asupra mediului:

- înălțime de construcție redusă;
- posibilitatea realizării tablierului fără eșafodaje;
- greutate proprie redusă comparativ cu structuri tip GMIB;
- ușor de executat.

În cazul podurilor cu deschideri medii ($35m < L < 70m$) și deschideri mari $L > 70m$, s-au prevăzut următoarele tipuri de structuri:

- grinzi cu zăbrele cu cale jos (GZCJ) cu cuvă de balast din beton;
- grinzi cu inimă plină cu cale sus (GIPCS), cu secțiuni mixte oțel-beton.

Grinzi cu zăbrele cu cale jos GZCJ cu cuvă de balast din beton

Soluția de susținere a căii se realizează cu antretoaze dese (circa 2m) în conclucrare cu o dală din beton cu rol de cuvă. La aceste tipuri de suprastructuri, se pot dispune și grinzi longitudinale (similare lonjeronilor), cu scopul limitării eforturilor de întindere din dală, generate de încovoierea generală.

Principalele avantaje ale tablierelor de tip GZCJ, cu efecte pozitive asupra mediului:

- acoperă o gamă foarte largă de deschideri (poduri medii, mari și foarte mari);
- înălțime de construcție redusă;
- structuri economice, datorită performanței structurale a grinzii cu zăbrele și dispunerii eficiente a materialului (oțelului) în funcție de natura solicitării pentru fiecare bară în parte;
- posibilitatea realizării dalei din beton fără eșafodaje.

Grinzi cu inimă plină cu cale sus GIPCS

Tablierele cu cale sus, cu secțiuni mixte oțel-beton sunt alcătuite din grinzi cu inimă plină sau casete metalice, în conclucrare la partea superioară cu o dală din beton armat.

Avantajele tehnico-economice ale tablierelor cu secțiuni compuse oțel-beton, rezultă din modul de grupare al materialelor în secțiunea transversală. Performanța structurii provine din distribuția optimă a celor două materiale: betonul armat în zona comprimată și oțelul în zona întinsă.

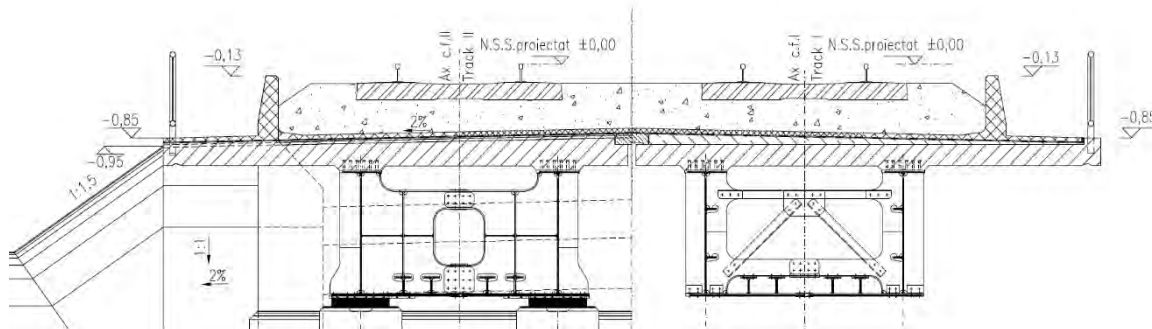


Figura 8. Exemple de tabliere cu grinzi inima plina cale sus



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Dala din beton armat este amplasată la partea superioară (în zona comprimată), și susține și cuvă prismeii căii, iar la rândul ei aceasta este susținută, pe perioada betonării, de grinzile principale cu inimă plină sau secțiuni casetate.

După întărirea betonului cele două materiale conlucrează (comportându-se ca o secțiune unitară) prin intermediul unor conectori, fixați prin sudură de talpa superioară a grinzilor principale.

Principalele avantaje ale tablierelor cu secțiune compusă oțel-beton și cale sus, cu efecte pozitive asupra mediului:

- economie pentru materialul metalic de minim 20%, iar în cazul aplicării unor măsuri suplimentare cu caracter tehnologic (cum ar fi preîncovoierea grinzilor metalice sau precomprimarea secțiunii compuse), se poate ajunge o economie de oțel de până la 50%;
- înălțimi de construcție mai mici;
- rigiditate mare în plan orizontal generată de prezența dalei;
- nu trebuie luate măsuri suplimentare de asigurare a stabilității tolelor superioare (contra fenomenului de flambaj).



Tabel 7. Tipurile de lucrări proiectate pentru poduri CF

Nr.crt.	Stație/ Interval	Poz. existentă (km cf)	Jud	Interval realizare lucrări poz. km		Denumire curs de apă/ obstacol	Tip lucrare (pod nou/ reabilitat)	Distanța în raport cu ariile naturale protejate
				Început	Sfârșit			
1.	Cernele St.	254+937	DJ	254+893	254+999	Vale fără nume	Nou	8000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Cernele - Ișalnița	257+970	DJ	257+873	258+084	Râul Amaradia	Nou (fir 1)	5100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Cernele - Ișalnița	257+970	DJ	257+873	258+084	Râul Amaradia	Nou (fir 2)	5100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	265+712	DJ	257+873	265+769	Râul Deleni	Nou	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Ișalnița - Coțofeni	266+999	DJ	257+873	267+061	Râul Almăjului	Nu necesita interventii*	2600m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Coțofeni - Răcari	275+763	DJ	275+710	275+822	Valea fără nume	Nou	740m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Coțofeni - Răcari	278+258	DJ	278+207	278+317	Râul Răcarului	Nou	280m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Filiași St.	286+542	DJ	286+482	286+592	Ogașu Negraia	Nou	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Filiași - Gura Motrului	287+668	DJ	287+738	287+858	Râul Fratostita	Nou	490m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
10.	Filiași - Gura Motrului	289+633	DJ	289+706	289+822	Vale fara nume	Nou	250 m fata de Coridorul Jiului
11.	Filiași - Gura	290+650	DJ	290+612	290+954	Râul Jiu	Nou	în ROSCI0045 Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Motrului							
12.	Filiași - Gura Motrului	290+650	DJ	290+612	290+954	Râul Jiu	Nou	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Gura Motrului - Butoiești	293+313	MH	293+390	293+500	Râul Catinelor	Nou	70m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	Gura Motrului - Butoiești	294+716	MH	294+794	294+904	Vale fără nume	Nou	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
15.	Gura Motrului - Butoiești	295+672	MH	295+751	295+861	Vale fără nume	Nou	1000m față de ROSCI0366-Râul Motru
16.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	MH	296+625	296+735	Vale fără nume	Nou	900m față de ROSCI0366-Râul Motru
17.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	MH	297+205	297+315	Vale fără nume	Nou	650m față de ROSCI0366-Râul Motru
18.	Gura Motrului - Butoiești	297+634	MH	297+715	297+823	Vale fără nume	Nou	730m față de ROSCI0366-Râul Motru
19.	Butoiești Hm.	297+905	MH	297+981	298+089	Vale fără nume	Nou	750m față de ROSCI0366-Râul Motru
20.	Butoiești Hm.	298+335	MH	298+413	298+523	Vale fără nume	Nou	360m față de ROSCI0366-Râul Motru
21.	Butoiești Hm.	299+171	MH	299+251	299+359	Vale fără nume	Nou	340m față de ROSCI0366-Râul Motru
22.	Butoiești - Strehaia	300+255	MH	300+337	300+445	Râul Pietrișului	Nou	290m față de ROSCI0366-Râul Motru
23.	Butoiești - Strehaia	301+844	MH	301+920	302+030	Râul Stângăceaua	Nou	340m față de ROSCI0366 Râul Motru
24.	Butoiești - Strehaia	302+621	MH	302+699	302+811	Vale fara nume	Nou	275 m fata de ROSCI0366 Râul Motru



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

25.	Butoiești - Strehaia	303+571	MH	303+651	303+757	Vale fără nume	Nou	350m față de ROSCI0366-Râul Motru
26.	Butoiești - Strehaia	303+982	MH	304+015	304+227	Râul Motru	Nou	în ROSCI0366 Râul Motru
27.	Butoiești - Strehaia	303+982	MH	304+057	304+217	Râul Motru	Reabilitare	în ROSCI0366 Râul Motru
28.	Butoiești - Strehaia	304+722	MH	304+800	304+910	Râul Balta Galbenă	Nou	1150m față de ROSCI0366-Râul Motru
29.	Butoiești - Strehaia	306+870	MH	306+949	307+057	Valea Barboțului	Nou	1170m față de ROSCI0366-Râul Motru
30.	Strehaia St.	308+071	MH	308+145	308+253	Râul Fântâna Turcului	Nou	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
31.	Strehaia St.	308+668	MH	308+744	308+852	Râul Buliceni	Nou	1300m față de ROSCI0366-Râul Motru
32.	Strehaia - Ciochiuța	309+249	MH	309+316	309+428	Pârâul Slătinic	Nou	870m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
33.	Ciochiuța - Tâмна	314+217	MH	314+268	314+388	Râul Hușnița	Nou	830m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
34.	Ciochiuța - Tâмна	319+508	MH	319+576	319+696	Râul Cervenita	Nou	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
35.	Tâмна St.	320+335	MH	320+402	320+522	Râul Hușnița	Nou	4700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
36.	Tâмна - Igiroasa	325+221	MH	325+298	325+410	Râul Fanta Na Patarca	Nou	3700m față de ROSCI0432-Prunișor
37.	Igiroasa - Prunișor	325+821	MH	325+889	326+009	Râul Hușnița	Nou	3200m față de ROSCI0432-Prunișor
38.	Igiroasa - Prunișor	331+060	MH	331+123	331+243	Râul Hușnița	Nou	260m față de ROSCI0432-Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

39.	Igiroasa - Prunișor	332+105	MH	332+169	332+289	Râul Voienișca	Nou	280m față de ROSCI0432-Prunișor
40.	Igiroasa - Prunișor	-	MH	333+433	333+613	Râul Hușnița	pod nou	500m față de ROSCI0432-Prunișor
41.	Igiroasa - Prunișor	-	MH	335+672	336+145	Pârâul Zegaia	pod nou	470m față de ROSCI0432-Prunișor
42.	Prunișor St.	-	MH	336+867	336+987	Râul Hușnița	pod nou	500m față de ROSCI0432-Prunișor
43.	Prunișor - Drobeta Est	-	MH	339+621	339+741	Valea Perilor (Zavoi)	pod nou	890m față de ROSCI0432-Prunișor
44.	Prunișor - Drobeta Est	-	MH	342+763	342+879	Valea Husnicioara	pod nou	1900 față de ROSCI0420-Oprănești
45.	Prunișor - Drobeta Est	-	MH	343+534	343+650	Râul Hușnița	pod nou	1200 față de ROSCI0420-Oprănești
46.	Prunișor - Drobeta Est	-	MH	343+721	343+837	Râul Hușnița	pod nou	1200 față de ROSCI0420-Oprănești
47.	Prunișor - Drobeta Est	-	MH	343+821	343+937	Râul Hușnița	pod nou	1200 față de ROSCI0420-Oprănești
48.	Gura Văii - Vârciorova	360+101	MH	359+613	359+825	Râul Topolnița	Nou	3000 față de ROSCI0420-Oprănești
49.	Gura Văii - Vârciorova	375+732	MH	375+309	375+439	Vale fara nume	Nou	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 10m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
50.	Gura Văii - Vârciorova	376+401	MH	375+980	376+110	Râul Padina Mică	Nou	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
51.	Gura Văii - Vârciorova	376+489	MH	376+066	376+196	Râul Padina Scarpiei	Nou	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
52.	Gura Văii - Vârciorova	377+622	MH	377+196	377+326	Valea Virului	Nou	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 45m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
53.	Gura Văii - Vârciorova	378+233	MH	377+809	377+939	Râul Slătincul Mic	Nou	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

54.	Gura Văii - Vârciorova	378+472	MH	378+001	378+225	Râul Slătincul Mare (golful lacului Porțile de Fier)	Nou	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
55.	Vârciorova Hm.	379+297	MH	377+857	379+018	Râul Oreva (golful lacului Portile de Fier)	Nou	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
56.	Vârciorova - Orșova	380+946	MH	380+506	380+667	Râul Vârciorova	Nou	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
57.	Vârciorova - Orșova	381+459	MH	380+942	381+257	Râul Vodița (golful lacului Portile de Fier)	Nou	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier, 40m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Porțile de Fier, în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								RONPA0014-Portițe de Fier
58.	Vârciorova - Orșova	381+916	MH	381+491	381+621	Râul Bahna Mică	Nou	în ROSCI0206-Portițe de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițe de Fier, 500m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Portițe de Fier, în RONPA0014-Portițe de Fier
59.	Vârciorova - Orșova	382+073	MH	381+559	381+869	Golful Bahna Mare (golful lacului Portițe de Fier)	Nou	în ROSCI0206-Portițe de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițe de Fier, 700m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Portițe de Fier, în RONPA0014-Portițe de Fier
60.	Vârciorova - Orșova	382+835	MH	382+384	382+576	Râul Jupalnic	Nou	în ROSCI0206-Portițe de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițe de Fier, în RORMS0006-Portițe de Fier, în RONPA0014-Portițe de Fier
61.	Vârciorova - Orșova	383+139	MH	382+714	382+844	Dunărea/ Vale fara nume	Nou	în ROSCI0206-Portițe de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițe de Fier, în RORMS0006-Portițe de Fier, în RONPA0014-Portițe de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

62.	Vârciorova - Orșova	383+202	MH	382+777	382+907	Râul La Balonli	Nou	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
63.	Vârciorova - Orșova	383+645	MH	383+189	383+381	Golful lacului Portile de Fier	Nou	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
64.	Vârciorova - Orșova	384+012	MH	383+568	383+740	Râul Valea Palangei	Nou	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
65.	Vârciorova - Orșova	384+148	MH	383+700	383+872	Râul Ada Kaleh	Nou	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
66.	Orșova St.	386+983	MH	386+564	386+674	Valea Stamati	Nou	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

67.	Orșova - Valea Cernei	388+487	MH	388+064	388+184	Râul Tufan	Nou	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
68.	Orșova - Valea Cernei	389+162	MH	388+748	388+992	Pârâul Sarchestrita	Reabilitare	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
69.	Topleț Hm.	391+375	MH	390+739	390+919	Râul Cerna	Nou	în ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier, în RORMS0006-Portițele de Fier, în RONPA0014-Portițele de Fier
70.	Topleț - Băile Herculane	397+886	CS	397+252	397+375	Râul Sacarstita	Nu necesita interventii*	2600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 3500m față de Geparcul Platoul Mehedinți
71.	Mehadia Veche St.	400+240	CS	399+648	399+758	Râul Iardașița Mare	Nou	570m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312-Iardașița, 4000m față de Geparcul Platoul Mehedinți
72.	Mehadia Veche St.	409+139	CS	408+532	408+687	Râul Belareca Mic	Nou	1400m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1400m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								RONPA0313-Belareca
73.	Mehadia Veche - Iablanița	409+922	CS	409+290	409+500	Râul Belareca	Nou	1700m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1300m față de RONPA0326-Valea Grețca
74.	Mehadia Veche - Iablanița	410+661	CS	410+075	410+187	Râul Sverdin	Nou	2300m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0323-Râpa Neagră
75.	Mehadia Veche - Iablanița	413+885	CS	413+286	413+422	Râul Mehadica	Nou	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
76.	Mehadia Veche - Iablanița	414+199	CS	413+588	413+743	Raul Mehadica	Nou	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
77.	Mehadia Veche - Iablanița	414+558	CS	413+957	414+112	Râul Mehadica	Nou	5900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3300m față de RONPA0327-Ravena Crouri
78.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	CS	426+906	427+079	Râul Luncavița	Pod nou	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
79.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	CS	427+178	427+303	Râul Luncavița	Pod nou	4500m față de ROSCI0385-Râul Timiș



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								între Rusca și Prisaca
80.	Domașnea Cornea Hm.	-	CS	429+111	429+247	Vale fără nume	Pod nou	4700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81.	Domașnea Cornea Hm.	431+057	CS	430+549	430+669	Râul Domasnea	Nou	10000m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
82.	Domașnea Cornea - Poarta PO	-	CS	432+244	432+354	Vale fara nume	Pod nou	11000m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
83.	Domașnea Cornea - Poarta PO	-	CS	432+626	432+736	Vale fara nume	Pod nou	9800m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
84.	Domașnea Cornea - Poarta PO	-	CS	433+235	433+345	Râul Luncavița	Pod nou	8500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
85.	Teregova Hm.	442+796	CS	441+855	441+965	Râul Criva	Nou	7600m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
86.	Teregova - Armeniș	443+952	CS	443+001	443+131	Râul Timiș	Nou	800m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
87.	Teregova - Armeniș	446+709	CS	445+722	445+875	Râul Timiș	Nou	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
88.	Armeniș St.	448+100	CS	447+135	447+315	Râul Timiș	Nou	în ROSCI0284-Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

89.	Armeniș - Slatina Timiș	450+527	CS	449+589	449+695	Ogașul Pietroasa	Nou	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
90.	Armeniș - Slatina Timiș	450+855	CS	449+899	450+054	Râul Timiș	Nou	2400m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
91.	Armeniș - Slatina Timiș	451+403	CS	450+442	450+597	Râul Timiș	Nou	2700m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
92.	Armeniș - Slatina Timiș	452+614	CS	451+674	451+780	Ogașul Valea Mare	Nou	3200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
93.	Slatina Timiș St.	454+097	CS	453+049	453+281	Râul Timiș	Nou	4100m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
94.	Slatina Timiș St.	455+306	CS	454+372	454+478	Pârâul Sadovița	Nou	2100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
95.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+350	CS	458+412	458+524	Râul Ilova	Nou	1100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
96.	Vălișoara Hm.	462+081	CS	461+143	461+251	Râul Groapa Copaciului	Nou	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
97.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	CS	462+232	462+338	Vale fără nume	Nou	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
98.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	CS	462+650	462+756	Pârâul Vălișoara	Nou	390m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
99.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	CS	464+711	464+821	Pârâul Cârpița	Nou	430m față de ROSCI0385-Râul Timiș



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								între Rusca și Prisaca
100.	Vălișoara - Balta Sărată	466+210	CS	465+249	465+404	Râul Bolvasnita	Nou	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
101.	Balta Sărată - Caransebeș	471+856	CS	470+890	471+070	Râul Timiș	Nou	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
102.	Balta Sărată - Caransebeș	472+296	CS	471+363	471+483	Râul Valisoara	Nou	3600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
103.	Linia cf - legătura zona industrială Dudașu	-	MH	0+673 (ax)	0+848	Vale fără nume	Nou	5000m față de ROSCI0420 Oprănești

Observație: Dintre cele 103 poduri, 2 poduri vor fi reabilitate, 15 sunt poduri noi și 84 poduri vor fi demolate și nou construite. Asupra infrastructurii și suprastructurii a 2 dintre poduri nu se va interveni în cadrul proiectului, acestea aflându-se într-o stare bună. Se vor executa lucrări numai la tersamentele și suprastructura cailor ferate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Pentru executarea lucrărilor la poduri, acolo unde nu există acces direct din drumurile existente, sunt propuse o serie de drumuri de acces ce se vor racorda la drumurile in zona (DN, DJ, etc):

Tabel 8. Drumuri de acces (pentru executarea lucrărilor la poduri) ce se vor racorda la drumurile in zona

Nr.crt.	Interval/Stație	km existent	km proiectat	Drumuri tehnologice provizorii de acces (m)	Tip	Acces din	Suprafața (mp)	Distanța în raport cu N2000
1.	Ișalnița-Coțofeni	266+999	267+001	107	Pod	DC109	402	2,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Gura Motrului - Butoiești	295+672	295+806	297	Pod	E70	1215	1km față de ROSCI0366-Râul Motru și 2km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	296+680	77	Pod	E70	345	900m față de ROSCI0366-Râul Motru și 3km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	297+261	1200	Pod	DJ606C	5400	700m față de ROSCI0366-Râul Motru și 4km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Strehaia	309+249	309+372	210	Pod	DJ606D	945	1,5km față de ROSCI0405-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								Dealurile Strehaia- Bâtlanele și 1,3km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6.	Igiroasa - Prunișor	332+105	332+230	209	Pod	DC25	940	500m față de ROSCI0432- Prunișor
7.	Mehadia - Iablania	413+885	413+355	581	Pod	DC31	2614	2km față de RONPA0323- Râpa Neagră și 4,8km față de ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
8.	Mehadia - Iablania	414+199	413+666	140	Pod	Dc31	630	6km față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 3,3km față de RONPA0327- Ravena Crouri



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

9.	Teregova	442+796	441+911	207	Pod	Dr. local	1351	800m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
10.	Armeniș- Slatina Timiș	450+527	449+642	271	Pod	E70	1219	2,4km față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
11.	Armeniș- Slatina Timiș	452+614	451+728	146	Pod	Dr. local	657	4,0km față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
12.	Slatina - Timiș - Vălișoara	459+350	458+468	92	Pod	DC17	414	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
13.	Vălișoara	462+081	461+197	203	Pod	DC16	913	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
14.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	462+285	544	Pod	DC16	2448	400m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
15.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	462+704	306	Pod	E70	1477	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
16.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	464+766	534	Pod	Dr. local	2403	600m față de ROSCI0385-Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								Timiș între Rusca și Prisaca
17.	Balta Sărată	472+296	471+423	254	Pod	Dr. local	1143	4km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Total suprafață		24516	mp					



Podete

Pentru podete au fost proiectate următoarele tipuri de structuri:

- podete din elemente prefabricate din beton, montate în săpătură deschisă cu ajutorul macaralei pe o fundație din beton nearmat;
- podete monolite din beton armat.

Principalele avantaje ale podetelor alcătuite din elemente prefabricate, din punct de vedere al protecției mediului, sunt:

- durată de execuție redusă;
- datorită procesului tehnologic de execuție în atelier (pentru orice tip de prefabricat), se obțin produse din beton de calitate superioară ce conduc la obținerea unor elemente geometrice de dimensiuni reduse, fapt ce generează într-o anumită măsură economii de material. Producția prefabricatelor nu este influențată de condițiile meteorologice, iar montajul în șantier se poate realiza și în condiții mai defavorabile comparativ cu execuția celor în situ;
- consumurile de resurse umane în șantier sunt reduse;
- calitatea execuției lucrărilor este influențată doar de modul punerii prefabricatelor în operă;
- lucrările de montaj se execută sub trafic (datorită tehnologiei de execuție, nu sunt necesare închideri de linie).

Podetele din elemente prefabricate din beton sunt constituite din elemente rectangulare prefabricate tip C1, C2, C3, în funcție de disponibilitatea din teren.

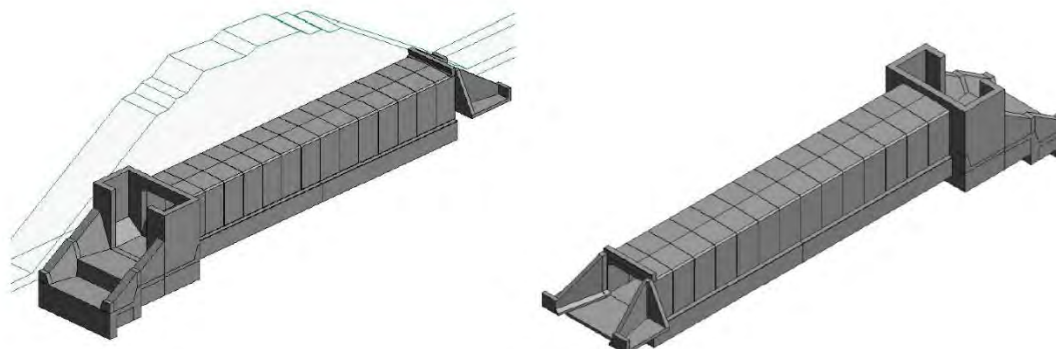


Figura 9. Exemple de podete din elemente prefabricate



Figura 10. Exemplu de podeț din elemente prefabricate, în faza de execuție



Figura 11. Exemplu de podeț alcătuit din elemente prefabricate

Principalele avantaje ale podețelor monolite din beton armat, din punct de vedere al protecției mediului, sunt:

- realizarea unor structuri continue (nu există rosturi transversale);
- nu necesită fundație suplimentară (volum redus de lucrări);
- se pot adapta la condițiile impuse din amplasament, rezultând o geometrie optimă.

Podețele monolite conduc la optimizarea costurilor de execuție și mentenanță, prin eficientizarea formei secțiunii podețului în funcție de lumina minimă necesară și înălțimea rambleului;

- nu necesită prezența macaralelor;
- costuri de transport reduse (micșorare număr de transporturi la execuție podeț).



Tabel 9. Tipurile de lucrări proiectate pentru podețe CF

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
1.	Craiova - Cernele	DJ	251+128	251+098	251+158	Valea fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	11500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Craiova - Cernele	DJ	251+653	251+623	251+683	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	11200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Craiova - Cernele	DJ	253+647	253+617	253+677	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Cernele St.	DJ	256+806	256+789	256+849	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m	6200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								amonte si aval	
5.	Ișalnița St.	DJ	261+182	261+162	261+222	râul Gordovan	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Ișalnița St.	DJ	262+807	262+770	262+830	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Ișalnița St.	DJ	263+067	263+039	263+099	râul Lacraru	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	263+470	263+441	263+501	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval;	1800m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	
9.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	263+784	263+757	263+817	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	265+123	265+095	265+155	râul Bogea	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	266+400	266+372	266+432	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	268+417	268+388	268+448	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Coțofeni Hm.	DJ	269+086	269+058	269+118	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	
14.	Coțofeni Hm.	DJ	269+930	269+888	269+948	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Coțofeni - Răcari	DJ	270+670	270+640	270+700	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Coțofeni - Răcari	DJ	271+914	271+887	271+947	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Coțofeni - Răcari	DJ	272+670	272+643	272+703	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	Coțofeni -	DJ	272+921	272+893	272+953	Vale fără	nou	Decolmatare albie 10m	1200m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
	Răcari					nume		amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Coțofeni - Răcari	DJ	274+224	274+196	274+256	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Coțofeni - Răcari	DJ	277+325	277+298	277+358	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	Răcari Hm.	DJ	279+538	279+514	279+574	Râul Răcarului	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	Răcari Hm.	DJ	279+884	279+859	279+919	râul Fintinita	Reabilitate recent	Nu se efectuează lucrări	1100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	Răcari - Filiași	DJ	280+322	280+296	280+356	râul Răcărului	nou	Decolmatare albie 13m amonte si 46m aval;	1400m față de ROSCI0045-Coridorul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 13m amonte si 46m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Jiului
24.	Răcari - Filiași	DJ	280+552	280+525	280+585	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	Răcari - Filiași	DJ	280+762	280+735	280+795	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	Răcari - Filiași	DJ	280+872	280+846	280+906	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	Răcari - Filiași	DJ	281+154	281+128	281+188	râul Răcărului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 16m aval; Profilare albie 10m amonte si 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
28.	Răcari - Filiași	DJ	281+528	281+501	281+561	râul Racarului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 16m aval; Profilare albie 10m amonte si 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	Răcari - Filiași	DJ	282+896	282+866	282+926	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	Răcari - Filiași	DJ	283+633	283+600	283+660	râul Fliiașului	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	Răcari - Filiași	DJ	283+960	283+927	283+987	râul Fliiașului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1650m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	Filiași St.	DJ	284+785	284+752	284+812	râul Fliiașului	nou	Decolmatare albie 16m amonte si 10m aval; Profilare albie 16m amonte si	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	
33.	Filiași St.	DJ	285+536	285+503	285+563	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 14m amonte si 15m aval; Profilare albie 14m amonte si 15m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	Filiași St.	DJ	286+035	285+998	286+058	Vale fără nume	Reabilitat recent	Nu se efectuează lucrări	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	Filiași - Gura Motrului	DJ	286+904	286+994	287+054	râul Plopul Popii	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 14m aval; Profilare albie 12m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	950m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36.	Filiași - Gura Motrului	MH	291+236	291+339	291+399	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37.	Gura Motrului - Butoiești	MH	295+900	296+001	296+061	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	950m față de ROSCI0366-Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Motru
38.	Gura Motrului - Butoiești	MH	297+450	297+552	297+612	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	700m față de ROSCI0366-Râul Motru
39.	Butoiești - Strehaia	MH	300+040	300+139	300+199	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 30m aval; Profilare albie 12m amonte si 30m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	500m față de ROSCI0366-Râul Motru
40.	Strehaia St.	MH	310+504	310+601	310+661	râul Pietricioaia	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
41.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+130	311+243	311+303	râul Pietricioaia Mică	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	450m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
42.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+736	311+830	311+890	Valea Strejei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	550m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
43.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+984	312+089	312+149	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	650m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
44.	Strehaia - Ciochiuța	MH	-	312+470	312+500	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
45.	Strehaia - Ciochiuța	MH	312+483	312+581	312+641	Valea Aninilor	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1000m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
46.	Strehaia - Ciochiuța	MH	315+582	315+681	315+741	Valea Stanescu	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	900m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	
47.	Strehaia - Ciochiuța	MH	316+060	316+158	316+218	Valea Blejdoaichi	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
48.	Ciochiuța - Târna	MH	318+961	319+059	319+119	Valea Manesti	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	950m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
49.	Ciochiuța - Târna	MH	320+910	321+007	321+067	Valea Serpei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
50.	Ciochiuța - Târna	MH	321+818	321+907	321+967	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 30m amonte si 14m aval; Profilare albie 30m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2600m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
51.	Ciochiuța - Târna	MH	321+918	322+015	322+075	Valea Fântâniei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	2800m față de ROSCI0405-Dealurile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Strehaia-Bâtlanele
52.	Ciochiuța - Tâmna	MH	322+208	322+304	322+364	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3100m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
53.	Tâmna St.	MH	324+830	324+924	324+984	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	4000m față de ROSCI0432-Prunișor
54.	Tâmna - Igiroasa	MH	329+007	329+105	329+165	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1100m față de ROSCI0432-Prunișor
55.	Igiroasa - Prunișor	MH	331+576	331+671	331+731	Valea Linteia	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	300m față de ROSCI0432-Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
56.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+002	332+062	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	250m față de ROSCI0432-Prunișor
57.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+399	332+459	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	270m față de ROSCI0432-Prunișor
58.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+599	332+659	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	300m față de ROSCI0432-Prunișor
59.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+799	332+859	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0432-Prunișor
60.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+999	333+059	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	480m față de ROSCI0432-Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
61.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	333+680	333+740	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	340m față de ROSCI0432-Prunișor
62.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	333+990	334+050	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	340m față de ROSCI0432-Prunișor
63.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	335+273	335+333	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0432-Prunișor
64.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	337+379	337+439	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	600m față de ROSCI0432-Prunișor
65.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	337+670	337+730	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	500m față de ROSCI0432-Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
66.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	338+800	338+860	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	230m față de ROSCI0432-Prunișor
67.	Prunișor St.	MH	-	339+940	340+000	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSCI0432-Prunișor
68.	Prunișor St.	MH	-	340+140	340+200	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1400m față de ROSCI0432-Prunișor
69.	Prunișor St.	MH	-	340+764	340+824	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2000m față de ROSCI0432-Prunișor
70.	Prunișor St.	MH	-	341+600	341+660	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2800m față de ROSCI0432-Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
71.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	342+150	342+210	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3500m față de ROSCI0432-Prunișor
72.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	344+720	344+780	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	100m față de ROSCI0420-Oprănești
73.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	353+150	353+210	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1900m față de ROSCI0420-Oprănești
74.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	353+920	353+980	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2100m față de ROSCI0420-Oprănești
75.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	354+240	354+300	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0420-Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
76.	Drobeta Est St.	MH	358+525	358+128	358+188	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5100m față de ROSCI0420-Oprănești
77.	Drobeta Est St.	MH	358+757	358+271	358+331	Valea Baranului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5300m față de ROSCI0420-Oprănești
78.	Drobeta Est St.	MH	359+230	358+837	358+897	Valea Baranului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5300m față de ROSCI0420-Oprănești
79.	Drobeta Est St.	MH	359+382	358+998	359+058	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5800m față de ROSCI0420-Oprănești
80.	Drobeta Est St.	MH	361+044	360+639	360+699	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	6800m față de ROSCI0420-Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
81.	Drobeta Est St.	MH	361+250	360+850	360+910	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7000m față de ROSCI0420-Oprănești
82.	Drobeta Est St.	MH	361+322	360+921	360+981	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7000m față de ROSCI0420-Oprănești
83.	Drobeta Est St.	MH	361+402	361+006	361+066	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
84.	Drobeta Est St.	MH	361+575	361+168	361+228	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
85.	Drobeta Est - Drobeta	MH	361+885	361+507	361+567	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	7200m față de ROSCI0420-Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	
86.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+404	362+015	362+075	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7400m față de ROSCI0420-Oprănești
87.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+600	362+180	362+240	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 16m amonte si 10m aval; Profilare albie 16m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7600m față de ROSCI0420-Oprănești
88.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+839	362+411	362+471	Vale fără nume	Se va reabilita, intervenții minore	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8000m față de ROSCI0420-Oprănești
89.	Drobeta Est - Drobeta	MH	363+000	362+599	362+659	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
90.	Drobeta St.	MH	364+352	363+937	363+997	Valea	nou	Decolmatare albie 10m	4600m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
						Bresniter		amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
91.	Drobeta - Gura Văii	MH	366+375	365+993	366+053	râul Breznitei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
92.	Drobeta - Gura Văii	MH	366+893	366+512	366+572	râul Fantanele Schelei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
93.	Drobeta - Gura Văii	MH	367+714	367+334	367+394	râul Rapa Înalta	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
94.	Drobeta - Gura Văii	MH	-	367+378	367+438	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
95.	Drobeta - Gura Văii	MH	-	367+565	367+625	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
96.	Drobeta - Gura Văii	MH	368+628	368+249	368+309	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 28m amonte si 10m aval; Profilare albie 28m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
97.	Drobeta - Gura Văii	MH	368+950	368+480	368+540	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
98.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+124	368+743	368+803	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 14m aval; Profilare albie 10m amonte si	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
99.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+377	368+999	369+059	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
100.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+600	369+221	369+281	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 13m aval; Profilare albie 10m amonte si 13m aval; Saltele de	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								anrocamente 3.00m amonte si aval	Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625- Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
101.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+889	369+514	369+574	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625- Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
102.	Drobeta - Gura Văii	MH	370+005	369+626	369+686	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Porțile de Fier și 20m față de RONPA0639- Cracul Găioara și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
103.	Drobeta - Gura Văii	MH	370+590	370+215	370+275	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 20m față de RONPA0615- Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
104.	Drobeta - Gura Văii	MH	371+287	370+906	370+966	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 20m



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
									față de RONPA0615- Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
105.	Gura Văii Hm.	MH	371+430	371+049	371+109	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și 20m față de RONPA0615- Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
106.	Gura Văii Hm.	MH	371+624	371+243	371+303	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 13m aval; Profilare albie 10m amonte si 13m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval	Porțile de Fier și 20m față de RONPA0615- Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
107.	Gura Văii Hm.	MH	371+900	371+517	371+577	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0625- Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
108.	Gura Văii Hm.	MH	372+145	371+765	371+825	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
109.	Gura Văii Hm.	MH	372+293	371+908	371+968	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
110.	Gura Văii Hm.	MH	372+396	372+015	372+075	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 34m amonte si 10m aval; Profilare albie 34m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0625-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
									Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
111.	Gura Văii Hm.	MH	372+594	372+214	372+274	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
112.	Gura Văii Hm.	MH	372+735	372+345	372+405	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
113.	Gura Văii Hm.	MH	372+831	372+448	372+508	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
114.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+266	372+880	372+940	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
									Porțile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
115.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+311	372+931	372+991	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
116.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+400	373+017	373+077	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									RONPA0014-Portiile de Fier
117.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+435	373+054	373+114	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și 40m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
118.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+508	373+125	373+185	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și 40m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
119.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+573	373+191	373+251	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
120.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+654	373+272	373+332	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 50m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
121.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+893	373+509	373+569	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
122.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+953	373+573	373+633	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
123.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+029	373+645	373+705	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
124.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+106	373+722	373+782	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
125.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+180	373+798	373+858	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
126.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+280	373+893	373+953	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
127.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+620	374+236	374+296	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
128.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+667	374+290	374+350	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
129.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+742	374+353	374+413	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
130.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+958	374+572	374+632	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
131.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+098	374+713	374+773	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
132.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+376	374+990	375+050	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
133.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+447	375+063	375+123	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
134.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+577	375+191	375+251	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
135.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+781	375+397	375+457	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
136.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+931	375+542	375+602	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0641- Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
137.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+034	375+649	375+709	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
138.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+086	375+700	375+760	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
139.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+283	375+889	375+949	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
140.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+643	376+249	376+309	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
141.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+762	376+373	376+433	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
142.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+866	376+480	376+540	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
143.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+970	376+580	376+640	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
144.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+100	376+718	376+778	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
145.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+220	376+834	376+894	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
146.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+503	377+108	377+168	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
147.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+770	377+384	377+444	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
148.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+887	377+501	377+561	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 40m față de RONPA0642- Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
149.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+098	377+712	377+772	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
150.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+750	378+361	378+421	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
151.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+825	378+439	378+499	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
152.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+931	378+542	378+602	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									RONPA0014-Portiile de Fier
153.	Gura Văii - Vârciorova	MH	379+055	378+621	378+681	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
154.	Vârciorova Hm.	MH	379+469	379+081	379+141	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
155.	Vârciorova Hm.	MH	379+642	379+256	379+316	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
156.	Vârciorova Hm.	MH	379+795	379+407	379+467	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
157.	Vârciorova Hm.	MH	379+989	379+603	379+663	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
158.	Vârciorova Hm.	MH	380+356	379+967	380+027	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
159.	Vârciorova Hm.	MH	380+546	380+156	380+216	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
160.	Vârciorova Hm.	MH	380+633	380+245	380+305	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
161.	Vârciorova Hm.	MH	380+816	380+429	380+489	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0614- Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006- Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
162.	Vârciorova - Orșova	MH	381+096	380+707	380+767	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
163.	Vârciorova - Orșova	MH	381+144	380+759	380+819	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
164.	Vârciorova - Orșova	MH	381+662	381+268	381+328	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 30m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier
165.	Vârciorova - Orșova	MH	382+287	381+903	381+963	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și 500m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
166.	Vârciorova - Orșova	MH	382+429	382+044	382+104	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și 600m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
167.	Vârciorova -	MH	383+316	382+931	382+991		nou	Decolmatare albie 10m	în ROSPA0080-Munții



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
	Orșova					Vale fără nume		amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
168.	Vârciorova - Orșova	MH	383+411	383+026	383+086	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
169.	Vârciorova - Orșova	MH	383+765	383+375	383+435	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
170.	Vârciorova - Orșova	MH	383+827	383+437	383+497	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval;	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
171.	Vârciorova - Orșova	MH	383+862	383+472	383+532	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
172.	Vârciorova - Orșova	MH	384+274	383+882	383+942	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
173.	Vârciorova - Orșova	MH	384+465	384+076	384+136	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
174.	Vârciorova - Orșova	MH	384+621	384+235	384+295	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
175.	Vârciorova - Orșova	MH	384+708	384+322	384+382	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
176.	Vârciorova - Orșova	MH	384+818	384+433	384+493	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
177.	Vârciorova - Orșova	MH	384+947	384+562	384+622	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
178.	Vârciorova - Orșova	MH	385+021	384+635	384+695	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
179.	Vârciorova - Orșova	MH	385+110	384+719	384+779	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
180.	Vârciorova - Orșova	MH	385+252	384+866	384+926	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
181.	Vârciorova - Orșova	MH	385+375	384+985	385+045	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
182.	Vârciorova - Orșova	MH	385+574	385+183	385+243	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									RONPA0014-Portiile de Fier
183.	Vârciorova - Orșova	MH	385+976	385+574	385+634	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
184.	Vârciorova - Orșova	MH	386+067	385+675	385+735	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
185.	Vârciorova - Orșova	MH	386+350	385+956	386+016	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
186.	Vârciorova - Orșova	MH	386+531	386+167	386+227	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
187.	Orșova St.	MH	387+531	387+116	387+176	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
188.	Orșova St.	MH	387+635	387+251	387+311	Valea Lui Ivan	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 11m aval; Profilare albie 10m amonte si 11m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
189.	Orșova St.	MH	387+820	387+422	387+482	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
190.	Orșova St.	MH	387+925	387+530	387+590	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
191.	Orșova St.	MH	388+016	387+620	387+680	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
192.	Orșova St.	MH	388+121	387+726	387+786	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
193.	Orșova St.	MH	388+227	387+842	387+902	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
194.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+028	388+634	388+694	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
195.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+432	389+035	389+095	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
196.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+534	389+136	389+196	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 19m aval; Profilare albie 10m amonte si 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
197.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+662	389+259	389+319	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									RONPA0014-Portiile de Fier
198.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+764	389+367	389+427	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
199.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+932	389+536	389+596	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
200.	Orșova - Valea Cernei	MH	390+150	389+752	389+812	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Fier, ROSPA0026- Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
201.	Orșova - Valea Cernei	MH	390+692	390+311	390+371	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
202.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+020	391+449	391+509	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Porțile de Fier
203.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+418	391+806	391+866	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
204.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+540	391+948	392+008	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
205.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+652	392+077	392+137	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
206.	Valea Cernei Hm.	MH	393+183	392+608	392+668	râul Ogasul Seracovei	nou	Decolmatare albie 24m amonte si 14m aval; Profilare albie 24m amonte si	400m față de ROPA0080-Munții Almăjului-Locvei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
						Mici		14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	ROSCI0206-Porțile de Fier
207.	Valea Cernei Hm.	CS	393+935	393+360	393+420	râul Ogasul Pitigoiului	nou	Decolmatare albie 33m amonte si 23m aval; Profilare albie 33m amonte si 23m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
208.	Valea Cernei - Topleț	CS	394+679	394+105	394+165	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
209.	Valea Cernei - Topleț	CS	395+735	395+162	395+222	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
210.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+197	395+619	395+679	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de arile protejate
				început km	sfârșit km				
211.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+413	395+839	395+899	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
212.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+707	396+131	396+191	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
213.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+905	396+332	396+392	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
214.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+099	396+526	396+586	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
215.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+224	396+648	396+708	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
216.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+293	396+720	396+780	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
217.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+600	396+999	397+059	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
218.	Topleț Hm.	CS	397+937	397+342	397+402	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
219.	Topleț Hm.	CS	398+768	398+199	398+259	râul Gulerani	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
220.	Topleț Hm.	CS	398+932	398+364	398+424	râul Gulerani	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
221.	Topleț - Băile Herculane	CS	400+720	400+160	400+220	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
222.	Topleț - Băile Herculane	CS	400+917	400+348	400+408	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și 19m aval; Profilare albă 10m amonte și 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 10m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
223.	Topleț - Băile Herculane	CS	401+122	400+552	400+612	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și 19m aval; Profilare albă 10m amonte și 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval	100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
224.	Topleț - Băile Herculane	CS	401+670	401+122	401+182	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval;	în ROSCI0069- Domogled-Valea



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Cernei și 20m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
225.	Topleț - Băile Herculane	CS	402+249	401+680	401+740	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	150m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
226.	Topleț - Băile Herculane	CS	402+634	402+070	402+130	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	300m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
227.	Topleț - Băile Herculane	CS	403+943	403+383	403+443	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
228.	Topleț - Băile Herculane	CS	404+106	403+548	403+608	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
229.	Băile Herculane St.	CS	404+621	404+061	404+121	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 13m amonte si 10m aval; Profilare albie 13m amonte si 10m aval; Saltele de	50m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 50m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								anrocamente 3.00m amonte si aval	RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
230.	Băile Herculane St.	CS	404+886	404+329	404+389	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	40m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
231.	Băile Herculane St.	CS	405+828	405+267	405+327	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	300m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Domogled-Valea Cernei și 40m față de RONPA0312-Iardașița și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
232.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	CS	406+047	405+488	405+548	râul Ogasul Iazului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
233.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	CS	406+188	405+629	405+689	Râul Ogasul Matisului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	390m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 660m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
234.	Mehadia Nouă Hm.	CS	406+634	406+074	406+134	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	40m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
235.	Mehadia Nouă Hm.	CS	406+975	406+416	406+476	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 14m amonte si 10m aval; Profilare albie 14m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
236.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+260	406+705	406+765	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 760m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
237.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+689	407+130	407+190	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
238.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+878	407+319	407+379	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 550m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
239.	Mehadia Veche St.	CS	408+799	408+240	408+300	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și la 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Mehedinți și la 800m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
240.	Mehadia Veche St.	CS	409+714	409+155	409+215	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
241.	Mehadia Veche St.	CS	409+758	409+198	409+258	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1700m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
242.	Mehadia Veche - Iablanita	CS	410+205	409+645	409+705	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1900m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
243.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+576	410+016	410+076	râul Sverdln	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2300m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
244.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+791	410+208	410+268	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața
245.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+204	410+651	410+711	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
246.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+558	410+998	411+058	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2800m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața
247.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+709	411+151	411+211	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2900m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața și 30m față de RONPA0323-Râpa Neagră
248.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	412+001	411+443	411+503	râul Râpa Neagră	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Domogled-Valea Cernei și 90m față de RONPA0323-Râpa Neagră
249.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	412+303	411+746	411+806	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	4000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0323-Râpa Neagră
250.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	412+416	411+856	411+916	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	4100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 300m față de RONPA0323-Râpa Neagră
251.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	412+476	411+918	411+978		nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	4500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
						Vale fără nume		aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 500m față de RONPA0323-Râpa Neagră
252.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	413+216	412+657	412+717	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	4100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
253.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	415+138	414+567	414+627	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
254.	Iablanița St.	CS	415+400	414+838	414+898	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	5100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Domogled-Valea Cernei
255.	Iablanița St.	CS	416+543	416+161	416+221	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	6000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
256.	Iablanița - Crușovăț	CS	417+190	416+847	416+907	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	6300m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 1700m față de RONPA0327- Ravena Crouri
257.	Iablanița - Crușovăț	CS	418+403	418+017	418+077	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7300m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
258.	lablanița - Crușovăț	CS	418+921	418+536	418+596	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
259.	lablanița - Crușovăț	CS	419+292	418+913	418+973	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8100m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
260.	lablanița - Crușovăț	CS	419+547	419+163	419+223	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8200m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
261.	lablanița - Crușovăț	CS	419+929	419+545	419+605	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	8300m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
262.	Iablanița - Crușovăț	CS	421+057	420+672	420+732	Râul Plugova	nou	Decolmatare albie 36m amonte si 10m aval; Profilare albie 36m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
263.	Iablanița - Crușovăț	CS	421+550	421+146	421+206	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8800m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
264.	Iablanița - Crușovăț	CS	422+170	421+789	421+849	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9200m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
265.	Crușovăț St.	CS	422+790	422+407	422+467	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
266.	Crușovăț St.	CS	423+220	422+818	422+878	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 20m aval; Profilare albie 10m amonte si 20m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9800m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
267.	Crușovăț St.	CS	423+574	423+197	423+257	râul Ogasul Draghlmac	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
268.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	-	424+770	424+830	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	9600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare
269.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	426+471	426+039	426+099	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
270.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	426+521	426+088	426+148	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 20m aval; Profilare albie 10m amonte si 20m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9700m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
271.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	427+071	426+640	426+700	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	9800m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
									Cernei
272.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	-	426+992	427+052	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	10000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
273.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	429+440	429+500	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	11000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
274.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	429+550	429+610	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	12000m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei
275.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	431+104	431+164	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	8900m față de ROSCI0385-Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
276.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	431+617	431+677	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8800m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
277.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	431+894	431+954	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
278.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	432+089	432+149	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
279.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	432+401	432+461	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	8200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
280.	Domașnea Cornea -	CS	-	432+715	432+775	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	8000m față de ROSCI0385-Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
	Poarta Nou PO							Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
281.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	433+147	433+207	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
282.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	433+669	433+729	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	7000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
283.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	434+572	434+632	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	6500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
284.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	CS	-	438+466	438+526	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
285.	Poarta Nou PO - Teregova	CS	-	438+908	438+968	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	2000m față de ROSCI0385-Râul





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
	Hm.							Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
286.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	CS	-	439+224	439+284	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
287.	Teregova Hm.	CS	-	440+922	440+982	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
288.	Teregova Hm.	CS	-	441+082	441+142	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1600m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
289.	Teregova Hm.	CS	442+321	441+406	441+466	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1400m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
290.	Teregova Hm.	CS	442+567	441+651	441+711	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	1700m față de ROSCI0385-Râul





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
291.	Teregova Hm.	CS	443+489	442+575	442+635	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
292.	Teregova - Armeniș	CS	444+304	443+390	443+450	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
293.	Teregova - Armeniș	CS	444+734	443+818	443+878	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	250m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
294.	Teregova - Armeniș	CS	445+005	444+092	444+152	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
295.	Teregova - Armeniș	CS	445+168	444+262	444+322	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	200m față de ROSCI0385-Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
296.	Teregova - Armeniș	CS	445+397	444+439	444+499	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
297.	Teregova - Armeniș	CS	445+485	444+569	444+629	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
298.	Teregova - Armeniș	CS	445+634	444+738	444+798	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
299.	Teregova - Armeniș	CS	445+723	444+807	444+867	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
300.	Teregova - Armeniș	CS	446+085	445+166	445+226	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval;	în ROSCI0284-Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	
301.	Teregova - Armeniș	CS	446+212	445+294	445+354	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
302.	Teregova - Armeniș	CS	447+268	446+352	446+412	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
303.	Armeniș St.	CS	447+984	447+067	447+127	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
304.	Armeniș St.	CS	448+248	447+330	447+390	Valea Bibarilor	nou	Decolmatare albie 15m amonte si 10m aval; Profilare albie 15m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	în ROSCI0284-Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
305.	Armeniș St.	CS	449+041	448+126	448+186	râul Ogas Curicova	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 17m aval; Profilare albie 10m amonte si 17m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
306.	Armeniș St.	CS	449+479	448+565	448+625	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
307.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+629	448+714	448+774	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 16m amonte si 10m aval; Profilare albie 16m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1200m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
308.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+889	448+974	449+034	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
309.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+970	449+055	449+115	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	
310.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	450+033	449+118	449+178	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
311.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	450+152	449+235	449+295	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
312.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	451+595	450+680	450+740	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3200m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
313.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+167	451+253	451+313	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3600m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
314.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+315	451+401	451+461	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si	3800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	
315.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+849	451+932	451+992	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	4000m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
316.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+928	452+013	452+073	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albie 20m amonte si 10m aval; Profilare albie 20m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
317.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+150	452+233	452+293	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2700m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
318.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+304	452+388	452+448	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
319.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+423	452+507	452+567	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albie 10m amonte si aval;	2000m față de ROSCI0385- Râul





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
320.	Slatina Timiș St.	CS	454+236	453+320	453+380	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
321.	Slatina Timiș St.	CS	454+495	453+579	453+639	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1600m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
322.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+015	455+100	455+160	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
323.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+138	455+249	455+309	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
324.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+392	455+478	455+538	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
325.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	457+400	456+485	456+545	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	150m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
326.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	457+847	456+933	456+993	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
327.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	458+505	457+591	457+651	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	350m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
328.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	459+702	458+789	458+849	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	350m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
329.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	460+139	459+227	459+287	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
330.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	460+339	459+425	459+485	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
331.	Vălișoara Hm.	CS	461+191	460+570	460+630	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
332.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	462+501	461+588	461+648	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 11m aval; Profilare albie 10m amonte si 11m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
333.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	466+116	465+205	465+265	râul Cirtitu	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	
334.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	467+731	466+821	466+881	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
335.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	467+858	466+950	467+010	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 18m amonte si 14m aval; Profilare albie 18m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	150m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
336.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	468+198	467+289	467+349	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
337.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	468+687	467+778	467+838	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
338.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	469+002	468+094	468+154	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	900m față de ROSCI0385- Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
339.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	469+262	468+355	468+415	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	1100 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
340.	Balta Sărată St.	CS	471+017	470+110	470+170	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	2800 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 2800m față de RONPA0317- Fâneața cu narcise Zervești
341.	Balta Sărată St.	CS	471+251	470+342	470+402	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca 2900m față de RONPA0317-Fâneața cu narcise Zervești
342.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	471+490	470+579	470+639	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente	3200 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								3.00m amonte si aval	
343.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	472+002	471+098	471+158	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3800 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
344.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	473+167	472+256	472+316	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	4000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
345.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	473+618	472+709	472+769	râul Roi	nou	Decolmatare albie 20m amonte si 16m aval; Profilare albie 20m amonte si 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3700 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
346.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+034	473+127	473+187	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
347.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+235	473+328	473+388	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;	3000 față de ROSCI0385- Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Judet	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice	Distanța față de ariile protejate
				început km	sfârșit km				
								Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	Timiș între Rusca și Prisaca
348.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+436	473+527	473+587	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
349.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+891	473+983	474+043	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Observatie:

Din cele 349 de podețe, 2 podețe nu necesită intervenții fiind într-o stare buna, 1 podeț se va reabilita, 40 sunt noi (nu au km existent) și 306 vor fi demolate și nou construite (cele cu km existent).

Pentru toate podețele a fost prevazut un percu cu grosimea de 20cm, in functie de tipul de prefabricat folosit pentru realizarea acestora.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Pasaje

În multe cazuri se va ține cont de faptul că, atât din rațiuni topografice, cât și pentru eliminarea trecerilor la nivel, poate fi necesară adoptarea soluțiilor care permit trecerea vehiculelor sau persoanelor pe un pasaj superior peste calea ferată, care reprezintă poduri de drum.



Figura 12. Exemplu de pasaj superior

O soluție avantajoasă, sub aspect economic, este utilizarea grinzilor precomprimate T, montate joantiv, fără ajutorul sprijinirilor provizorii, și completate cu o placă superioară din beton monolit. Aceasta soluție se folosește la realizarea podurilor cu deschideri multiple, cu lungimea unei singure deschideri de până la 30 m.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

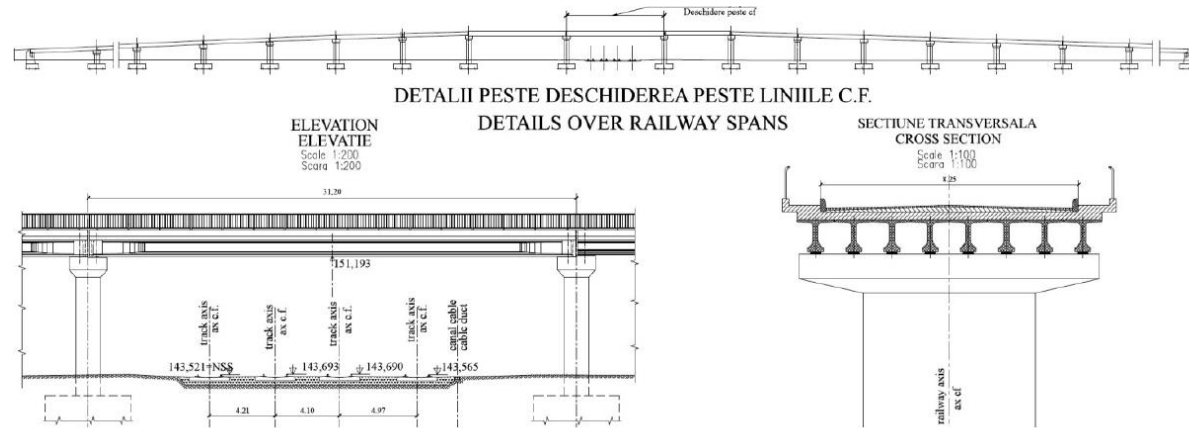


Figura 13. Exemplu de tabliere cu grinzi prefabricate T folosite pentru pasaj rutier

*Pasajele inferioare pe sub calea ferată sunt poduri feroviare care se construiesc peste străzi și drumuri.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europene al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 14. Exemplu de pasaj inferior

Când lucrarea se află în vecinătatea sau interferează cu traseul existent, se impune necesitatea utilizării unui pod provizoriu, pe care se va desfășura circulația în regim redus a convoaielor și a unui sistem de lucrări de sprijin provizorii pentru zonele excavate. În tabelul următor sunt prezentate podurile, podețele și pasajele noi cu pozițiile kilometrice:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 10. Tipurile de lucrări proiectate pentru pasaje denivelate inferioare

Nr. crt.	Stație/ Interval	Județ	Poz. km cf. existentă	Interval realizare lucrari poz. km		Drum intersectat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Distanța față de ariile protejate
				Început	Sfârșit			
1.	Craiova	DJ	250+394	250+268	250+381	DN65C	reabilitat	12000m față de ROSCI0045-Coridorul
2.	Cernele - Ișalnița	DJ	259+088	259+044	259+156	DC122	nou	4000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	264+551	264+497	264+607	Drum	nou	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	266+115	266+061	266+173	Drum	nou	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	DJ	276+565	276+509	276+625	Drum	nou	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Coțofeni - Răcari	DJ	277+968	277+909	278+025	Drum	nou	250m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Filiași - Gura Motrului	DJ	289+633	289+705	289+821	Drum	nou	120m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Gura Motrului - Butoiești	MH	293+900	293+976	294+086	Drum	nou	700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Butoiești - Strehaia	MH	302+621	302+698	302+810	Drum	nou	260m față de ROSCI0366-Râul Motru
10.	Strehaia - Ciochiuța	MH	-	312+181	312+291	Drum	nou	680m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
11.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	334+170	334+350	DN6	nou	230m față de ROSCI0432-Prunișor
12.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	335+499	335+615	DJ607A	nou	370m față de ROSCI0432-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								Prunișor
13.	Prunișor St.	MH	-	340+367	340+477	DC18	nou	1800m față de ROSCI0432-Prunișor
14.	Drobeta Est St.	MH	-	357+043	357+153	DC 21	nou	4600m față de ROSCI0420-Oprănești
15.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+471	374+056	374+176	Drum	nou	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 10m față de RONPA0641 și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
16.	Valea Cernei Hm.	MH	392+874	392+273	392+383	Drum	nou	131 față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier
17.	Crușovăț St.	CS	422+480	422+073	422+183	Drum	nou	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0327-Ravena Crouri
18.	Crușovăț St.	CS	-	423+746	423+862	DC34	nou	9700m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3200m față de RONPA0327-Ravena Crouri
19.	Crușovăț St.	CS	-	424+467	424+573	Drum	nou	9800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3700m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

								RONPA0327-Ravena Crouri
20.	Poarta PO - Teregova Hm.	CS	-	439+892	440+000	Drum	nou	1580 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
21.	Teregova Hm.	CS	-	440+629	440+883	DN6	nou	1600 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
22.	Slatina Timiș St.	CS	454+669	453+727	453+835	DC18	nou	1680 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Tabel 11. Tipurile de lucrări proiectate pentru pasaje inferioare linia de legătură cu zona industrială Dudașu

Nr. crt.	Stație/ Interval	Județ	Poz. km CF existentă	Interval realizare lucrari poz. km		Drum intersectat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Distanța față de ariile protejate
				Început	Început			
1.	Legătura Dudașu	MH	-	1+698	1+804	Drum	nou	5000m față de ROSCI0420-Oprănești

Observație:

Din cele 23 de pasaje inferioare va fi reabilitat 1 pasaj, 9 sunt noi (nu au km existent) și 13 vor fi demolate și nou construite (cele cu km existent).

Pasajul inferior de la km proiectat 1+698 (Legatura Dudașu), se va construi peste drumul existent și constă în realizarea unui tablier nou cu calea pe balast, tip dală grinzi metalice înglobate cu o deschidere de 6 m. Infrastructurile vor fi realizate din beton armat, cu fundații directe. Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor de sprijin.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 12. Tipurile de lucrări proiectate pentru pasaje denivelate superioare

Nr. crt	Stație/ Interval	Județ	Poz. km CF existentă	Interval realizare lucrari poz. km		Drum intersectat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Distanța față de ariile protejate
				Început	Sfârșit			
1.	Igiroasa – Prunișor	MH	-	333+131	333+293	DC24	nou	300m față de ROSCI0432-Prunișor
2.	Igiroasa – Prunișor	MH	-	338+235	338+401	Drum	nou	600m față de ROSCI0432-Prunișor
3.	Prunișor – Drobeta Est	MH	-	352+150	352+324	DJ607A	nou	300 față de ROSCI0420-Oprănești
4.	Mehadia Veche – Iabłanița	CS	416+900	416+474	416+619	DN47B	nou	5200m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei 1700m față de RONPA0327-Ravena Crouri

Observație:

Din cele 4 de pasaje superioare, 3 sunt noi (nu au km existent) și 1 va fi demolat și nou construit (cel cu km existent).



1.7.1.4 Viaducte

Pentru realizarea căii ferate Craiova-Caransebeș, au fost proiectate un număr de 3 viaducte.

Tabel 13. Tipurile de lucrări proiectate pentru viaducte

Nr. crt.	Stație/ Interval	Poz. km CF existentă	Județ	Interval realizare lucrări Poz.km		Denumire corp de apă	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Distanța față de ariile protejate (m)
				Început	Sfârșit			
1.	Drobeta Est - Drobeta	-	MH	355+131	356+153	Valea Baran	Viaduct nou	6000 față de ROSCI0420-Oprănești
2.	Gura Văii - Vârciorova	373+049	MH	372+527	372+862	Râul Jitoștița	Viaduct reabilitat	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 50m față de RONPA0641-Cracul Crucii, în RORMS0006-Porțile de Fier, în RONPA0014-Porțile de Fier
3.	Crusovat – Domasnea Cornea	-	CS	427+390	427+848	Râul Luncavița	Viaduct nou	9 km față de Parcului Național Domogled – Valea Cernei, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSPA0035 – Domogled – Valea Cernei



1.7.1.5 Lucrări hidrotehnice

Descrierea lucrărilor hidrotehnice

Lucrările hidrotehnice și de consolidare a albiei proiectate asigură:

- protejarea albiilor în zona podurilor;
- dirijarea și curgerea apei optim hidraulic prin deschiderea podurilor;
- asigurarea stabilității talvegului în zona traversărilor cursurilor de apă.

Lucrările hidrotehnice și consolidare propuse în proiect sunt:

1. *Protecția malurilor cu saltele de gabioane tip Reno* - se aplică pe zonele unde este necesară asigurarea stabilității malului și a talvegului, având rol și de protecție a acestuia împotriva acțiunii erozive a cursului de apă. Saltele tip "Reno" se vor monta în amonte și avalul podurilor cu lungimi cuprinse între 9.00 m și 50.00 m. Saltelele se așază direct pe un material geosintetic cu rol de filtru. În spatele gabioanelor va fi prevăzut filtru din geotextil.
2. *Protecția malurilor cu gabioane* - se aplică pe zonele unde este necesară menținerea sau realizarea stabilității malurilor. Zidurile din gabioane au înălțimi variabile și sunt dispuse pe o saltea de gabioane.
3. *Protecția infrastructurilor cu anrocamente* - soluția se aplică în jurul pilelor pentru protejarea acestora. Este indicat să se folosească piatra brută sau spartă, cu muchii vii, care asigură o împănare și o stabilitate superioară celei din bolovani de râu. Indiferent de locul de utilizare a protecției de anrocamente va avea în bază un geotextil.
4. *Coborârea talvegului* este necesară pe zonele unde nu a putut fi asigurată înălțimea minimă de liberă trecere sub poduri, în urma efectuării calculului hidraulic.
5. *Devieri de albie* pe o lungime de aproximativ 100 m pe sectorul în care traseul proiectat s-a suprapus peste cursul râului Luncavita, paralele cu axul cf. între viaductele situate la km.427 + 243 și km.427 + 619.

Secțiunea transversală regularizată adoptată trebuie să corespundă următoarelor condiții:

- să permită tranzitarea debitului de calcul
- să respecte condițiile morfologice de stabilitate.

În plus, pentru a evita orice fenomen de eroziune, a fost prevăzută montarea de saltele Reno cu grosime de 25 cm.

6. Corecții ale albiei

Pentru racordarea vailor la podurile de pe traseul proiectat și realizarea scurgerii debitelor de calcul s-au prevăzut corecții ale albiei în plan, pe râul Luncavita. Aceste lucrări constau în lucrări de terasamente, fiind necesară respectarea secțiunii de calcul, cotelor și traseului în plan.

7. Lucrări de inginerie peisagistică

În zonele teraselor inundabile, pentru a reduce impactul lucrărilor și pentru a păstra starea naturală înconjurătoare, au fost prevăzute lucrări de inginerie



peisagistică, formate din caseoale înierbate, pentru o soluție cât mai prietenoasă cu mediul.

Aceste lucrări au fost semnalate pentru fiecare poziție kilometrică conform tabelului de mai jos:

Tabel 14. Lucrări hidrotehnice poduri

Nr. crt.	Pod poz. km existentă	Pod poz. km proiectată	Nume și cod corp de apă	Tip lucrare	Tip lucrări hidrotehnice și de consolidare a albiei
1	254+937	254+946	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta.
2	257+970	257+978	Amaradia II – cf. Plostina – cf. Jiu RORW7.1.42_B126	Pod	lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 257+978 - km 257+996, cu o lățime de 26 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
3	266+999	267+001	Brădești - izv.-cf. Jiu RORW7.1.41_B119	Pod	Nu sunt prevăzute lucrări la pod și nu necesită lucrări hidrotehnice noi.
4	265+712	265+713	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
5	275+763	275+766	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.
6	278+258	278+262	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
7	286+542	286+537	Ogașu Negraia	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 130 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 130 m stânga și 50 m dreapta
8	287+668	287+798	Frațoștița - izvor -	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe



			cf.Jiu RORW7.1.36a_B113		maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
9	289+633	289+763	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.
10	290+650	290+783	Jiu –Acum.Turceni- Acum. Isalnita RORW7.1. _B57	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, protecția infrastructurii cu anrocamente: km 290+737 - km 290+749, cu o lățime de 30,75 m.
11	293+313	293+445	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 50 m dreapta
12	294+716	294+849	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; coborarea talvegului protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 8 m stânga și 10 m dreapta
13	295+672	295+806	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborârea talvegului protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 25 m stânga și 50 m dreapta
14	296+547	296+680	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 25 m aval și amonte; coborârea talvegului; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 25 m stânga și 15 m dreapta
15	297+127	297+260	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte; coborârea talvegului,



					protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta
16	297+634	297+769	Valea Cuculeia	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta
17	297+905	298+035	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 15 m dreapta
18	298+335	298+468	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m amonte și aval, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 15 m dreapta
19	299+171	299+305	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborârea talvegului, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta
20	300+255	300+391	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta
21	301+844	301+976	Stângăceaua - izvor - cf. Motru RORW7.1.36.14_B11 2	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 50 m dreapta
22	302+621	302+754	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
23	303+571	303+704	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe



					maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
24	303+982	304+121	Motru-confil.Jirov conf.Jiu RORW7.1.36_B100	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii anrocamente: km 304+114 -km 304+127, cu o lățime de 16,75 m. lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
25	304+722	304+855	Pârâul Balta Galbenă	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 30 m aval și amonte demolare amenajării existente coborârea talvegului protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 30 m stânga și 30 m dreapta
26	306+870	307+003	Valea Barboțului	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
27	308+071	308+199	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta
28	308+668	308+798	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta
29	309+249	309+372	Slătinic - izvor - cf. Motru RORW7.1.36.12_B10 9	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte demolare amenajării existente, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stangă și 50 m dreapta
30	314+217	314+328	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II RORW7.1.36.11_B10	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din



			4a		gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
31	319+508	319+636	Raul Cervenita	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
32	320+335	320+462	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II RORW7.1.36.11_B10 4a	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
33	325+221	325+354	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, demolare amenajării existente, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
34	325+821	325+949	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II RORW7.1.36.11_B10 4a	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
35	331+060	331+183	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II RORW7.1.36.11_B10 4a	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 50 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
36	332+105	332+229	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
37	-	333+523	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II RORW7.1.36.11_B10 4a	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesită lucrări hidrotehnice noi
38	-	335+909	Râul Hușnița	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie , protecția infrastructurii cu anrocamente: km 335+893 - km 335+917, cu o lățime de 31 m.
39	-	336+927	Râul Hușnița	Pod	amenajare cu trepte pe o lungime de 9 m în amonte și saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 14 m în aval



40	-	339+681	Valea Perilor	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
41	-	342+821	Valea Husnicioara	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
42	-	343+592	Râul Hușnița	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
43	-	343+779	Râul Hușnița	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
44	-	343+879	Râul Hușnița	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
45	-	355+642	Baran - izvor - cf. Dunărea RORW14.1.23a_B157	Viaduct	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 30 m aval și amonte, -nu necesită lucrări hidrotehnice noi
46	360+101	359+720	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva RORW14.1.23_B155	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie cât și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente km 359+713 - km 359+726, cu o lățime de 16,75 m.
47	386+983	386+619	Valea Stamati	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte,



					protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
48	388+487	388+124	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 25 m dreapta
49	391+375	390+829	Râul Cerna	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; înlocuirea infrastructurii existente a podului în albie, protecție a infrastructurii anrocamente de km 390+791 - km 390+793, cu o lățime de 12 m.
50	397+886	397+313	Sacherștița RORW6.2.15_B1	Pod	Nu necesită lucrări hidrotehnice noi
51	400+240	399+703	Jardașița Mare + afluenți RORW6.2.13_B1	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta.
52	409+139	408+609	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; înlocuirea infrastructurii existente a podului în albie, protecție a infrastructurii cu anrocamente km 408+586 - km 408+589, cu o lățime de 10,75 m.
53	409+922	409+396	Bela Reca – aval cf. Mehadica RORW6.2.12_B2	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie și pe mal, lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 409+342 - km 409+344, cu o lățime de 12 m. lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
54	410+661	410+132	Sverdinul Mare+afluenți RORW6.2.12.5_B1	Pod	lucrări de protecție a infrastructurii: anrocamente km 410+126- km 410+129, și respectiv km.410+135- km.410+137, cu o lățime de 6,5 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și



					amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta.
55	413+885	413+355	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; anrocamente de protecție a infrastructurii: km 413+338-km 413+345, cu o lățime de 12,3 m. -lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
56	414+199	413+666	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; infrastructurile vor fi realizate din beton armat, fundate indirect pe piloți forțați de diametru 1,50 m. lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente: km 413+641-km 413+645 cu o lățime de 9,5 m, -lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
57	414+558	414+035	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1	Pod	anrocamente de protecție a infrastructurii cu o lățime de 22 m pe partea dreapta a culeei.
58	-	426+993	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1 (râul Luncăvița)	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte.
59	-	427+242	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1 (râul Luncăvița)	Pod	protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 61 m stânga, curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, corecția albiei, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
60	-	427+619	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1 (râul Luncăvița)	Viaduct	protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 194 m stânga și 94 m dreapta, corecția albiei, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pililor: km 427+534- km 427+551, cu o lățime de



					<p>26 m, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pililor: km 427+636- km 427+653, cu o lățime de 26 m, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pililor: km 427+687- km 427+704, cu o lățime de 26 m, saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pililor: km 427+738- km 427+755, cu o lățime de 26 m. saltea din anrocamente pentru protecția împotriva afuierii pililor: km 427+791- km 427+796, cu o lățime de 26 m. lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte. curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte.</p>
61	-	429+179	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte
62	431+057	430+609	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1 (Pârâul Domașnea)	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
63	-	432+299	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1 (râul Luncăvița)	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 20 m stânga și 20 m dreapta
64	-	432+681	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
65	-	433+290	Bela Reca - izv. - cf.	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe



			Mehadica + afluenți RORW6.2.12_B1 (râul Luncăvița)		maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta
66	442+796	441+910	Criva RORW5.2.4_B1	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta
67	443+952	443+066	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș RORW5.2_B2	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie, protecție a infrastructurii cu anrocamente: km 443+054 - km 443+057, cu o lățime de 7 m, lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente: km 443+081- km 443+083, cu o lățime de 7 m.
68	446+709	445+799	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș RORW5.2_B2	Pod	protecție a infrastructurii cu anrocamente de: km 445+791 - km 445+798, cu o lățime de 11,7 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
69	448+100	447+225	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș RORW5.2_B2	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; anrocamente de protecție a infrastructurii: km 447+187-km 447+189, cu o lățime de 12 m, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte.
70	450+527	449+642	Ogașul Pietroasa	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
71	450+855	449+977	Timiș - cf. Feneș-cf Sebes RORW5.2_B3	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecție a infrastructurii anrocamente: km 449+988 - km 449+991, cu o lățime de 9,5 m.
72	451+403	450+520	Timiș - cf. Feneș-cf	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe



			Sebes RORW5.2_B3		maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte; protecție a infrastructurii cu anrocamente: km 450+538 - km 450+541, cu o lățime de 9,5 m.
73	452+614	451+727	Ogașul Valea Mare	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
74	454+097	453+166	Timiș - cf. Feneș-cf Sebes RORW5.2_B3	Pod	înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; anrocamente de protecție a infrastructurii: km 453+102 - km 453+104, cu o lățime de 12 m. lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 20 m aval și amonte, curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte.
75	455+306	454+426	Sadovița RORW5.2.7a_B1	Pod	protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 30 m stânga și 15 m dreapta, lucrări de curățare a vegetației pe maluri pe o lungime de 30 m aval și amonte curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 30 m aval și amonte.
76	459+350	458+468	Ilova RORW5.2.9_B1	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
77	462+081	461+197	Groapa Copaciului RORW5.2.12_B1	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte coborare talveg protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
78	463+167	462+285	Vale fără nume	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din



					substratul albiei pe o lungime de 35 m aval și amonte coborare talveg protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 35 m dreapta
79	463+585	462+703	Pârâul Vălișoara	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
80	465+646	464+766	Valea Cârpița	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, coborare talveg, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 10 m dreapta
81	466+210	465+327	Bolvașnița + afluenți RORW5.2.15_B1	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 50 m aval și amonte, demolarea infrastructurilor podului existent aflate în albie cat și pe mal, înlocuirea infrastructurilor podului existent aflate în albie; protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 50 m stânga și 50 m dreapta
82	471+856	470+981	Timiș - cf. Feneș_cf Sebes RORW5.2_B3	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, nu necesita lucrari hidrotehnice noi
83	472+296	471+423	Pârâul Vălișoara	Pod	lucrări de curățare a vegetației pe maluri și curățare sedimente din substratul albiei pe o lungime de 20 m aval și amonte, coborare cota talveg, protecția malurilor cu saltele din gabioane tip Reno pe o lungime de 10 m stânga și 10 m dreapta



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Lucrări hidrotehnice la podețe

Pentru podețele la care nu a fost furnizat de către INHGA debitul de 1%, neavând un debit permanent, a fost prevăzut la interiorul podețului un pereu din beton cu grosimea minimă de 20cm, asigurându-se astfel o pantă de scurgere de 1%, iar la capetele podețului (aval și amonte) se va executa o saltea din anrocamente de 3,00m.



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 15. Lucrari hidrotehnice podete

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
1.	Craiova - Cernele	DJ	251+128	251+098	251+158	Valea fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
2.	Craiova - Cernele	DJ	251+653	251+623	251+683	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
3.	Craiova - Cernele	DJ	253+647	253+617	253+677	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
4.	Cernele St.	DJ	256+806	256+789	256+849	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
5.	Ișalnița St.	DJ	261+182	261+162	261+222	râul Gordovan	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
6.	Ișalnița St.	DJ	262+807	262+770	262+830	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
7.	Ișalnița St.	DJ	263+067	263+039	263+099	râul Lacraru	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
8.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	263+470	263+441	263+501	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
9.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	263+784	263+757	263+817	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
10.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	265+123	265+095	265+155	râul Bogea	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
11.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	266+400	266+372	266+432	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
12.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	268+417	268+388	268+448	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
13.	Coțofeni Hm.	DJ	269+086	269+058	269+118	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
14.	Coțofeni Hm.	DJ	269+930	269+888	269+948	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
15.	Coțofeni - Răcari	DJ	270+670	270+640	270+700	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
16.	Coțofeni - Răcari	DJ	271+914	271+887	271+947	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								anrocamente 3.00m amonte si aval
17.	Coțofeni - Răcari	DJ	272+670	272+643	272+703	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
18.	Coțofeni - Răcari	DJ	272+921	272+893	272+953	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
19.	Coțofeni - Răcari	DJ	274+224	274+196	274+256	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
20.	Coțofeni - Răcari	DJ	277+325	277+298	277+358	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
21.	Răcari Hm.	DJ	279+538	279+514	279+574	Râul Răcarului	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
22.	Răcari Hm.	DJ	279+884	279+859	279+919	râul Fintinita	Reabilitat recent	Nu se efectuează lucrări.
23.	Răcari - Filiași	DJ	280+322	280+296	280+356	râul Răcărului	nou	Decolmatare albie 13m amonte si 46m aval; Profilare albie 13m amonte si 46m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
24.	Răcari - Filiași	DJ	280+552	280+525	280+585	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
25.	Răcari - Filiași	DJ	280+762	280+735	280+795	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
26.	Răcari - Filiași	DJ	280+872	280+846	280+906	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
27.	Răcari - Filiași	DJ	281+154	281+128	281+188	râul Răcărului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 16m aval; Profilare albie 10m amonte si 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
28.	Răcari - Filiași	DJ	281+528	281+501	281+561	râul Racarului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 16m aval; Profilare albie 10m amonte si 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
29.	Răcari - Filiași	DJ	282+896	282+866	282+926	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
30.	Răcari - Filiași	DJ	283+633	283+600	283+660	râul Fliiașului	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
31.	Răcari - Filiași	DJ	283+960	283+927	283+987	râul Fliiașului	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
32.	Filiași St.	DJ	284+785	284+752	284+812	râul Fliiașului	nou	Decolmatare albie 16m amonte si 10m aval; Profilare albie 16m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
33.	Filiași St.	DJ	285+536	285+503	285+563	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 14m amonte si 15m aval; Profilare albie 14m amonte si 15m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
34.	Filiași St.	DJ	286+035	285+998	286+058	Vale fără nume	Reabilitat recent	Nu se efectuează lucrări la podet
35.	Filiași - Gura Motrului	DJ	286+904	286+994	287+054	râul Plopul Popii	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 14m aval; Profilare albie 12m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
36.	Filiași - Gura Motrului	MH	291+236	291+339	291+399	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
37.	Gura Motrului - Butoiești	MH	295+900	296+001	296+061	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
38.	Gura Motrului - Butoiești	MH	297+450	297+552	297+612	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
39.	Butoiești - Strehaia	MH	300+040	300+139	300+199	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 30m aval; Profilare albie 12m amonte si 30m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
40.	Strehaia St.	MH	310+504	310+601	310+661	râul Pietricioaia	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
41.	Strehaia -	MH	311+130	311+243	311+303	râul	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Ciochiuța					Pietricioaia Mică		Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
42.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+736	311+830	311+890	Valea Strejei	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
43.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+984	312+089	312+149	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
44.	Strehaia - Ciochiuța	MH	-	312+470	312+500	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
45.	Strehaia - Ciochiuța	MH	312+483	312+581	312+641	Valea Aninilor	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
46.	Strehaia - Ciochiuța	MH	315+582	315+681	315+741	Valea Stanescu	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
47.	Strehaia - Ciochiuța	MH	316+060	316+158	316+218	Valea Blejdoaichi	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
48.	Ciochiuța - Tâmna	MH	318+961	319+059	319+119	Valea Manesti	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
49.	Ciochiuța -	MH	320+910	321+007	321+067	Valea	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Tâmna					Serpei		Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
50.	Ciochiuța - Tâmna	MH	321+818	321+907	321+967	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 30m amonte si 14m aval; Profilare albie 30m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
51.	Ciochiuța - Tâmna	MH	321+918	322+015	322+075	Valea Fântâniei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
52.	Ciochiuța - Tâmna	MH	322+208	322+304	322+364	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
53.	Tâmna St.	MH	324+830	324+924	324+984	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
54.	Tâmna - Igiroasa	MH	329+007	329+105	329+165	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
55.	Igiroasa - Prunișor	MH	331+576	331+671	331+731	Valea Lintea	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
56.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+002	332+062	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
57.	Igiroasa -	MH	-	332+399	332+459	Vale fără	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Prunișor					nume		Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
58.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+599	332+659	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
59.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+799	332+859	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
60.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	332+999	333+059	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
61.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	333+680	333+740	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
62.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	333+990	334+050	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
63.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	335+273	335+333	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
64.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	337+379	337+439	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
65.	Igiroasa -	MH	-	337+670	337+730	Vale fără	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Prunișor					nume		Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
66.	Igiroasa - Prunișor	MH	-	338+800	338+860	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
67.	Prunișor St.	MH	-	339+940	340+000	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
68.	Prunișor St.	MH	-	340+140	340+200	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
69.	Prunișor St.	MH	-	340+764	340+824	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
70.	Prunișor St.	MH	-	341+600	341+660	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
71.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	342+150	342+210	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
72.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	344+720	344+780	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
73.	Prunișor -	MH	-	353+150	353+210	Vale fără	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Drobeta Est					nume		Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
74.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	353+920	353+980	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
75.	Prunișor - Drobeta Est	MH	-	354+240	354+300	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
76.	Drobeta Est St.	MH	358+525	358+128	358+188	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
77.	Drobeta Est St.	MH	358+757	358+271	358+331	Valea Baranului	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
78.	Drobeta Est St.	MH	359+230	358+837	358+897	Valea Baranului	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
79.	Drobeta Est St.	MH	359+382	358+998	359+058	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
80.	Drobeta Est St.	MH	361+044	360+639	360+699	Vale fără nume	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
81.	Drobeta Est St.	MH	361+250	360+850	360+910	Vale fără	nou	Decolmatăre albie 10m amonte si aval;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
						nume		Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
82.	Drobeta Est St.	MH	361+322	360+921	360+981	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
83.	Drobeta Est St.	MH	361+402	361+006	361+066	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
84.	Drobeta Est St.	MH	361+575	361+168	361+228	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
85.	Drobeta Est - Drobeta	MH	361+885	361+507	361+567	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
86.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+404	362+015	362+075	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
87.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+600	362+180	362+240	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 16m amonte si 10m aval; Profilare albie 16m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
88.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+839	362+411	362+471	Vale fără nume	Se va reabilita, intervenții minore	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
89.	Drobeta Est - Drobeta	MH	363+000	362+599	362+659	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
90.	Drobeta St.	MH	364+352	363+937	363+997	Valea Bresniter	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
91.	Drobeta - Gura Văii	MH	366+375	365+993	366+053	râul Breznitei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
92.	Drobeta - Gura Văii	MH	366+893	366+512	366+572	râul Fantanele Schelei	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
93.	Drobeta - Gura Văii	MH	367+714	367+334	367+394	râul Rapa Înalta	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
94.	Drobeta - Gura Văii	MH	-	367+378	367+438	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
95.	Drobeta - Gura Văii	MH	-	367+565	367+625	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
96.	Drobeta - Gura Văii	MH	368+628	368+249	368+309	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 28m amonte si 10m aval; Profilare albie 28m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
97.	Drobeta - Gura Văii	MH	368+950	368+480	368+540	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
98.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+124	368+743	368+803	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 14m aval; Profilare albie 10m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
99.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+377	368+999	369+059	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
100.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+600	369+221	369+281	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 13m aval; Profilare albie 10m amonte si 13m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
101.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+889	369+514	369+574	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
102.	Drobeta - Gura Văii	MH	370+005	369+626	369+686	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
103.	Drobeta - Gura Văii	MH	370+590	370+215	370+275	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
104.	Drobeta - Gura Văii	MH	371+287	370+906	370+966	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
105.	Gura Văii Hm.	MH	371+430	371+049	371+109	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
106.	Gura Văii Hm.	MH	371+624	371+243	371+303	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 13m aval; Profilare albie 10m amonte si 13m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
107.	Gura Văii Hm.	MH	371+900	371+517	371+577	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
108.	Gura Văii Hm.	MH	372+145	371+765	371+825	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
109.	Gura Văii Hm.	MH	372+293	371+908	371+968	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
110.	Gura Văii Hm.	MH	372+396	372+015	372+075	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 34m amonte si 10m aval; Profilare albie 34m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
111.	Gura Văii Hm.	MH	372+594	372+214	372+274	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
112.	Gura Văii Hm.	MH	372+735	372+345	372+405	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
113.	Gura Văii Hm.	MH	372+831	372+448	372+508	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
114.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+266	372+880	372+940	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
115.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+311	372+931	372+991	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
116.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+400	373+017	373+077	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
117.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+435	373+054	373+114	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
118.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+508	373+125	373+185	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
119.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+573	373+191	373+251	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
120.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+654	373+272	373+332	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
121.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+893	373+509	373+569	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
122.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+953	373+573	373+633	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
123.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+029	373+645	373+705	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
124.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+106	373+722	373+782	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
125.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+180	373+798	373+858	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
126.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+280	373+893	373+953	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
127.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+620	374+236	374+296	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
128.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+667	374+290	374+350	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
129.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+742	374+353	374+413	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
130.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+958	374+572	374+632	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
131.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+098	374+713	374+773	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
132.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+376	374+990	375+050	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
133.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+447	375+063	375+123	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
134.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+577	375+191	375+251	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
135.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+781	375+397	375+457	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
136.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+931	375+542	375+602	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
137.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+034	375+649	375+709	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
138.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+086	375+700	375+760	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
139.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+283	375+889	375+949	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
140.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+643	376+249	376+309	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
141.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+762	376+373	376+433	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
142.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+866	376+480	376+540	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
143.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+970	376+580	376+640	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
144.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+100	376+718	376+778	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
145.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+220	376+834	376+894	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
146.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+503	377+108	377+168	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
147.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+770	377+384	377+444	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
148.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+887	377+501	377+561	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
149.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+098	377+712	377+772	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
150.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+750	378+361	378+421	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
151.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+825	378+439	378+499	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
152.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+931	378+542	378+602	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
153.	Gura Văii - Vârciorova	MH	379+055	378+621	378+681	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
154.	Vârciorova Hm.	MH	379+469	379+081	379+141	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
155.	Vârciorova Hm.	MH	379+642	379+256	379+316	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
156.	Vârciorova Hm.	MH	379+795	379+407	379+467	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
157.	Vârciorova Hm.	MH	379+989	379+603	379+663	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
158.	Vârciorova Hm.	MH	380+356	379+967	380+027	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
159.	Vârciorova Hm.	MH	380+546	380+156	380+216	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
160.	Vârciorova Hm.	MH	380+633	380+245	380+305	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
161.	Vârciorova Hm.	MH	380+816	380+429	380+489	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
162.	Vârciorova - Orșova	MH	381+096	380+707	380+767	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
163.	Vârciorova - Orșova	MH	381+144	380+759	380+819	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
164.	Vârciorova - Orșova	MH	381+662	381+268	381+328	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
165.	Vârciorova - Orșova	MH	382+287	381+903	381+963	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
166.	Vârciorova - Orșova	MH	382+429	382+044	382+104	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
167.	Vârciorova - Orșova	MH	383+316	382+931	382+991	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
168.	Vârciorova - Orșova	MH	383+411	383+026	383+086	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
169.	Vârciorova - Orșova	MH	383+765	383+375	383+435	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
170.	Vârciorova - Orșova	MH	383+827	383+437	383+497	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
171.	Vârciorova - Orșova	MH	383+862	383+472	383+532	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
172.	Vârciorova - Orșova	MH	384+274	383+882	383+942	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
173.	Vârciorova - Orșova	MH	384+465	384+076	384+136	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
174.	Vârciorova - Orșova	MH	384+621	384+235	384+295	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
175.	Vârciorova - Orșova	MH	384+708	384+322	384+382	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
176.	Vârciorova - Orșova	MH	384+818	384+433	384+493	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
177.	Vârciorova - Orșova	MH	384+947	384+562	384+622	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
178.	Vârciorova - Orșova	MH	385+021	384+635	384+695	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
179.	Vârciorova - Orșova	MH	385+110	384+719	384+779	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
180.	Vârciorova - Orșova	MH	385+252	384+866	384+926	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
181.	Vârciorova - Orșova	MH	385+375	384+985	385+045	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
182.	Vârciorova - Orșova	MH	385+574	385+183	385+243	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
183.	Vârciorova - Orșova	MH	385+976	385+574	385+634	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
184.	Vârciorova - Orșova	MH	386+067	385+675	385+735	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
185.	Vârciorova - Orșova	MH	386+350	385+956	386+016	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
186.	Vârciorova - Orșova	MH	386+531	386+167	386+227	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
187.	Orșova St.	MH	387+531	387+116	387+176	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
188.	Orșova St.	MH	387+635	387+251	387+311	Valea Lui Ivan	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 11m aval; Profilare albie 10m amonte si 11m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
189.	Orșova St.	MH	387+820	387+422	387+482	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
190.	Orșova St.	MH	387+925	387+530	387+590	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
191.	Orșova St.	MH	388+016	387+620	387+680	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
192.	Orșova St.	MH	388+121	387+726	387+786	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
193.	Orșova St.	MH	388+227	387+842	387+902	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
194.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+028	388+634	388+694	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
195.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+432	389+035	389+095	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
196.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+534	389+136	389+196	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 19m aval; Profilare albie 10m amonte si 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
197.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+662	389+259	389+319	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
198.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+764	389+367	389+427	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
199.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+932	389+536	389+596	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
200.	Orșova - Valea Cernei	MH	390+150	389+752	389+812	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
201.	Orșova - Valea Cernei	MH	390+692	390+311	390+371	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
202.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+020	391+449	391+509	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
203.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+418	391+806	391+866	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
204.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+540	391+948	392+008	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
205.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+652	392+077	392+137	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
206.	Valea Cernei Hm.	MH	393+183	392+608	392+668	râul Ogasul Seracovei Mici	nou	Decolmatare albie 24m amonte si 14m aval; Profilare albie 24m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
207.	Valea Cernei Hm.	CS	393+935	393+360	393+420	râul Ogasul Pitigoiului	nou	Decolmatare albie 33m amonte si 23m aval; Profilare albie 33m amonte si 23m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
208.	Valea Cernei - Topleț	CS	394+679	394+105	394+165	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
209.	Valea Cernei - Topleț	CS	395+735	395+162	395+222	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
210.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+197	395+619	395+679	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
211.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+413	395+839	395+899	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
212.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+707	396+131	396+191	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
213.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+905	396+332	396+392	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
214.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+099	396+526	396+586	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
215.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+224	396+648	396+708	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
216.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+293	396+720	396+780	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
217.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+600	396+999	397+059	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
218.	Topleț Hm.	CS	397+937	397+342	397+402	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
219.	Topleț Hm.	CS	398+768	398+199	398+259	râul Gulerani	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
220.	Topleț Hm.	CS	398+932	398+364	398+424	râul Gulerani	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
221.	Topleț - Băile Herculane	CS	400+720	400+160	400+220	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
222.	Topleț - Băile Herculane	CS	400+917	400+348	400+408	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 19m aval; Profilare albie 10m amonte si 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
223.	Topleț - Băile Herculane	CS	401+122	400+552	400+612	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 19m aval; Profilare albie 10m amonte si 19m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
224.	Topleț - Băile Herculane	CS	401+670	401+122	401+182	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
225.	Topleț - Băile Herculane	CS	402+249	401+680	401+740	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
226.	Topleț - Băile Herculane	CS	402+634	402+070	402+130	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
227.	Topleț - Băile Herculane	CS	403+943	403+383	403+443	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
228.	Topleț - Băile Herculane	CS	404+106	403+548	403+608	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
229.	Băile Herculane St.	CS	404+621	404+061	404+121	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 13m amonte si 10m aval; Profilare albie 13m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
230.	Băile Herculane St.	CS	404+886	404+329	404+389	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
231.	Băile Herculane St.	CS	405+828	405+267	405+327	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
232.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	CS	406+047	405+488	405+548	râul Ogasul Iazului	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval
233.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	CS	406+188	405+629	405+689	Râul Ogasul Matisului	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval
234.	Mehadia Nouă Hm.	CS	406+634	406+074	406+134	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 12m amonte și 10m aval; Profilare albă 12m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval
235.	Mehadia Nouă Hm.	CS	406+975	406+416	406+476	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 14m amonte și 10m aval; Profilare albă 14m amonte și 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval
236.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+260	406+705	406+765	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval
237.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+689	407+130	407+190	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval
238.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+878	407+319	407+379	Vale fără nume	nou	Decolmatărie albă 10m amonte și aval; Profilare albă 10m amonte și aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte și aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
239.	Mehadia Veche St.	CS	408+799	408+240	408+300	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
240.	Mehadia Veche St.	CS	409+714	409+155	409+215	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
241.	Mehadia Veche St.	CS	409+758	409+198	409+258	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
242.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+205	409+645	409+705	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
243.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+576	410+016	410+076	râul Sverdln	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
244.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+791	410+208	410+268	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
245.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+204	410+651	410+711	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
246.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+558	410+998	411+058	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								anrocamente 3.00m amonte si aval
247.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	411+709	411+151	411+211	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
248.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	412+001	411+443	411+503	râuł Râpa Neagră	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
249.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	412+303	411+746	411+806	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
250.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	412+416	411+856	411+916	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
251.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	412+476	411+918	411+978	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
252.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	413+216	412+657	412+717	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
253.	Mehadia Veche - Iabłanița	CS	415+138	414+567	414+627	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
254.	Iabłanița St.	CS	415+400	414+838	414+898	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								anrocamente 3.00m amonte si aval
255.	lablanița St.	CS	416+543	416+161	416+221	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
256.	lablanița - Crușovăț	CS	417+190	416+847	416+907	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
257.	lablanița - Crușovăț	CS	418+403	418+017	418+077	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
258.	lablanița - Crușovăț	CS	418+921	418+536	418+596	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
259.	lablanița - Crușovăț	CS	419+292	418+913	418+973	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
260.	lablanița - Crușovăț	CS	419+547	419+163	419+223	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
261.	lablanița - Crușovăț	CS	419+929	419+545	419+605	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
262.	lablanița - Crușovăț	CS	421+057	420+672	420+732	Râul Plugova	nou	Decolmatare albie 36m amonte si 10m aval; Profilare albie 36m amonte si 10m aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								anrocamente 3.00m amonte si aval
263.	Iablanița - Crușovăț	CS	421+550	421+146	421+206	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
264.	Iablanița - Crușovăț	CS	422+170	421+789	421+849	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
265.	Crușovăț St.	CS	422+790	422+407	422+467	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
266.	Crușovăț St.	CS	423+220	422+818	422+878	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 20m aval; Profilare albie 10m amonte si 20m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
267.	Crușovăț St.	CS	423+574	423+197	423+257	râul Ogasul Draghmac	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
268.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	-	424+770	424+830	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
269.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	426+471	426+039	426+099	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
270.	Crușovăț - Domașnea	CS	426+521	426+088	426+148	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 20m aval; Profilare albie 10m amonte si 20m aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Cornea							anrocamente 3.00m amonte si aval
271.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	427+071	426+640	426+700	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
272.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	-	426+992	427+052	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
273.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	429+440	429+500	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
274.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	429+550	429+610	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
275.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	431+104	431+164	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
276.	Domașnea Cornea Hm.	CS	-	431+617	431+677	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
277.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	431+894	431+954	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
278.	Domașnea Cornea - Poarta	CS	-	432+089	432+149	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
	Nou PO							anrocamente 3.00m amonte si aval
279.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	432+401	432+461	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
280.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	432+715	432+775	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
281.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	433+147	433+207	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
282.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	433+669	433+729	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
283.	Domașnea Cornea - Poarta Nou PO	CS	-	434+572	434+632	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
284.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	CS	-	438+466	438+526	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
285.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	CS	-	438+908	438+968	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
286.	Poarta Nou PO - Teregova Hm.	CS	-	439+224	439+284	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
287.	Teregova Hm.	CS	-	440+922	440+982	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
288.	Teregova Hm.	CS	-	441+082	441+142	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
289.	Teregova Hm.	CS	442+321	441+406	441+466	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
290.	Teregova Hm.	CS	442+567	441+651	441+711	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
291.	Teregova Hm.	CS	443+489	442+575	442+635	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
292.	Teregova - Armeniș	CS	444+304	443+390	443+450	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
293.	Teregova - Armeniș	CS	444+734	443+818	443+878	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
294.	Teregova - Armeniș	CS	445+005	444+092	444+152	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
295.	Teregova - Armeniș	CS	445+168	444+262	444+322	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
296.	Teregova - Armeniș	CS	445+397	444+439	444+499	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
297.	Teregova - Armeniș	CS	445+485	444+569	444+629	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
298.	Teregova - Armeniș	CS	445+634	444+738	444+798	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
299.	Teregova - Armeniș	CS	445+723	444+807	444+867	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
300.	Teregova - Armeniș	CS	446+085	445+166	445+226	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
301.	Teregova - Armeniș	CS	446+212	445+294	445+354	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
302.	Teregova - Armeniș	CS	447+268	446+352	446+412	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
303.	Armeniș St.	CS	447+984	447+067	447+127	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
304.	Armeniș St.	CS	448+248	447+330	447+390	Valea Bibarilor	nou	Decolmatare albie 15m amonte si 10m aval; Profilare albie 15m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
305.	Armeniș St.	CS	449+041	448+126	448+186	râul Ogas Curicova	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 17m aval; Profilare albie 10m amonte si 17m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
306.	Armeniș St.	CS	449+479	448+565	448+625	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
307.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+629	448+714	448+774	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 16m amonte si 10m aval; Profilare albie 16m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
308.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+889	448+974	449+034	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
309.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+970	449+055	449+115	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
310.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	450+033	449+118	449+178	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
311.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	450+152	449+235	449+295	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
312.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	451+595	450+680	450+740	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
313.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+167	451+253	451+313	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
314.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+315	451+401	451+461	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
315.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+849	451+932	451+992	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
316.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+928	452+013	452+073	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 20m amonte si 10m aval; Profilare albie 20m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
317.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+150	452+233	452+293	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
318.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+304	452+388	452+448	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
319.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+423	452+507	452+567	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
320.	Slatina Timiș St.	CS	454+236	453+320	453+380	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 12m amonte si 10m aval; Profilare albie 12m amonte si 10m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
321.	Slatina Timiș St.	CS	454+495	453+579	453+639	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
322.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+015	455+100	455+160	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
323.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+138	455+249	455+309	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
324.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+392	455+478	455+538	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
325.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	457+400	456+485	456+545	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
326.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	457+847	456+933	456+993	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
327.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	458+505	457+591	457+651	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
328.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	459+702	458+789	458+849	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
329.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	460+139	459+227	459+287	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
330.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	460+339	459+425	459+485	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
331.	Vălișoara Hm.	CS	461+191	460+570	460+630	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
332.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	462+501	461+588	461+648	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si 11m aval; Profilare albie 10m amonte si 11m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
333.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	466+116	465+205	465+265	râul Cirtitu	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
334.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	467+731	466+821	466+881	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
335.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	467+858	466+950	467+010	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 18m amonte si 14m aval; Profilare albie 18m amonte si 14m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
336.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	468+198	467+289	467+349	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
337.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	468+687	467+778	467+838	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
338.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	469+002	468+094	468+154	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
339.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	469+262	468+355	468+415	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
340.	Balta Sărată St.	CS	471+017	470+110	470+170	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
341.	Balta Sărată St.	CS	471+251	470+342	470+402	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								anrocamente 3.00m amonte si aval
342.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	471+490	470+579	470+639	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
343.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	472+002	471+098	471+158	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
344.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	473+167	472+256	472+316	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
345.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	473+618	472+709	472+769	râul Roi	nou	Decolmatare albie 20m amonte si 16m aval; Profilare albie 20m amonte si 16m aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
346.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+034	473+127	473+187	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
347.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+235	473+328	473+388	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
348.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+436	473+527	473+587	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de anrocamente 3.00m amonte si aval
349.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+891	473+983	474+043	Vale fără nume	nou	Decolmatare albie 10m amonte si aval; Profilare albie 10m amonte si aval; Saltele de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Interval realizare lucrări		Obstacol traversat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Descrierea lucrărilor hidrotehnice
				început km	sfârșit km			
								anrocamente 3.00m amonte si aval



1.7.1.6 Tunele

Pe tronsonul Craiova – Caransebeș, pe traseele alternativei aprobate de beneficiar, la Balota și Poarta, este prevăzut a se realiza 4 tunele noi, iar pe traseul unde amplasamentul liniei c.f. nu se modifică, se vor reabilita 10 tunele existente.

Tunele noi - Tehnologia de execuție

Etapele principale în execuția tunelurilor sunt următoarele:

- instalarea șantierului și construcția portalurilor - depinde foarte mult de condițiile precum accesibilitatea, limitările spațiale, înălțimea portalului de la sol
- lucrări de derocare în funcție de metoda de excavare
- excavarea tunelului – depinde în mare parte de condițiile de sol și rata de avansare
- execuția hidroizolației și a îmbrăcămintei din beton
- lucrări tehnologice civile secundare și construcția suprafeței de rulare
- instalarea echipamentelor electromecanice și a ventilației
- testarea și darea în exploatare

Alte operații necesare realizării tunelurilor:

- îndepărtarea materialului extras
- execuția rampelor și platformelor de acces
- lucrări de haldare a materialului (piatră, pământ, roci tari, stâncă)
- selectarea materialului ce va fi reutilizat la alte lucrări în cadrul investiției
- pregătirea materialului ce va fi reutilizat la alte lucrări.

Tunelul Balota

Aceasta este amplasat între interval Prunișor - stația Drobeta Turnu Severin Marfă și subtraversează dealul Oprănești, având o lungime de 6189 m.

Conform studiului geotehnic se remarcă 3 zone ce pot prezenta interes din punctul de vedere al execuției tunelului:

- zona portalului de intrare (km 345+900 – km 346+200) botul de deal prezintă semne de instabilitate;
- între km 348+000 – km 358+000 – traseul traversează perimetrul de exploatare Hușnița intrată în conservare în anul 1999. În acest perimetru exploatarea cărbunelui s-a făcut în subteran, prin abataje;
- între km 349+700 – km 351+600 traseul traversează o alunecare de teren. Aceasta este datorată atât condițiilor morfologice, litologice și hidrogeologice ale zonei dar și exploatărilor miniere subterane.

Pământurile străbătute de viitorul tunel sunt reprezentate prin alternanțe de argile și nisipuri cu strate de cărbune de vârstă pliocen inferior.

Secțiunea tip propusă în proiectul pentru tunelul Balota este o secțiune circulară cu o singură cale, realizată cu TBM, pentru fiecare din cele două direcții de deplasare.

Pentru tunelul Balota se va folosi execuția mecanizată a acestuia cu utilaje de forare tunel (TBM). Execuția tunelului cu TBM permite menținerea suportului activ continuu la fața tunelului în timpul procesului de excavare, dacă este necesar. Fața tunelului și zona de excavare pot fi izolate complet de tunelul săpat și de zona de lucru din



spate, pentru a menține nivel apei subterane și tunelul în condiții de siguranță în ceea ce privește contaminarea cu poluanți. TBM-ul în sine este un utilaj complex, care permite excavarea întregii zone a secțiunii transversale a tunelului și, în același timp, susține frontul de excavare prin evitarea căderilor de roci și blocării frontului de lucru. Acest aspect se realizează prin eliminarea materialului excavat cu o bandă transportoare sau cu alte echipamente (ex. camioane sau trenuri), simultan cu activitățile de foraj și construirea unui suport permanent cu bolțari prefabricați. Traseele celor două căi (Fir I și Fir II) trebuie să fie distanțate în mod corespunzător în plan, astfel încât să permită executarea operațiunilor de excavare și căptușire în siguranță, cu tehnologia TBM menționată.

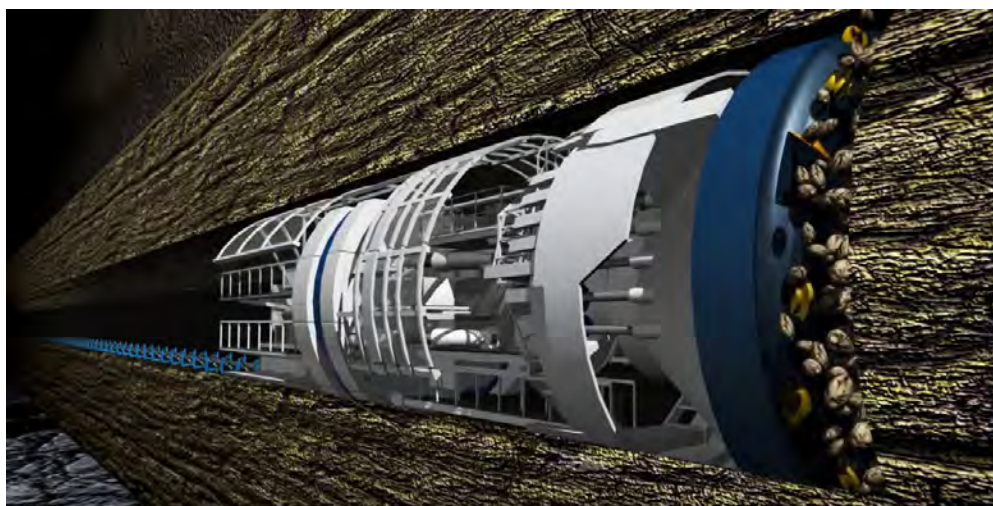


Figura 15. Schema excavare cu tehnologia Tunel Boring Machine (TBM)

Deoarece lungimea tunelului BALOTA este $L = 6189$ m, este necesar să se asigure o configurație dublu-tub, constând din două galerii cu secțiune pentru linie simplă, adiacente, prevăzute la fiecare 500 m cu treceri transversale, cu dimensiunile minime de 1,50 m x 2,25 m. O astfel de configurare permite, în caz de accident într-unul dintre tuneluri, utilizarea tunelului adiacent ca zonă de siguranță.

Accesul la zonele de siguranță este asigurat prin treceri transversale la fiecare 500 m. Ușile care asigură accesul la trecerile transversale sunt întotdeauna dinspre exteriorul (tubului) tunelului spre interiorul său, iar dimensiunile lor minime sunt de 1,40 m x 2,00 m.

Galeriile sunt prevăzute cu semnale de evacuare instalate pe pereții laterali, de-a lungul trotuarelor de evacuare ($l = 1,09$ m) și sistem de stingere a incendiilor manual pe toată lungimea tunelului.

Sistemul de iluminare a tunelului are în componență :

- iluminare de urgență;
- iluminare de referință pentru nișe, pasaj de trecere, galerie de conexiuni;
- iluminare generală a pasajului de trecere, galeriilor de conexiuni și nișelor cu panouri;
- proiectoare portabile;



- semne de urgență.

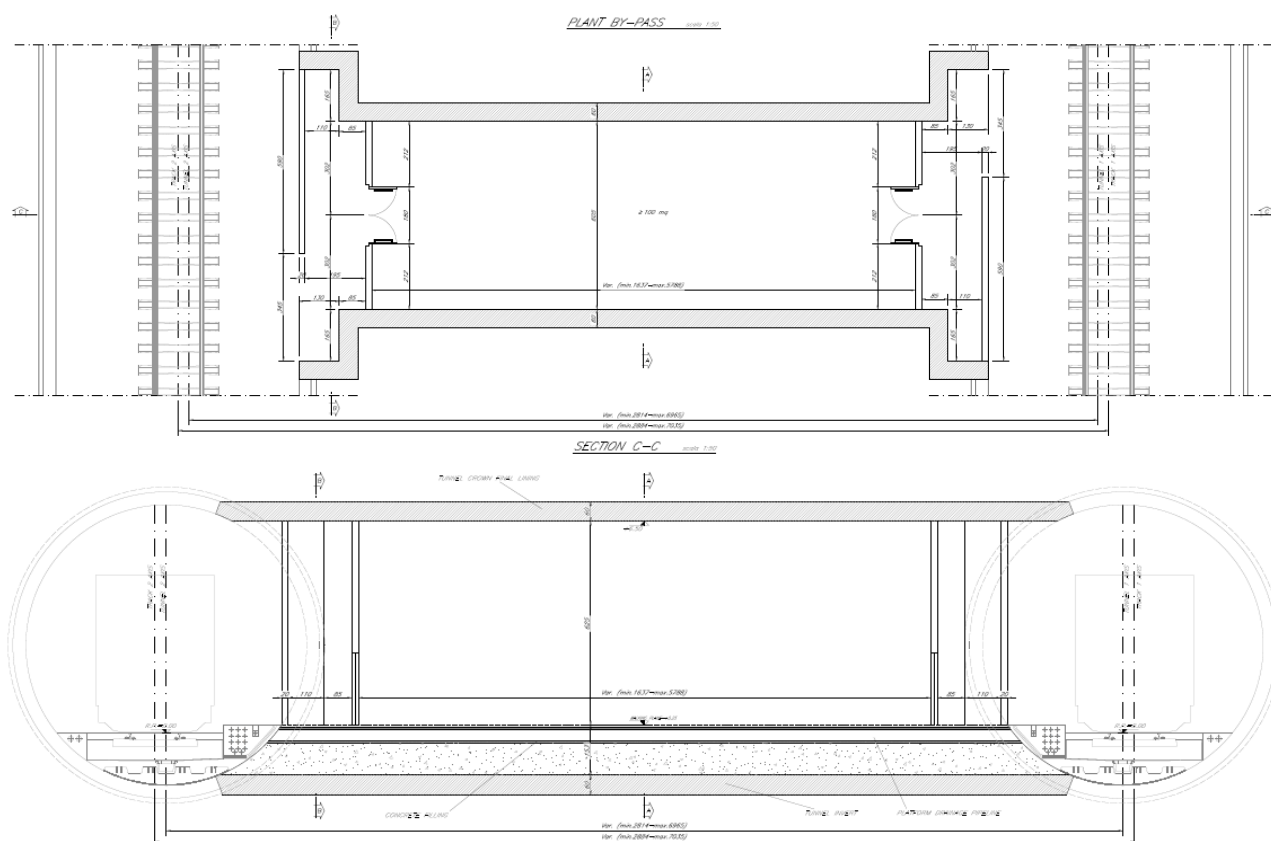


Figura 16. Secțiune transversală caracteristică by-pass

Puncte de evacuare și salvare

După ce a avut loc un accident în interiorul tunelului, evacuarea din tunel trebuie să fie efectuată într-un mod sigur și cât mai rapid posibil. Ieșirea spre exterior în cazul tunelurilor dublu-tub, este reprezentată de cele patru portaluri de tunel, unde punctele de evacuare și salvare special echipate trebuie să fie prevăzute pentru accesul serviciilor de intervenție de urgență, pentru asistența răniților și pentru gestionarea la fața locului a situațiilor de urgență.

Pentru a asigura întotdeauna o acțiune rapidă a operațiunilor de salvare, este planificată construcția a două spații de urgență, situate în apropierea celor 2 intrări Craiova și Caransebeș, precum și drumurile aferente pentru conectarea la rețeaua rutieră existentă. Se vor construi drumuri de acces de la drumul județean DJ607A către zonele de siguranță de la intrările în tunel astfel:

- pentru a conecta zonele de siguranță de partea PRUNISOR și drumul județean DJ607A, lungimea aproximativă este 62 m;
- pentru a conecta zona de siguranță de partea DROBETA TURNU SEVERIN EST și drumul județean DJ607A, lungimea aproximativă este 160 m.

Lățimea drumurilor de acces către zonele de siguranță este de 5m.



Figura 17. Schema amplasare zone de siguranță tunel Balota



Punctele de evacuare și salvare sunt prevăzute cu:

- sistem de alimentare cu apă (cu un debit minim 800 l/min), amplasat aproape de punctul de oprire prevăzut pentru tren. Tunelul trebuie să aibă o dublă alimentare la cele două intrări, fiecare constând dintr-un rezervor de stocare a apei situat sub fiecare clădire tehnologică a zonelor sigure de capacitate adecvată (100 m³), cu un grup de pompe sub presiune. Nivelul apei rezervorului este controlat de un panou de control. Alimentarea cu apă este asigurată printr-un racord pentru umplerea din cisternă. Punctele de stingere a incendiilor, care conțin un hidrant, trebuie să fie amplasate la fiecare 125 m până la 150 m sau mai puțin, în funcție de lungimea furtunului de pe tambur. Capacitatea recomandată a unei cisterne auto pentru apa necesară stingerii incendiului din tunel, va fi de 25.000l = 25,00 m³. Sursa de alimentare cu apă a autocisternelor o va constitui rețeaua de alimentare cu apă existentă în cea mai apropiată localitate sau stație c.f., beneficiarul putând alege funcție de costurile de furnizare ale apei și costurile de transport;
- servicii de urgență care vor avea acces, la un tren afectat, prin portalurile tunelului după ce personalul și călătorii au fost evacuați. Portalurile de tunel trebuie să permită intrarea serviciilor de răspuns la situații de urgență;
- platforme special amenajate pentru evacuare în caz de accidente și sunt de 2400 m² la intrare tunel și 4200 m² la ieșire tunel.

Tunelul Balota este prevăzut cu sisteme electrice de siguranță care sunt alimentate de tablouri (panouri) electrice dispuse în nișe și pasajul de trecere.

Instalațiile de ventilație, comunicare radio, detecție de incendiu, intruziune pasaj de trecere și controlul accesului trebuie alimentate de tablouri electrice proprii instalate în pasajul de trecere. Zonele sigure vor fi alimentate și de tablouri electrice proprii.

Tunelele Poarta I, II și III

Tunelul Poarta I cu o lungime de 1279 m va fi amplasat în zona Domașnea-Poarta, fiind urmat la o distanță de aproximativ 800 m de Poarta II (L=550 m) și la o distanță de 3,5 km de Poarta III (L=305 m) care vor traversa zona Poarta-Teregova.

În ceea ce privește tunelurile Poarta (I, II, III), a fost propusă o secțiune tip de tunel, realizată prin excavație în versant cu metoda tradițională, cu cale dublă.

S-a optat pentru galerie unică cu cale dublă datorită faptului că, lungimea celor 3 tuneluri este redusă și că excavarea acestui tip de secțiune este mai avantajoasă din punct de vedere economic și nu sunt necesare măsuri suplimentare privind siguranța în caz de incendiu.

Tunelurile vor fi amplasate din punct de vedere morfologic și geologic pe un versant format din roci sedimentare slab consolidate și neconsolidate de vârstă Volhinian și Bessarabian, reprezentate prin nisipuri, pietrișuri, argile, gresii, conglomerate dispuse alternativ. Versantul în care se vor săpa tunelele, este constituit din roci sedimentare recente slab consolidate (nisipuri, pietrișuri, argile, argile nisipoase) iar spre adâncime, gresii și conglomerate. Zona portalurilor de intrare și ieșire se înscrie în morfologia zonei adiacente versantului și ca teren de fundare este constituit din roci



sedimentare începând de la argile până la nisipuri cu pietrișuri, de regulă plastic consistente spre plastic vârtoase și respectiv de îndesare medie.

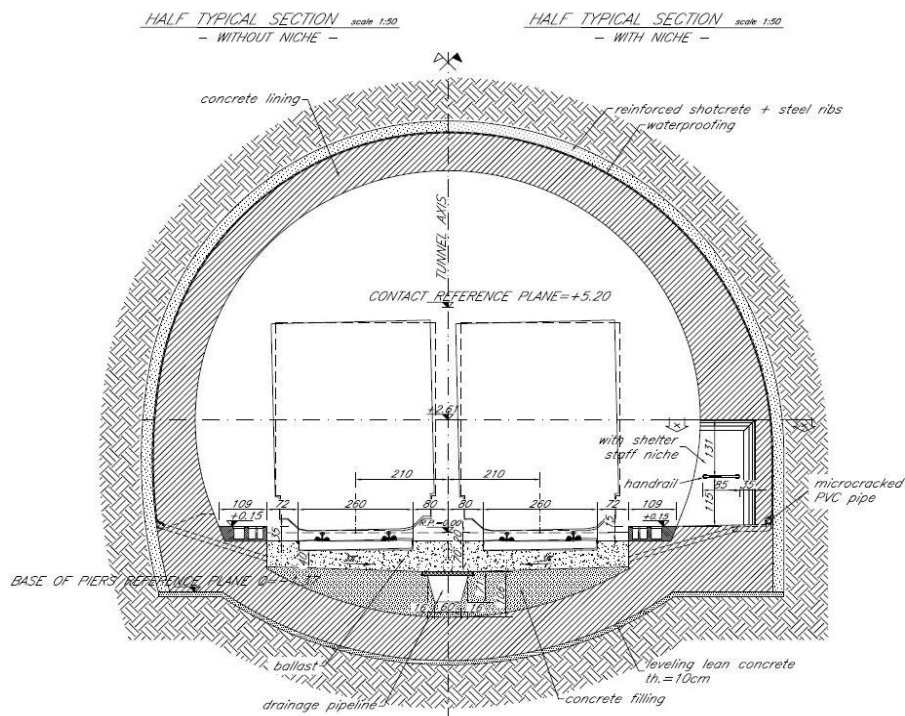


Figura 18. Secțiune transversală tip cale dublă tunelurile Poarta I, II și III

Tunelurile Poarta I, II și III se vor realiza prin metoda —“cut and cover”. Aceasta tehnologie constă în realizarea unui șanț sau a unei săpături sprijinite, care este acoperită cu o placă de beton monolit sau prefabricat, și acoperit cu umplutură. Această metodă se utilizează pentru a construi tuneluri de mică adâncime în condiții de teren moale (argilă, nămol, nisip sau pietriș, etc.). Metoda —“cut and cover” este în general mai simplă și are ca rezultat costuri considerabil mai mici decât alte metode de construcție. Cu toate acestea, pentru condițiile de teren dificile, poate duce la costuri ridicate, datorită structurilor de sprijinire care ar fi necesare pentru a susține excavația.

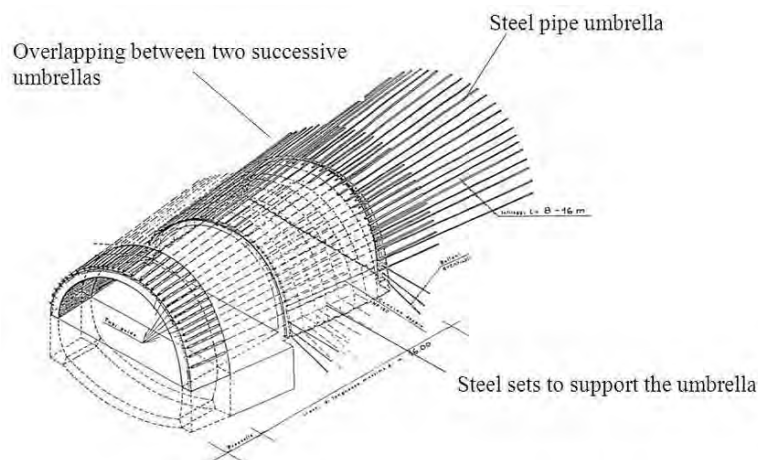


Figura 19. Realizare tunelurilor Poarta I, II și III prin metoda –Cut and cover”

Pentru tunelele **Poarta (I, II și III)** sistemul de hidroizolare și drenaj va consta în:

- geotextil de scurgere și anti-puncție care trebuie să capteze apa din jurul cavității.
- Hidroizolarea membranei din PVC (atât geotextilul cât și membrana vor fi plasate între căptușeală și suportul temporar).
- drenuri longitudinale la baza pereților laterali captând apa condusă de geotextil.
- conexiuni transversale la fiecare 50 m cu canal principal de scurgere.

În ceea ce privește tunelele **Poarta (I, II și III)**, construcția unei galerii de evacuare este prevăzută doar pentru tunelul Poarta I (singurul dintre cele 3 care depășește 1000 m), prevăzută cu două spații de urgență, lângă fiecare intrare și bretele pentru conectarea la rețeaua rutieră existentă.

Deoarece lungimea Tunelului POARTA I, tunel cu linie dublă (monotub) este de 1.279 m, pentru a se face proiectarea în concordanță cu cerințele reglementărilor în vigoare, este necesar să fie prevăzut o ieșire de urgență în lateral sau pe verticală, cu dimensiuni minime de 1,50 m x 2,25 m. Distanța maximă dintre ieșiri (inclusiv între portaluri tunel) nu trebuie să fie mai mare de 1 000 m.

La ieșirile de urgență se vor implementa treceri care traversează liniile CF pentru cei care utilizează pasarela de pe partea opusă a tunelului. Accesul se face prin împingerea ușilor de la ieșirea de urgență și va avea dimensiunile de 1.40 m x 2,00 m. După ce se trece de uși, lățimea liberă în continuare trebuie să fie de cel puțin 1,5 m lățime și 2,25 m înălțime.

Printre măsurile de siguranță care facilitează evacuarea pasagerilor, cea mai importantă este lățimea căilor de ieșire, acestea fiind reprezentate în principal de culoarele de evacuare de pe ambele părți ale tunelului și trotuare de evacuare (l = 1,09 m). Tunelurile trebuie să aibă o pasarelă cu lățime minimă de 0,8 m și o înălțime pe verticală minim de 2,25 m, nivelul minim la care se construiește pasarela este nivelul superior al șinei, cu obligația ca de-a lungul pasarelei nu trebuie să existe restricții locale cauzate de obstacole, balustradele trebuie instalate la aproximativ 1 m deasupra acesteia, asigurând un traseu către o zonă de siguranță.



Tunelul POARTA I va fi prevăzut cu două zone de siguranță aproape de cele două zone de intrare/ieșire tunel, care vor avea fiecare o suprafață minimă de 500 mp. Lângă zona de siguranță dinspre HM DOMAȘNEA CORNEA va fi amenajată o suprafață de 900 mp (30x30 m) pentru aterizare elicopter. Punctul de aterizare al elicopterului este prevăzut cu iluminat de urgență, iar heliportul trebuie să fie echipat cu un sistem capabil să gestioneze decolarea și aterizarea, în caz de ceață.

Zona de siguranță de lângă ieșirea de urgență va fi prevăzută cu o zonă de parcare pentru vehiculele de prim ajutor de urgență și un spațiu pentru manevrarea acestora. Zona va fi îngrădită și va fi accesibilă numai personalului autorizat printr-o poartă cu dimensiuni adecvate care va permite și trecerea vehiculelor de prim ajutor.

Se vor construi drumuri de acces de la drumul județean DJ607A către zonele de siguranță de la intrările în tunel astfel:

- pentru a conecta zonele de siguranță de partea PRUNISOR și drumul județean DJ607A, lungimea aproximativă este 185 m;
- pentru a conecta zona de siguranță de partea DROBETA TURNU SEVERIN EST și drumul județean DJ607A, lungimea aproximativă este 212 m.

Lățimea drumurilor de acces către zonele de siguranță este de 5m.

Punctele de evacuare și salvare sunt prevăzute ca și la tunelul Balota.

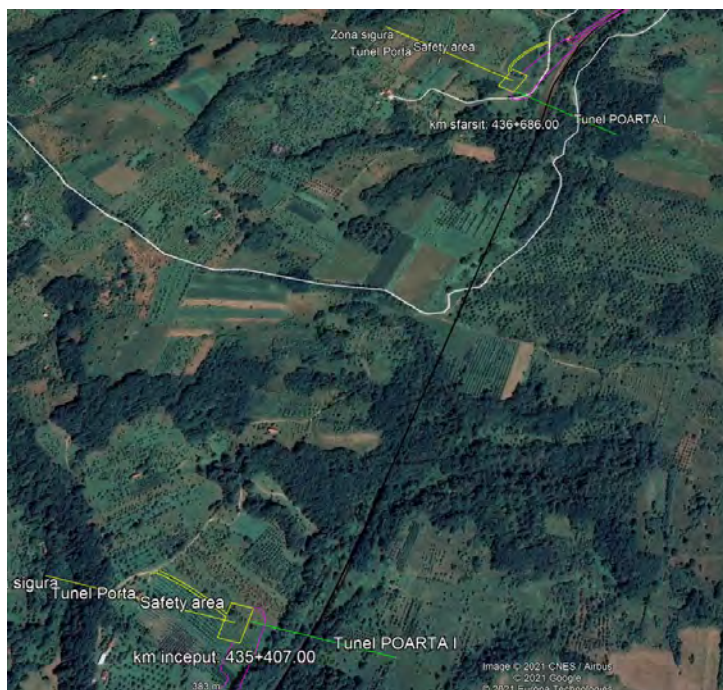


Figura 20. Schema amplasare zone de siguranță tunel Poarta I

Instalațiile de siguranță a tunelului Poarta I sunt furnizate de tablouri electrice dispuse în nișe, în galeria de conexiuni și în ieșire de urgență.

Instalațiile de ventilație, comunicare radio, detecție de incendiu, intruziune galeria de conexiuni și control de acces trebuie alimentate de tablouri electrice proprii instalate în galeria de conexiuni. Zonele sigure vor fi alimentate și de tablouri electrice proprii.



Pentru iluminat și sisteme de siguranță în tunele au fost respectate:

- REGULAMENTUL (UE) nr. 1303/2014 din 18 noiembrie 2014 privind Specificația Tehnică de Interoperabilitate referitoare la „Siguranța în tunelele feroviare—a sistemului feroviar al Uniunii Europene;
- REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/773 din 16 mai 2019 privind Specificația Tehnică de Interoperabilitate referitoare la Subsistemul Exploatare și Gestionarea Traficului a sistemului feroviar în cadrul Uniunii Europene și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE.
- Directiva (UE) 2016/797 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI EUROPEAN din 11 mai 2016: Interoperabilitatea Sistemului Feroviar în cadrul Uniunii Europene – Anexa III.

Tehnologia de execuție - tunele existente

În funcție de deficiențele constatate în urma expertizei tunelurilor se vor adopta măsuri de intervenție și refacere a acestora cu ar fi:

- în interiorul tunelului:
 - betonarea golurilor din căptușeala tunelului
 - hidroizolarea la intrados a zonelor cu infiltrații de pe inelele 5-13 cu o membrană de 2-3 mm grosime aplicată prin pulverizare, protejată cu un beton torcretat armat de 4-5 cm grosime. Înainte de aplicarea hidroizolației, se dă jos torcretul existent de pe intradosul tunelului, se curăță suprafața și se injectează eventualele fisuri
 - zonele umede sau zonele cu infiltrații de pe picioarele drepte din câmpul inelelor care au fost executate la zi, se vor impermeabiliza prin injecții cu rășini în masa căptușelii
 - zonele umede sau zonele cu infiltrații pe boltă de pe inelele executate la zi vor fi etanșate cu rășini injectate în masa căptușelii
 - drenarea rosturilor dintre inele (rosturi care prezintă umezeală și infiltrații sau degradări, și rosturile adiacente zonelor cu infiltrații), cu descărcarea apelor în rigola laterală
 - curățarea canalului existent
 - execuția unui canal nou de colectare și evacuare a apelor pe partea dreaptă
 - rectificarea niveleței (dacă este cazul, după analizarea înscrierii gabaritului în tunel)
- în exteriorul tunelului:
 - îndepărtarea vegetației de pe șanțurile aripilor la intrare și ieșire, de pe șanțuri și portale;
 - repararea aripilor la intrare și ieșire dacă este cazul.



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 16. Tipurile de lucrări proiectate pentru tunele CF

Nr. crt	Interval/Stație	Județ	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări poz.km proiectat	Lungime (m)	Tip Lucrare	Distanța față de arii protejate/naturale
1.	Prunișor-Drobeta Turnu Severin Marfă	MH	Tunel BALOTA	-	345+800 ÷ 352+089	6189	NOU	În ROSCI0420-Oprănești
2.	Gura Văi - Vârciorova	MH	Tunel MOȘU	375+210÷ 375+360	374+825 ÷ 375+005	150	Reabilitare	În ROSCI0206- Porțile de Fier În ROSPA0080- Munții Almajului Locvei și 10m față de RONPA0641-Cracul Crucii
3.	Gura Văi - Vârciorova	MH	Tunel BABA	376+138÷ 376+221	375+783 ÷ 375+866	83	Reabilitare	În ROSCI0206- Porțile de Fier În ROSPA0080 Munții Almajului Locvei și 30m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și RONPA0014-Portile de Fier
4.	Gura Văi - Vârciorova	MH	Tunel VIR	377+332÷ 377+425	376+977 ÷ 377+070	93	Reabilitare	În ROSCI0206- Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt	Interval/Stație	Județ	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări poz.km proiectat	Lungime (m)	Tip Lucrare	Distanța față de arii protejate/naturale
								de Fier și RONPA0014-Portițe de Fier
								În ROSPA0080- Munții Almajului Locvei și 30m față de RONPA0642-Fața Virului
5.	Vârciorova	MH	Tunel VÎRCIOROVA	379+515÷ 379+607	379+157 ÷ 379+249	92	Reabilitare	În ROSCI0206- Portițe de Fier și în RORMS0006-Portițe de Fier și RONPA0014-Portițe de Fier
								În ROSPA0080- Munții Almajului Locvei și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova
6.	Vârciorova - Orșova	MH	Tunel BAHNA	381+737÷ 381+852	381+378 ÷ 381+493	115	Reabilitare	În ROSCI0206- Portițe de Fier și în RORMS0006-Portițe de Fier și RONPA0014-Portițe de Fier
								În ROSPA0080-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt	Interval/Stație	Județ	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări poz.km proiectat	Lungime (m)	Tip Lucrare	Distanța față de arii protejate/naturale
								Munții Almajului Locvei și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei
7.	Vârciorova - Orșova	MH	Tunel ALION	385+667÷ 385+866	385+305 ÷ 385+504	199	Reabilitare	În ROSCI0206- Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și RONPA0014-Portile de Fier În ROSPA0080- Munții Almajului Locvei 50m față de ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș- Portile de Fier
8.	Orșova	MH	Tunel TUFĂRI	388+574÷ 388+973	388+211 ÷ 388+610	399	Reabilitare	În ROSCI0206- Porțile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și RONPA0014-Portile de Fier În ROSPA0080- Munții Almajului Locvei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt	Interval/Stație	Județ	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări poz.km proiectat	Lungime (m)	Tip Lucrare	Distanța față de arii protejate/naturale
								100m față de ROSPA0026- Cursul Dunării- Baziaș- Porțile de Fier
9.	Mehadia - Iablanița	CS	Tunel IABLANITA	413+355÷ 413+851	412+827 ÷ 413+323	496	Reabilitare	4300 față ROSPA0035- Domogled – Valea Cernei și ROSCI0069- Domogled – Valea Cernei
10.	Domașnea Cornea – Poarta	CS	Tunel POARTA I	-	435+407 ÷ 436+686	1279	NOU	7900m față de ROSCI0385 –Râul Timiș între Rusca și Prisaca
11.	Poarta - Teregova	CS	Tunel POARTA II	-	437+504 ÷ 438+054	550	NOU	6500m față de ROSCI0385 –Râul Timiș între Rusca și Prisaca
12.	Poarta - Teregova	CS	Tunel POARTA III	-	440+221 ÷ 440+526	305	NOU	263m față ROSCI0385 –Râul Timiș între Rusca și Prisaca
13.	Teregova-Armeniș	CS	Tunel FENEȘ	446+709÷ 446+980	445+923 ÷ 446+194	271	Reabilitare	în arie ROSCI0284 Cheile Teregovei
14.	Armeniș-	CS	Tunel TAMPA	450+895÷	450+009 ÷	277	Reabilitare	9400m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt	Interval/Stație	Județ	Denumire	Interval poz. km existent	Interval realizare lucrări poz.km proiectat	Lungime (m)	Tip Lucrare	Distanța față de arii protejate/naturale
	Slatina - Timiș			451+163	450+277			ROSCI0126 Munții Tarcău



1.7.1.7 Lucrări civile în stații

Obiectivul principal urmărit în cadrul reabilitării și modernizării clădirilor stațiilor este cel de aducere a acestora la cerințele standardelor europene, prin îmbunătățirea serviciilor pentru călători și adaptarea la normele privind persoanele cu deficiențe locomotorii.

Lucrările ce se vor executa sunt:

Reabilitarea Clădirilor de Călători existente

Clădirile de călători existente care vor suporta lucrări de reabilitare sunt cele din următoarele stații: Cernele, Ișalnița, Filiași, Strehaia, Tâмна, Drobeta Tr. Severin Mărfuri, Orșova, Băile Herculane, Iablanița, Crușovăț, Armeniș, Balta Sărată și halte de mișcare: Coțofeni, Răcari, Gura Motrului, Butoiești, Igiroasa, Drobeta Tr. Severin Est existentă, Gura Văii, Vârciorova, Valea Cernei, Topleț, Mehadia Noua, Mehadia Veche, Domașnea Cornea, Teregova, Vălișoara.

În punctele de oprire Lunca Banului, Valea Timișului și Caransebeș halta, Clădirile de călători existente vor fi reabilitate. Clădirea de călători va fi dotată cu:

- pictograme de informare;
- bănci călători;
- recipiente colectare selectivă a deșeurilor;
- dotări PSI - extincatoare cu pulbere și CO₂;
- ștergătoare de picioare cu grătar;
- jardiniere.

Se vor respecta cerințele normativelor UIC privind utilizarea pictogramelor și accesul în stație a persoanelor cu deficiențe fizice, de vedere și de auz.

Grupul electrogen prevăzut are pornire automată și constituie sursă de alimentare de rezervă pentru:

- instalația de iluminat de siguranță pentru continuarea lucrului;
- instalații TTR;
- instalații de ticketing;
- o parte din corpurile de iluminat de la peroane și copertine.

Reabilitare Clădire CED existentă

Clădirile CED existente care vor suporta lucrări de reabilitare sunt cele din următoarele stații: Cernele, Ișalnița, Strehaia, Orșova, Iablanița, Balta Sărată și halte de mișcare: Coțofeni, Răcari, Topleț, Domașnea Cornea și Teregova.

Clădirea CED va fi dotată cu:

- recipiente colectare selectivă a deșeurilor;
- dotări PSI - extincatoare cu pulbere și CO₂;
- ștergătoare de picioare cu grătar;
- jardiniere.

Grupul electrogen prevăzut are pornire automată și constituie sursă de alimentare de rezervă pentru:

- instalații TTR;



- instalația de ticketing;
- o parte din corpurile de iluminat de la peroane și copertine.

Lucrări comune pentru reabilitarea clădirilor existente

Lucrările vor urmări **eficientizarea energetică** a Clădirii de călători și CED prin reducerea consumurilor energetice.

Se vor înlocui jgheburile și burlanele cu elemente din tablă plastifiată cu instalații de degivrare. Toată tâmplăria existentă interioară și exterioară se va înlocui cu tâmplărie nouă din aluminiu cu geam termoizolant. Tavanele din încăperile care nu au prevăzut plafon fals vor fi tencuite, gletuite și zugrăvite cu vopsele lavabile. Pentru reabilitarea acestor clădiri, se recomandă varianta minimală de intervenție care implică:

- consolidarea fundațiilor prin cămășuire cu beton armat de 20 cm grosime pe ambele părți;
- cămășuirea tuturor pereților structurali din zidărie pe ambele fețe cu câte 5cm de mortar M10T și plase de oțel;
- injectarea fisurilor din zidărie cu mortar de ciment;
- realizarea de centuri din beton armat la fiecare nivel;
- înlocuirea planșeelor complet compromise cu planșee din beton armat la fiecare nivel, etc.

Pentru stabilirea cu precizie a măsurilor de intervenție se vor analiza situațiile întâlnite de la caz la caz, conform expertizelor tehnice.

Clădire Călători și Clădire CED nouă

În stația cf Slatina Timiș și halta de mișcare Ciochiuța, Clădirile de călători și Clădirile CED se demolează, deoarece sunt afectate de modificarea dispozitivului de linii. În aceste stații s-a propus o Clădire de călători și CED nouă.

O clădire de călători nouă este prevăzută în PO-Poarta.

În punctul de oprire Strehaia, clădirea de călători se demolează, deoarece este afectată de modificarea dispozitivului de linii. În acest punct de oprire s-a propus o clădire de călători nouă.

Clădirea de călători proiectată răspunde cerințelor europene de siguranță la seism, factori climatici, siguranță în exploatare și la incendiu, asigurând servicii pentru călători și spații specifice activităților feroviare, inclusiv spații necesare instalațiilor CED și TTR.

Construcția, cu regim de înălțime parter și etaj, are formă dreptunghiulară, dispusă cu latura lungă paralelă cu liniile de cale ferată și va cuprinde următoarele funcțiuni:

La parter: sală de așteptare, grupuri sanitare pentru călători, spațiu comercial, casă de bilete, birou șef stație, spații necesare traficului feroviar - birou IDM, repartitor și spații anexe (centrală termică, sala baterii). La etaj: spații necesare instalațiilor CED și TTR – Sala relei CED, sala relei TTR, grup sanitar și vestiar pentru personalul cf și o locuință de serviciu.

Holul central va fi amenajat pentru a fi centrul vizual și informativ al clădirii, unde se vor regăsi casă de bilete și birou de informații, spații de așteptare pentru călători, panou cu afișarea orelor de sosire și plecare a trenurilor.



Grupurile sanitare pentru public vor cuprinde și un grup sanitar pentru persoanele cu deficiențe locomotorii destinat și îngrijirii copiilor mici. Aceste dotări și funcțiuni respectă recomandările din normativelor UIC.

Pentru dezvoltarea și promovarea de noi concepte și tehnologii pentru energie verde regenerabilă, la nivelul acoperișului se vor integra, în concordanță cu arhitectura propusă, panouri fotovoltaice pentru producerea energiei electrice.

Clădirea de călători va fi dotată cu:

- pictograme de informare;
- bănci călători;
- recipienti colectare selectivă a deșeurilor;
- dotări PSI - extincatoare cu pulbere și CO₂;
- ștergătoare de picioare cu grătar;
- jardiniere.

Lucrări comune pentru toate clădirile

Pentru termoizolare se va utiliza polistiren extrudat și pentru hidroizolare, membrană hidroizolantă cu strat de protecție din ardezie cu calitate superioară.

Fațadele clădirii vor fi prevăzute cu sistem termoizolant din polistiren expandat, peste care sunt prevăzute tencuieli structurate, sau placaje cu cărămidă aparentă, păstrând imaginea arhitecturală inițială.

Pereții interiori vor fi tencuiți, gletuiți și zugrăviți cu vopsele lavabile sau finisaje cu placaje ceramice în funcție de destinație.

Toate pardoselile și pavajele exterioare și interioare se vor realiza în funcție de destinația încăperilor din materiale rezistente la uzură, antiderapante și ușor de întreținut (gresie, piatră naturală, parchet laminat, PVC antistatic, pardoseala tehnologică, etc.). Treptele scărilor vor fi prevăzute cu marcaj vizual pe muchia treptei.

Spațiile tehnice vor avea uși metalice proiectate conform normelor specifice. Se vor respecta cerințele normativelor UIC privind utilizarea pictogramelor și accesul în stație a persoanelor cu deficiențe fizice, de vedere și de auz.

În zonele de circulație se prevăd benzi de ghidaj tactil și benzi și suprafețe de avertizare - ce servesc persoanelor cu deficiențe de vedere, executate din materiale ce contrastează cu fundalul, antiderapante cu o suprafață rugoasă pentru detectarea ușoară cu piciorul sau cu bastonul, culoarea fiind galbenă pentru a le crește vizibilitatea. Pentru persoanele cu deficiențe fizice (de vedere, de auz sau cu deficiențe locomotorii) se prevăd următoarele:

- grup sanitar cu toate utilitățile obișnuite ale unui grup sanitar și balustrade de fixare pe fiecare parte a vasului de w.c. și un sistem de alarmă, cu buton, fixat pe peretele de lângă vasul de w.c. sau pe podea. Ușa se va deschide spre exterior.
- ghișeu la înălțimea de 0,80m, poliță de sprijinire, de scris, de depozitare a unei genți, etc.
- rampe pietonale cu pantă de maximum 6%, cu suprafață antiderapantă;
- benzi de ghidaj tactil ce servesc persoanelor cu deficiențe de vedere din materiale ce contrastează cu fundalul, antiderapante cu o suprafață rugoasă pentru



detectarea ușoară cu piciorul sau cu bastonul, culoarea fiind galbenă pentru a le crește vizibilitatea;

- benzi și suprafețe de avertizare de avertizare tactilă ce servesc persoanelor lipsite de vedere și celor cu deficiențe de vedere, din materiale ce contrastează cu fundalul (în culoarea galbenă de avertizare), cu o lățime de 0,30m, cu relief mic care să nu provoace zdruncinături sau căderea persoanei care utilizează un scaun cu roțile.

Instalații sanitare

Clădirile de călători vor fi dotate cu instalații sanitare și instalații interioare de stins incendiu noi, după caz, funcție de volumul clădirii.

Apa caldă menajeră va fi asigurată de la o centrala termică amplasată într-un spațiu special amenajat. Prepararea apei calde menajere se va face și cu pompe de căldură.

Se păstrează pe cât posibil, din punctul de vedere al poziționării, racordurile existente la rețele exterioare de apă și canalizare, acolo unde acestea există.

Alimentarea cu apă a obiectelor sanitare din clădirea de călători din stațiile c.f. Cernele, Ișalnița, Filiași, Strehaia, Târna, Drobeta Tr. Severin Mărfuri, Orșova, Băile Herculane, Iablanița, Crușovăț, Armeniș, Balta Sărată, se va face de la rețeaua publică de alimentare cu apă, existentă în apropierea stației c.f.

În haltele de mișcare Coțofeni, Răcari, Gura Motrului, Butoiești, Igiroasa, Drobeta Tr. Severin Est existentă, Gura Văii, Vârciorova, Valea Cernei, Topleț, Mehadia Noua, Mehadia Veche, Domașnea Cornea, Teregova, Vălișoara alimentarea cu apă se va face de la un puț forat nou echipat cu pompă submersibilă

Alimentarea cu apă a obiectelor sanitare din clădirea CED din stațiile c.f. Cernele, Ișalnița, Filiași, Strehaia, Târna, Drobeta Tr. Severin Mărfuri, Orșova, Băile Herculane, Iablanița, Crușovăț, Armeniș, Balta Sărată se va face de la rețeaua publică de alimentare cu apă, existentă în apropierea stației c.f..

În stația cf Slatina Timiș și în halta de mișcare Ciochiuța nu există rețele de alimentare cu apă și rețele de canalizare.

Sursa de apă pentru alimentarea instalațiilor sanitare interioare nou prevăzute, în clădirea de călători și CED, o va constitui un puț forat, nou echipat cu pompă submersibilă

Alimentarea cu apă a consumatorilor din punctul de oprire Strehaia se va face de la rețeaua de alimentare cu apă a localității.

Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatorii din clădirea de călători se va face la rețeaua de canalizare a orașului. Apele pluviale de pe acoperișul clădirii de călători vor fi colectate și evacuate la rețeaua de canalizare a orașului.

În stația cf Cernele, stația cf Drobeta Turnu Severin Mărfuri, stația cf Valea Cernei și în stația cf Mehadia Noua s-a propus o clădire nouă pentru grupul sanitar. Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatori se va face la rețeaua de canalizare existentă. În stațiile c.f. și haltele de mișcare unde nu există rețele publice de canalizare, evacuarea apelor uzate se va face la un rezervor etanș vidanșabil. Apele pluviale vor fi deversate la teren.



Instalații termotehnologice

Se va realiza o instalație de încălzire cu radiatoare din oțel, tip panou. Agentul termic este furnizat de o centrală termică amplasată într-un spațiu special amenajat.

Funcțiile de rețelele de utilități din zona stației CF centralele termice vor funcționa cu combustibil gazos sau cu energie electrică.

Se va asigura ventilarea încăperilor, acolo unde este necesar.

Instalații electrice

Lucrările de instalații electrice constau în:

- instalații electrice de iluminat normal și de siguranță pentru evacuare și continuarea lucrului;
- instalații electrice pentru prize;
- instalații electrice aferente cablării structurate;
- instalații electrice de forță;
- instalații electrice grup electrogen;
- instalație de paratrăsnet și legare la pământ.

Instalațiile electrice pentru iluminat se vor realiza cu corpuri de iluminat LED, în funcție de destinația încăperilor.

Instalațiile electrice de forță sunt prevăzute pentru alimentarea instalațiilor de climatizare, perdelelor de aer și a electropompelor.

Peroane

Prin proiect au fost prevăzute lucrări de demolare a peroanelor existente în stații și halte de mișcare și realizarea de peroane noi.

Peronul de la linia 1, cu o lungime de 250,00 m și o lățime de minimum 3,00 m și se va racorda la cota de acces în clădire prin trepte și rampe pietonale pentru persoanele cu mobilitate redusă, cu pantă de maximum 6% și suprafață antiderapantă. Denivelările mai înalte de 20 cm vor fi protejate cu balustrade metalice.

Peroanele intermediare în stațiile și haltele de mișcare existente se vor proiecta cu o lățime minimă de 3,00 m și o lungime de 250,00 m, mai puțin în stațiile: Craiova, Drobeta Turnu Severin și Orșova unde peroanele se refac la lungimea celor existente.

În stația Craiova peroanele intermediare au o lungime de 340,00 m și 240,00 m, cu o lățime de 6,00 m.

În stația Drobeta Turnu Severin peronul intermediar are o lungime de 400,00 m și o lățime de 6,00 m pentru a asigura gabaritul necesar pentru pasarela pietonală nou proiectată.

În stația Orșova peroanele intermediare au lungimea de 400,00 m și lățime de 3,00 m.

Pe toată suprafața peroanelor se va turna un strat de uzură din asfalt colorat în masă.

Peroanele proiectate vor fi realizate din elemente prefabricate de beton armat tip zid de sprijin (ZP) așezate pe fundații din beton, prin intermediul unui strat de mortar.



Între elementele tip ZP se va executa o umplutură bine compactată, deasupra căreia, la partea superioară se vor poziționa elementele prefabricate de tip dală.

Pentru iluminatul peronelor se folosesc corpuri de iluminat LED pentru exterior montate pe stâlpi din metal cu înălțimea de 4,00 m. Alimentarea cu energie electrică în zona peronului se face cu cabluri narmate din cupru montate îngropat și protejate în țevă tip PEID.

Pentru accesul călătorilor se vor amplasa treceri de nivel pietonale la ambele capete ale peronelor de la linia 1 și peronelor intermediare, constând în racordarea peronelor între ele. Peroanele vor avea pante de scurgerea *apelor meteorice* de 1% spre linii, ele fiind *preluate de drenurile ce se vor executa în lungul peronelor*.

Pentru persoanele cu dizabilități s-au prevăzut:

- benzi și suprafețe de avertizare tactilă și vizuală, antiderapante cu o suprafață rugoasă, de culoare galbenă;
- rampe la capetele peronelor cu panta de maximum 6% și suprafață antiderapantă, prevăzute cu balustrade metalice de protecție.

Ca dotări pentru peroane s-au prevăzut:

- pictograme;
- bănci;
- recipiente colectare selectivă a deșeurilor.

Pentru accesul călătorilor se vor amplasa treceri de nivel pietonale la ambele capete ale peronelor de la linia 1 și a peronelor intermediare, constând în racordarea peronelor între ele.

Copertine

În stația cf Craiova, în care există copertine, acestea se vor reabilita. Lucrările de reparații constau în înlocuirea în totalitate a învelitorii, jgheburilor și burlanelor. Învelitoarea copertinelor de la peroane va fi de tipul —~~acoperiș~~ *acoperiș fotovoltaic*”.

În stațiile cf în care nu există copertine: Cernele, Ișalnița, Filiași, Strehaia, Târna, Drobeta Tr. Severin Mărfuri, Drobeta Turnu Severin, Orșova, Băile Herculane, Iablanița, Crușovăț, Armeniș, Slatina Timiș, Balta Sarătă și în haltele de mișcare: Coțofeni, Răcari, Gura Motrului, Butoiești, Ciochiuța, Igriasa, Gura Văii, Vârciorova, Valea Cernei, Topleț, Mehadia nouă, Mehadia Veche, Domașnea Cornea, Teregova, Vălișoara pentru protecția împotriva ploii și a zăpezii s-au prevăzut copertine noi la peronul de la linia 1 și la peroanele intermediare, cu o lungime de 150,00 m.

Au fost prevăzute jgheaburi longitudinale pe întreaga lungime a copertinei și burlane din fontă maleabilă pentru colectarea apelor pluviale cu instalații de degivrare. La capetele copertinelor cât și în lungul lor se vor monta pictograme pentru informarea călătorilor.

Pentru preluarea apelor pluviale de pe copertine se va prevedea o rețea de canalizare, nouă îngropată, formată din tuburi de polietilenă de înaltă densitate gofrate și cămine de vizitare. Coborârile de pe copertină la primul cămin de vizitare, vor fi din fontă ductilă. Evacuarea apelor pluviale se va face la rețeaua de canalizare (acolo unde există) sau la un receptor natural existent în apropiere punctului de deversare a rețelei nou proiectată.



În halte au fost prevăzute copertine refugiu cu învelitoarea de tipul —acoperiș fotovoltaic”, prevăzută cu pantă, fiind asigurată astfel scurgerea apelor pluviale ce vor fi deversate la teren. Sub copertină vor fi prevăzute bănci pentru publicul călător. Pe copertina refugiu, pe partea dinspre linii, se vor monta pictograme pentru informarea călătorilor. Pentru amplasarea copertinelor refugiu, se vor crea niște alveole, în afara zonei de 3,00 m de circulație a peroanelor. Pentru iluminatul peroanelor în zona cu copertină se folosesc corpuri de iluminat LED

Tunel pietonal

Pentru tunelul pietonal existent s-au prevăzut lucrări de reparații și înlocuire a finisajelor.

Finisajele tunelului vor fi ușor de întreținut: placare ceramica la pereți, iar pentru pardoseli și scări placare ceramica antiderapantă. Marginile treptelor vor avea striuri antiderapante având rolul și de marcaje vizuale. Balustradele de protecție și mâna curenta vor fi din oțel inoxidabil, proiectate în conformitate cu cerințele UIC. Persoanele cu dizabilități locomotorii vor putea utiliza platformele elevatoare amplasate la scări, pentru accesarea cu ușurința a fiecărui peron în parte și dotări/facilități în conformitate cu cerințele UIC. În tunel se amplasează ca dotări pictograme și recipiente colectare selectivă a deșeurilor.

Pentru spălarea pardoselii tunelului pietonal se va monta un robinet dublu-serviciu alimentat de la rețeaua exterioară de apă cea mai apropiată. . Evacuarea apelor se face la un cămin de vizitare amplasat în apropierea tunelului pietonal. Iluminatul tunelului pietonal se va face cu corpuri de iluminat LED cu aprindere sigură.

Gard de protecție între linii

Între liniile directe de va realiza un gard de protecție, cu o lungime care depășește cu 10 metri capetele peroanelor intermediare, respectiv trecerilor la nivel și este alcătuit din panouri din plasă de sârmă între stâlpi metalici încastrați în țevi introduse în sol.

În dreptul trecerii la nivel gardul de protecție este prevăzut cu o poartă glisantă pentru restricționarea accesului, călătorii fiind astfel obligați să circule prin tunelul pietonal.



Tabel 17. Tipurile de lucrări civile proiectate în stațiile cf

Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
1.	Craiova	Dolj	Copertina	Reabilitare	13km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Tunel pietonal	Reabilitare	
			Peroane	Reabilitare	
			Gard de protecție între linii	Construcție nouă	
2.	Craiova Triaj hc.	Dolj	Peroane	Reconstrucție	12,5km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
3.	Cernele	Dolj	Clădire călători	Reabilitare	7km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Substație tracțiune	Reabilitare	
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Cladire CED	Reabilitare	
			Grup sanitar	Construcție nouă	
			Container CE	Nou	
			Tunel pietonal	Reabilitare	
			Cabina de manevră	Reabilitare	
			Locuință serviciu	Reabilitare	
4.	Ișalnița hc	Dolj	Peroane	Reconstrucție	2840m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
5.	Ișalnița	Dolj	Clădire călători	Reabilitare	1700m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
			Grup sanitar	Reabilitare	
			Container CE	Nou	
			Cladire CED	Reabilitare	
6.	Almăj h	Dolj	Peroane	Reconstrucție	2400m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
7.	Coțofeni Hm	Dolj	Clădire călători + CED	Reabilitare	2500m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Container CE	Nou	
			Grup sanitar	Reabilitare	
8.	Brădești h	Dolj	Peroane	Reconstrucție	980m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
9.	Răcari Hm	Dolj	Clădire călători	Reabilitare	1000m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție	



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
				nouă	
			Clădire CED	Reabilitare	
			Container CE	Nou	
10.	Canton 282 h	Dolj	Peroane	Reconstrucție	1300m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
11.	Filiași	Dolj	Clădire călători+ CED	Reabilitare	2100m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire poliție TF	Reabilitare	
			Clădire District	Reabilitare	
			Clădire TTR	Reabilitare	
12.	Gura Motrului Hm	Mehe dinți	Clădire călători +CED	Reabilitare	20m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
			Container CE	Nou	
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire District LC	Reabilitare	
13.	Butoiești Hm	Mehe dinți	Clădire călători + CED	Reabilitare	300m față de ROSCI0366- Râul Motru
			Container CE	Nou	
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire District	Reabilitare	
14.	Lunca Banului hc	Mehe dinți	Peroane	Reconstrucție	15m față de ROSCI0366- Râul Motru
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
			Clădire Călători + CED	Reabilitare	
15.	Strehaia	Mehe dinți	Clădire călători	Reabilitare	700m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire CED	Reabilitare	
			Container CE	Nou	
16.	Strehaia hc.	Mehe dinți	Clădire Călători+ CED	Construcție nouă	600m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
			Peroane	Construcție nouă	
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
17.	Ciochiuta Hm	Mehe dinți	Cădire Călători + CED	Construcție nouă	800m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
			Peroane	Construcție nouă	
			Copertine	Construcție nouă	
18.	Tâmna	Mehe dinți	Clădire călători + CED	Reabilitare	4000m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Container CE	Nou	
			Locuință de serviciu	Reabilitare	
19.	Igiroasa Hm	Mehe dinți	Clădire călători +CED	Reabilitare	330m față de ROSCI0432-Prunișor
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
			Grup sanitar	Reabilitare	
20.	Prunișor	Mehe dinți	Clădire Călători + CED	Construcție nouă	500m față de ROSCI0432-Prunișor
			Peroane	Construcție nouă	
			Tunel pietonal	Construcție nouă	
			Gard de protecție între linii	Construcție nouă	
			Copertine	Construcție nouă	
21.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	Mehe dinți	Clădire călători +CED	Reabilitare	4000m față de ROSC0420-Oprănești
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Grup sanitar	Construcție nouă	
			Clădire anexă	Reabilitare	
22.	Drobeta Tr. Severin Est Hm	Mehe dinți	Clădire călători + CED	Reabilitare	5500m față de ROSC0420-Oprănești
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	NOU	
			Copertină refugiu	Construcție nouă	
23.	DROBET A TR. SEVERIN	Mehe dinți	Clădire călători	Reparații+igenizare	5000m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
			Peroane	Reabilitare	
			Container CE	NOU	
			Copertine	Construcție nouă	



Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
			Pasarela pietonală	Construcție nouă	
			Pasarele existente	Reabilitare	
			Gard de protecție între linii	Construcție nouă	
24.	Dinamici h	Mehedintși	Peroane	Reconstrucție	2600m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
			Clădire canton	Reabilitare	
25.	Gura Văii Hm	Mehedintși	Clădire călători +CED	Reabilitare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier și 30m față de RONPA0615-Valea Oglănicului
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
26.	Jidoștița h	Mehedintși	Peroane	Reconstrucție	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
27.	Vârciorova Hm	Caraș - Severin	Clădire călători + CED	Reabilitare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier și 20m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Container CE	Nou	
28.	Ilovița h	Mehedintși	Peroane	Reconstrucție	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier și 400m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
29.	Șantier Naval h	Mehedintși	Peroane	Reconstrucție	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții
			Copertine refugiu	Construcție	



Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
				nouă	Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier
30.	Orșova	Mehe dinți	Clădire călători + CED	Reabilitare	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier
			Peroane	Reabilitare	
			Copertine	Construcție nouă	
			Container CE	Nou	
31.	Valea Cernei Hm	Caraș - Severi n	Clădire călători+ CED	Reabilitare	600m față de ROSCI0206- Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării- Baziaș-Portiile de Fier
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
			Grup sanitar	Construcție nouă	
			Locuință de serviciu	Reabilitare	
32.	Topleț Hm	Caraș - Severi n	Clădire călători	Reabilitare	2400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei, 3500m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire CED	Reabilitare	
33.	Băile Herculane	Caraș - Severi n	Clădire călători +CED	Reabilitare	20m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei, 250m față de RONPA0312- Iardașița și 500m față de RONPA0313-Belareca, 4900m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți, 500m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
			Peroane	Reabilitare/Re construcție	
			Container CE	Nou	
			Pergolă	Reabilitare	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire anexă	Reabilitare	
34.	Mehadia Noua Hm	Caraș - Severi n	Clădire călători+ CED	Reabilitare	500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei, 550m față de RONPA0313- Belareca, 5000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 700m față de RONPA0001-Domogled- Valea Cernei
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
			Grup sanitar	Construcție nouă	
			Locuință de serviciu	Reabilitare	
35.	Mehadia		Clădire călători	Reabilitare	1400m față de ROSCI0069-



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
	Veche Hm	Caraș - Severin	+CED		Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 1000m față de RONPA0313-Belareca, 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
36.	Iablanța		Peroane		5800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 900 față de RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
			Cladire CED	Reabilitare	
			Clădire călători	Reabilitare	
37.	Crușovăț	Caraș - Severin	Clădire călători + CED	Reabilitare	9500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
38.	Cornea hc	Caraș - Severin	Peroane	Reconstrucție	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
39.	Domașnea Cornea Hm	Caraș - Severin	Clădire călători	Reabilitare	8200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
			Cladire CED	Reabilitare	
			Clădire District	Reabilitare	
40.	Luncavița h	Caraș - Severin	Peroane	Reconstrucție	8000m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
			Clădire canton	Reabilitare	
41.	Poarta Hm	Caraș - Severin	Peroane	Reconstrucție	5500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
42.	Teregova Hm	Caraș - Severin	Clădire călători	Reabilitare	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Container CE	Nou	
			Clădire District	Reabilitare	
			Cladire CED	Reabilitare	
43.	Armeniș	Caraș -	Clădire călători	Reabilitare	200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
			Peroane	Reconstrucție	



Nr. crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Tip lucrare proiectată	Distanța față de ariile protejate
		Severin	Copertine	Construcție nouă	
			Clădire CED	Reabilitare	
			Container CE	Nou	
44.	Slatina Timiș	Caraș - Severin	Clădire călători + CED	Construcție nouă	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire District	Reabilitare	
45.	Vălișoara Hm	Caraș - Severin	Clădire Călători + CED	Reabilitare	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Peroane	Reconstrucție	
			Container CE	Nou	
			Copertine	Construcție nouă	
46.	Petroșnița h	Caraș - Severin	Peroane	Reconstrucție	470m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Copertine refugiu	Construcție nouă	
47.	Valea Timișului h	Caraș severin	Copertine refugiu	Construcție nouă	170m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Peroane	Reconstrucție	
			Clădire Călători + CED	Reabilitare	
48.	Balta Sărată	Caraș - Severin	Clădire Călători	Reabilitare	2700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3200m față de RONPA0317-Fânața cu narcise Zervești
			Peroane	Reconstrucție	
			Copertine	Construcție nouă	
			Clădire CED	Reabilitare	
			Container CE	Nou	
49.	Caransebeș h	Caraș - Severin	Peroane	Reconstrucție	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3800m față de RONPA0317-Fânața cu narcise Zervești
			Clădire Călători	Reabilitare	
			Copertine refugiu	Construcție nouă	

Tabel 18. Tipurile de lucrări la instalațiile sanitare, electrice și termice

Nr. crt.	Stația/Halta	Județ	Tip construcție	Tip Lucrări		
				Sanitare	Electrice	Termice/ventilație
1.	Craiova	DJ	Tunel pietonal	Evacuare ape accidentale în rețeaua de canalizare Alimentare cu apa de la rețea	Corpuri de iluminat LED	-



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Copertină	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Acoperiș fotovoltaic	-
			Peroane		Corpuri de iluminat LED	-
2.	Craiova Triaj hc.	DJ	Peroane	Apele pluviale (conventional curate) vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
3.	Cernele	DJ	Clădire călători	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etans vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Substație tracțiune + container metalic	Apele pluviale epurate si deversate prin pompare la teren	Instalatii electrice	Instalație climatizare
			Peroane	Evacuare ape pluviale la teren sau emisar	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Clădire CED	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etans vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezerva	Instalație ventilatie
			Grup sanitar	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etans vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Instalație încalzire și ventilație
			Tunel pietonal	Fara instalatii	Corpuri de iluminat LED	-
Locuință serviciu	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etans vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-			
4.	Ișalnița	DJ	Clădire călători	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație – gaze
			Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
			Grup sanitar	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Instalație încalzire și



						ventilație
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire CED	Bransament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
5.	Almăj h	DJ	Peroane Copertine refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Clădire călători + CED	Alimentare cu apa - Put forat. Canalizare – Rezervor etans vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Grup sanitar		Sursă alimentare de rez	Instalație ventilație
6.	Coțofeni Hm	DJ	Grup Electogen		Corpuri de iluminat LED	-
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Acoperiș fotovoltaic	-
			Copertine			-
7.	Brădești h	DJ	Peroane Copertine refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Grup sanitar	Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Clădire CED		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Grup Electogen		Corpuri de iluminat LED	-
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Acoperiș fotovoltaic	-
			Copertine			-
9.	Canton 282 h	DJ	Peroane Copertine refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Clădire călători+ CED	Bransament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	-
			Peroane	Evacuare ape	Corpuri de	-



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Copertine	pluviale în rețeaua de canalizare	iluminat LED Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezerva	Instalație ventilație
			Clădire poliție TF	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
			Clădire district TTR	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
			Clădire district & LE	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
11.	Gura Motrului Hm	MH	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire District LC	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-
12.	Butoiești Hm	MH	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
13.	Lunca Banului hc	MH	Peroane Copertine refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire Călători +CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
14.	Strehaia	MH	Clădire	Branșament la rețea	Corpuri de	Centrală



			călători	apă/canal	iluminat LED	termică în condensație – gaze + pompă de caldură
			Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen	Branșament la rețea apă/canal	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Instalație încălzire și ventilație
15.	Strehaia hc.	MH	Clădire Călători	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
16.	Ciochiuța Hm	MH	Cădire Călători +CED	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație – gaze + pompe de caldură
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
17.	Tâmna	MH	Clădire călători	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Peroane		Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Acoperiș fotovoltaic	-
			Clădire		Alimentare-un puț	Corpuri de



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			CED	forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	iluminat LED	termică în condensație - gaze
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Anexa Post Trafo	Nu este cazul	Corpuri de iluminat LED	-
			Clădire Locuință	Alimentare-un puț forat Ape uzate - rezervor etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-
18.	Igiroasa Hm	MH	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
19.	Prunișor	MH	Clădire Călători + CED+ TTR	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Grup Electogen		-	
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Tunel pietonal	-	Corpuri de iluminat LED	-
20.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri.	MH	Clădire călători +CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică- electrică
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup sanitar	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Instalație încalzire și ventilație



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Clădire Exploatare	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
21.	Drobeta Tr. Severin Est Hm	MH	Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane Copertină refugiu	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
						-
22.	DROBETA TR. SEVERIN	MH	Clădire călători	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensatie - gaze
			Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Lift	-	Alimentare tabloul TG din clădirea călători	-
			Pasarela pietonală	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare		-
			Pasarele existente			-
23.	Dinamica h	MH	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
24.	Gura Văii Hm	MH	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
25.	Jidoșțița h	MH	Peroane	-	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu	-		-
26.	Vârciorova Hm	CS	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de	Instalație ventilație



					rezervă	
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
27.	Ilovița h	MH	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
28.	Șantier Naval h	MH	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
29.	Orșova	MH	Clădire călători (5 corpuri cu CED)	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Evacuare ape pluviale în rețeaua de canalizare	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
30.	Valea Cernei Hm	CS	Clădire călători+ CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
31.	Topleț Hm	CS	Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
32.	Băile Herculane	CS	Clădire călători +CED	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Peroane	Evacuare ape	Corpuri de	-



			Copertine	pluviale în rețeaua de canalizare	iluminat LED Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Anexa	Branșament la rețea apă/canal	Corpuri de iluminat LED	-
33.	Mehadia Noua Hm	CS	Clădire călători+ CED	Alimentare cu apă-puț forat	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup sanitar	Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
34.	Mehadia Veche Hm	CS	Clădire călători +CED	Alimentare cu apă-puț forat	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup Electogen	Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
35.	Iablanța	CS	Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Grup Electogen	Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Clădire CED	Alimentare cu apă-puț forat	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil			
36.	Crușovăț	CS	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă-puț forat	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
				Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil		



			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen	-	Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Grup sanitar	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Instalație de încălzire și ventilație
37.	Cornea hc	CS	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
38.	Domașnea Cornea Hm	CS	Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație			
39.	Luncavița h	CS	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
40.	Poarta Hm	CS	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
41.	Teregova Hm	CS	Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Clădire CED			
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație			
42.	Armeniș	CS	Clădire călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică-electrică
			Clădire CED			
			Peroane	Apele pluviale vor fi	Stâlpi de	



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Copertina	devesrsate la teren	iluminat Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
43.	Slatina Timiș	CS	Clădire călători + CED	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică- electrică+ pompe de caldură
			Peroane	Apele pluviale vor fi devesrsate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
44.	Vălișoara Hm	CS	Clădire Călători + CED	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică- electrică
			Grup Sanitar		Corpuri de iluminat LED	
			Peroane	Apele pluviale vor fi devesrsate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
45.	Petroșnița h	CS	Peroane	Apele pluviale vor fi devesrsate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
46.	Valea Timișului Hm	CS	Peroane	Apele pluviale vor fi devesrsate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire Călători	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Clădire CED		Corpuri de iluminat LED	Centrală termică în condensație - gaze
			Anexe (Magazie si Grup Sanitar)	Alimentare cu apă- puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	-



47.	Balta Sărată	CS	Clădire Călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Climatizare multisplit tip VRF Centrală in termică in condensatie - gaze
			Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine		Acoperiș fotovoltaic	-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire CED	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Climatizare multisplit tip VRF
			Grup sanitar		Corpuri de iluminat LED	Instalație de încălzire și ventilație
48.	Caransebeș haltă h	CS	Peroane	Apele pluviale vor fi deversate la teren	Corpuri de iluminat LED	-
			Copertine refugiu			-
			Grup Electogen		Sursă alimentare de rezervă	Instalație ventilație
			Clădire Călători	Alimentare cu apă-puț forat Evacuare ape uzate – bazin etanș vidanjabil	Corpuri de iluminat LED	Climatizare multisplit tip VRF. Centrală termică în condensatie - gaze



Amenajare piața gării

În vecinătatea clădirilor de călători existentă se vor amenaja:

- spații pentru circulații pietonale - inclusiv a celor cu dificultăți motorii
- spații pentru parcare auto
- spații verzi

În aceste zone se va amplasa mobilier stradal: bănci și banchete, recipiente colectare selectiva a deșeurilor, jardiniere, stative pentru biciclete.

Se va amenaja o parcare atât pentru personalul stației, cât și pentru publicul călător.

Tot în această zonă se vor amenaja locuri de parcare pentru persoane cu deficiențe, marcate și semnalizate corespunzător.

Lucrările vor consta în realizarea stratului de rezistență și de uzură din asfalt.

Pentru zona de parcare este prevăzut un iluminat exterior. Acesta se realizează cu corpuri de iluminat pentru exterior montate pe stâlpi metalici.

De pe suprafața parcării amenajate se vor prelua apele meteorice prin intermediul unor guri de scurgere și se vor evacua la rețeaua de canalizare prin intermediul unei rețele noi de canalizare.

În zonele adiacente circulațiilor pietonale, parcajelor și acceselor în clădire se vor amenaja jardiniere, zone cu spații verzi prin așternere de pământ vegetal și plantări de gazon și arbuști ornamentali.

Depozitarea deșeurilor se va realiza în europubele amplasate pe o suprafață betonată.

Dacă în vecinătatea clădirii de călători nou proiectate există rețea de alimentare cu apă potabilă se va prevedea o fântână de băut apă, alimentată de la rețeaua de apă.

Fântana va fi cu jet comandat.

Vor fi prevăzute armături de închidere/golire astfel încât în perioada rece a anului fântâna să poată fi protejată împotriva înghețului.

Evacuarea apelor uzate de la fântâna de băut apă se va realiza, după caz, la rețeaua de canalizare sau la rezervorul etanș vidanjabil, nou prevăzut.



Tabel 19. Lista cu amenajare spații verzi și parcări

Nr.crt.	Stația /Halta	Județ	Suprafață spații verzi (m ²)	Suprafață parcare (m ²)	Distanța față de ariile protejate
1.	Cernele	Dolj	150	250	7km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2.	Ișalnița	Dolj	220	450	1700m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3.	Coțofeni Hm	Dolj	220	450	2500m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4.	Răcari Hm	Dolj	220	450	1000m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5.	Filiași	Dolj	245	455	2100m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6.	Gura Motrului Hm	Mehedinți	150	420	20m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7.	Butoiești Hm	Mehedinți	220	450	300m față de ROSCI0366-Râul Motru
8.	Lunca Banului hc	Mehedinți	150	170	15m față de ROSCI0366-Râul Motru
9.	Strehaia	Mehedinți	220	450	700m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
10.	Strehaia hc	Mehedinți	150	250	600m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
11.	Ciochiuța Hm	Mehedinți	220	450	800m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
12.	Tâmna	Mehedinți	220	450	4000m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
13.	Igiroasa Hm	Mehedinți	220	450	330m față de ROSCI0432- Prunișor
14.	Prunișor	Mehedinți	245	555	500m față de ROSCI0432- Prunișor
15.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	Mehedinți	220	450	4000m față de ROSC0420- Oprănești
16.	Drobeta Tr. Severin	Mehedinți	245	555	5000m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
17.	Jidoștița h	Mehedinți	150	250	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier
18.	Vârciorova Hm	Caraș - Severin	220	450	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în



					RONPA0014-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova
19.	Orșova	Mehedinți	700	600	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier
20.	Valea Cernei Hm	Caraș-Severin	220	450	600m față de ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier
21.	Topleț Hm	Caraș-Severin	220	450	2400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 3500m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
22.	Băile Herculane	Caraș-Severin	220	450	20m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 250m față de RONPA0312-Iardașița și 500m față de RONPA0313-Belareca, 4900m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 500m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
23.	Mehadia Noua Hm	Caraș-Severin	220	450	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 550m față de RONPA0313-Belareca, 5000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
24.	Mehadia Veche Hm	Caraș-Severin	220	450	1400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 1000m față de RONPA0313-Belareca, 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
25.	Iablanița	Caraș-Severin	220	450	5800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare
26.	Crușovăț	Caraș-Severin	150	220	9500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

					Cernei
27.	Domașnea Cornea Hm	Caraș- Severin	220	450	8200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
28.	Teregova Hm	Caraș- Severin	220	450	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
29.	Armeniș	Caraș- Severin	220	450	200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
30.	Slatina Timiș	Caraș- Severin	245	555	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
31.	Vălișoara Hm	Caraș- Severin	220	450	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
32.	Petroșnița h	Caraș- Severin	220	450	470m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
33.	Valea Timișului Hm	Caraș - Severin	220	450	170m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
34.	Balta Sărată	Caraș - Severin	220	450	2700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3200m față de RONPA0317- Fâneața cu narcise Zervești
35.	Caransebeș h	Caraș - Severin	150	170	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca, 3800m față de RONPA0317- Fâneața cu narcise Zervești
Total			7790	14800	



1.7.1.8 Drumuri tehnologice, drumuri de acces, treceri la nivel

Drumuri tehnologice

Pentru realizarea lucrărilor de terasamente, în lungul liniei c.f. sunt necesare drumuri tehnologice. Aceste drumuri, după încheierea lucrărilor vor fi folosite ca drumuri de întreținere.

Pe zonele unde au fost proiectate variante de traseu se prevăd drumuri care să permită accesul la lucrare a utilajelor de lucru precum și aprovizionarea cu materiale. Toate aceste drumuri se leagă la drumurile existente în zonă, permițând de asemenea și accesul la proprietățile agricole ce se găsesc în vecinătatea căii ferate. Pentru drumurile clasificate sistemul rutier al zonei amenajate va fi corespunzător cu cel al drumului existent.

Drumuri de acces la tuneluri

Pentru accesul la tuneluri atât în perioada de execuție a lucrărilor cât și în perioada de exploatare se vor utiliza următoarele drumuri de acces:

Tabel 20. Drumuri de acces la tuneluri

Nr.crt.	Pozitie kilometrică corespunzătoare pe calea ferată	Categorie drum	Lungimea drumului (m)	Suprafață structură asfaltică (m ²)	Distanța în raport cu N2000
1.	345+800-345+900	Acces tunel Balota	62	311	în interiorul ROSCI0420-Oprănești și la 4km față de RONPA0643-Lacul fosilifer Pietrele Roșii
2.	352+089- 352+574	Acces tunel Balota	160	789	200m față de ROSCI0420-Oprănești și 1,5km față de RONPA0643- Lacul fosilifer Pietrele Roșii
3.	412+410 - 412+827	Acces tunel Iablanița	495	2973	400m față de RONPA0323-Râpa Neagră, 2km față de RONPA0326- Valea Greața și 3,5km față ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled- Valea Cernei
4.	435+400 - 435+407	Acces tunel Poarta 1	185	1102	7km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
5.	436+686- 436+836	Acces tunel Poarta 1	212	1272	7km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
6.	437+404 - 437+504	Acces tunel Poarta 2	198	1183	6,5km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
TOTAL			1312	7630	

Treceri la nivel

În zona trecerilor la nivel ce se păstrează, de o parte și de alta a căii ferate, pe o distanță de minim 20 m de la șina cea mai apropiată se amenajează drumul existent astfel încât să fie în aliniament.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Trecerile la nivel cu calea ferată se vor reabilita prin înlocuirea dalelor de beton existente cu dale elastice agrementate AFER.

Pe o lungime de 5,00 m de o parte și de alta a axelor liniilor extreme și pe zona liniilor c.f. niveleta drumului va fi orizontală. Suprafața carosabilă a drumului se modernizează cu asfalt pe distanțe de minim 30 m de o parte și de alta a căii, în funcție de lungimea porțiunii de drum afectată ca urmare a asigurării elementelor geometrice în plan și profil longitudinal.

Toate trecerile la nivel proiectate vor avea dale elastice.

În tabelul de mai jos sunt prezentate intersecțiile liniei de cale ferată proiectată cu alte artere rutiere de interes local sau național (treceri la nivel).



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 21. Trecuri la nivel proiectate pe tronson Craiova-Caransebeș

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km existent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
1.	Cernele - Ișalnița	260+829	260+830	se menține	120	V	275	2500 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
2.	Ișalnița	263+785	263+785	se menține	120	V	275	2000 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
3.	Ișalnița - Coțofeni	268+682	268+682	se menține	120	V	275	2600 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
4.	Coțofeni - Răcari	272+538	272+538	se menține	120	V	275	1100 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
5.	Răcari	279+856	279+856	se menține	120	IV	325	1100 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
6.	Răcari - Filiași	282+232	282+232	se menține	120	V	275	1300 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
7.	Răcari - Filiași	284+130	284+130	se menține	120	V	275	1700 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
8.	Filiași	286+523	286+525	se menține	120	IV	275	2200 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
9.	Filiași - Gura Motrului	288+752	288+880	se menține	120	V	275	500 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
10.	Gura Motrului	292+811	292+945	se menține	120	IV	325	200 m ROSCI0045 - Coridorul Jiului
11.	Gura Motrului - Butoiești	295+143	295+280	se menține	120	V	275	1300 m ROSCI0366 -Râul Motru
12.	Gura Motrului - Butoiești	296+610	296+610	se menține	120	IV	325	950 m ROSCI0366 -Râul Motru
13.	Gura Motrului - Butoiești	297+692	297+692	se menține	120	V	275	700 m ROSCI0366 -Râul Motru
14.	Butoiești - Strehaia	301+090	301+215	se menține	120	V	275	600 m ROSCI0366 -Râul Motru



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km existent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
15.	Strehaia	310+300	310+443	se menține	120	V	275	600 m ROSCI0405 -Dealurile Strehaia-Bâtlanele 1000 m ROSCI0366 -Râul Motru
16.	Strehaia - Ciochiuța	315+818	315+950	se menține	120	V	275	800 m ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele
17.	Ciochiuța	317+560	317+687	se menține	120	V	275	700 m ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele
18.	Ciochiuța – Târna	321+803	321+930	se menține	120	V	275	2400 m ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele
19.	Drobeta Tr. Severin	363+165	362+810	se menține	70	III	325	5400 m ROSCI0206 -Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier
20.	Drobeta - Gura Văii	365+268	364+950	se menține	100	III	325	3400 m ROSCI0206 -Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier
21.	Drobeta - Gura Văii	365+977	365+620	se menține	100	III	325	3000 m ROSCI0206 -Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier
22.	Drobeta - Gura Văii	-	366+300	trecere nouă	100	V	275	2400 m ROSCI0206 -Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 1200 m față de RONPA0625-Dealul Vărănic



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km exitent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
23.	Orșova	388+375	388+025	se menține	70	V	275	50 m ROSPA0026 - Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
24.	Orșova - Valea Cernei	390+580	390+200	se menține	70	V	275	300 m ROSPA0026 - Cursul Dunării- Baziaș-Portile de Fier în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei
25.	Orșova - Valea Cernei	391+911	391+350	se menține	70	V	275	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080 Munții Almăjului-Locvei, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
26.	Topleț	397+834	397+300	se menține	70	V	325	2300 m ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
27.	Topleț	397+915	397+380	se menține	71	V	275	2400 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei
28.	Topleț - Băile Herculane	400+190	399+650	se menține	70	V	325	450 m ROSCI0069 -Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312- Iardașița, 3900m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
29.	Topleț - Băile Herculane	400+965	400+430	se menține	71	V	275	10 m ROSCI0069 -Domogled-Valea Cernei, 160m față de RONPA0312- Iardașița, 4000m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km exitent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
30.	Topleț - Băile Herculane	402+240	401+705	se menține	70	V	275	300 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei, 100m față de RONPA0312- Iardașița, 4100m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
31.	Topleț - Băile Herculane	403+965	403+445	se menține	70	V	275	250 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei 1100 m ROSPA0035 -Domogled-Valea Cernei, 450m față de RONPA0312- Iardașița, 4150m față de RONPA0931- Geoparcul Platoul Mehedinți
32.	Topleț - Băile Herculane	404+670	404+140	se menține	70	V	275	30m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei 600 m ROSPA0035 -Domogled- Valea Cernei, 20m față de RONPA0312-Iardașița, 500m față de RONPA0310-Coronini-Bedina, 4200m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 200m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei
33.	Mehadia Nouă	406+405	405+870	se menține	65	V	275	300 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0313- Belareca, 600m față de RONPA0310- Coronini-Bedina, 4400m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți, 400m față de RONPA0001- Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km exitent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
34.	Mehadia Nouă	407+884	407+350	se menține	65	V	275	840 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0313-Belareca, 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
35.	Mehadia Veche	409+075	408+550	se menține	65	V	275	1400 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1400m față de RONPA0313-Belareca, 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
36.	Mehadia Veche - Iablanița	410+460	409+930	se menține	66	V	276	2400 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1300m față de RONPA0326-Valea Grețca
37.	Iablanița - Crusovăț	418+830	418+480	se menține	65	V	275	7000 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 1800m față de RONPA0327-Ravena Crouri
38.	Iablanița - Crusovăț	421+750	421+450	se menține	54	V	276	9000 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 2800m față de RONPA0327-Ravena Crouri
39.	Crusovăț - Domașnea Cornea	-	426+600	Trecere nouă pe var.11	120	V	275	9600 m ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei, 2200m față de RONPA0325-Dealul Petrolea-Cuptoare



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km existent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
40.	Crușovăț - Domașnea Cornea	-	428+000	Trecere nouă pe var.11	120	V	275	10000 m ROSCI0069 - Domogled- Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei
41.	Crușovăț – Domașnea Cornea	-	428+950	Trecere nouă pe var.11	120	V	275	9600 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
42.	Domașnea Cornea	-	431+400	Trecere nouă pe var.11	120	V	275	8800 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
43.	Poarta - Teregova	-	438+144	Trecere nouă pe var.12	120	V	275	3300 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
44.	Poarta - Teregova	-	439+400	Trecere nouă pe var.12	120	V	275	2800 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
45.	Poarta - Teregova	-	439+940	Trecere nouă pe var.12	120	V	275	2100 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
46.	Armeniș - Slatina Timiș	450+245	449+360	se menține	65	V	275	2700 m ROSCI0284 -Cheile Teregovei
47.	Slatina Timiș - Vălișoara	456+403	455+530	se menține	65	V	275	280 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
48.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+110	458+230	se menține	100	V	275	400 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
49.	Vălișoara	460+936	460+054	se menține	100	V	275	500 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
50.	Vălișoara - Balta Sărată	462+630	461+750	se menține	100	V	275	460 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Interval/Stație	Poziție km existent	Poziție km pr.	Comparație cu situația existentă	Viteza proiectată pe c.f. (km/oră)	Clasa tehnică a drumului	Suprafață asfalt (mp)	Distanța față de ariile protejate
51.	Vălișoara - Balta Sărată	466+358	465+500	se menține	70	V	325	180 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
52.	Vălișoara - Balta Sărată	468+679	467+800	se menține	70	V	275	1300 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3800m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
53.	Balta Sărată	469+761	468+900	se menține	70	V	275	2400 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 3700m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
54.	Balta Sărată - Caransebeș	474+128	473+250	se menține	70	V	275	2100 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca
55.	Balta Sărată - Caransebeș	474+630	473+800	se menține	70	V	275	1700 m ROSCI0385 -Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Toate trecerile la nivel proiectate sunt prevăzute cu dale elastice.



1.7.1.9 Instalații de semnalizare, electrificare feroviară și telecomunicații

Instalațiile de Semnalizare

Criteriile de proiectare adoptate pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate sunt prezentate în continuare:

- Întreaga linie va fi linie electrificată;
 - Întreaga linie va avea trafic combinat (trenuri de călători cu viteza max de circulație de 160 km/oră, trenuri de marfă între 80 și maxim 120 km/oră);
 - Introducerea instalațiilor de Centralizare Electronică (CE);
 - Acționarea macazurilor cu electromecanisme de curent alternativ trifazat;
 - Semnale de circulație și manevră noi folosind unități luminoase cu LED;
 - Introducerea Blocului de Linie Automat Integrat (BLAI);
 - Adoptarea sistemului de semnalizare TMV în stații și pe BLAI;
 - Sistem de autostop tip INDUSI nou;
 - Implementarea sistemului de siguranță ERTMS/ETCS nivel 2 și GSM-R;
 - Alimentarea, comanda și controlul instalațiilor BLAI se face din stațiile vecine;
 - Electroalimentarea instalațiilor CE se va face din 3 surse: rețeaua națională, linia de contact și grupul electrogen;
 - Circuite de cale electronice noi pentru linie electrificată;
 - Rețele noi de cabluri pentru semnalizare și telecomunicații;
 - Instalații electronice de semnalizare noi la trecerile la nivel pe baza de sistem computerizat;
 - Montarea instalațiilor de centralizare electronice se va face în clădiri tip container noi.
 - Introducere un Centru de Control Operațional pentru managementul Trafic
- În stațiile Prunișor Nou, Ciochiuța, Slatina Timiș montarea instalațiilor de centralizare electronice (CE) se va face în spații special amenajate în interiorul noilor clădiri de călători iar în restul stațiilor acestea se vor monta în clădiri tip container noi.

În privința sistemului de pozare a cablurilor în linie curentă, se va avea în vedere și pozarea în săpătură.

Pentru Blocul de Linie Automat Integrat BLAI, toate cablurile și canalele este necesar să fie înlocuite cu unele noi, pe întreaga lungime a liniei cf. Cablurile vor fi pozate în săpătură sau instalate în canale de cablu și îngropate.

Instalațiile de Electrificare Feroviară

Lucrările sistemului de electrificare pentru reabilitarea liniei c.f. de pe tronsonul Craiova-Dr. Turnu Severin-Caransebeș se referă la următoarele instalații:

- instalații de energo-alimentare (substații de tracțiune STE, posturi de secționare - PS, posturi de subsecționare-PSS, posturi de legare în paralel-PLP, fiderii de alimentare, fiderii de întoarcere)
- instalații de comandă la distanță a separatoarelor (CDS) din stațiile c.f. și din zonele neutre amplasate în liniile curente;



- instalații de alimentare cu energie electrică din linia de contact (Posturi de transformare PTA 25/0,230kV) a instalațiilor de centralizare electrodinamică (CE) și a instalațiilor de topirea gheții și a zăpezii la macazuri în stațiile c.f.(ÎM);
- instalații de topirea gheții și a zăpezii la macazuri (ÎM)
- echipament pentru postul de dispecerat energetic feroviar (DEF) în vederea conducerii operative prin sistemul informatic SCADA a instalațiilor fixe de tracțiune electrică;
- linie de contact
- instalații de protecție (pentru obiectele aflate în calea și vecinătatea căii ferate electrificate - PICV) împotriva influențelor periculoase generate de tracțiunea electrică.

Se vor înlocui elementele de sprijin (stâlpi și ancore) cu stâlpi nou metalici și ancore la nivel sau supraînălțate.

Telecomunicații

Scopul lucrărilor de telecomunicații este de a asigura:

- instalațiile de telecomunicații pentru comunicațiile operative
- instalațiile de telecomunicații din stații
- legăturile la obiectivele care nu au fost cuprinse în celelalte capitole
- demontarea vechilor instalații TTR.

Sistemul de telecomunicații care se va implementa pe linia Craiova-Caransebeș, este prezentat sub forma următoarelor categorii de instalații Tc:

- FO (Cablu FO-TTR),
- TC (Instalații de TeleComunicații feroviare),
- SIP/SAP (Sistemele de Informare și Anunțare a Pasagerilor),
- RTD (Rețeaua de Transmisiuni Digitale TTR),
- RCI (Rețeaua de Comutație ISDN).

Cablul cu fibre optice, va fi instalat subteran protejat în duct care se pozează în șanțul cablurilor de semnalizare. Săpătura pentru realizare șanțului va fi executată la 1,2 m adâncime.

1.7.1.10 Lucrări de protecția mediului

Soluțiile tehnice propuse pentru realizarea investițiilor au fost adoptate ținând cont și de criteriul protecția medului. Astfel, prin proiect sunt prevăzute următoarele lucrări pe specialități:

- sisteme de scurgere și epurare a apelor pluviale și uzate;
- prindere elastică a șinei, șina sudată fără joante;
- folosirea geogriurilor și a geotextilelor;
- iluminatul economic;
- eficientizare energetică – clădiri:
 - centrale termice cu consum mic de gaze și emisii minime de noxe;
 - utilizare panouri fotovoltaice.

În cadrul specialității protecția mediului sunt prevăzute următoarele lucrări specifice:



- protecția zonelor de locuințe aflate din apropierea liniei c.f. cu panouri fonoabsorbante-pentru diminuarea nivelului de zgomot datorat traficului feroviar
- gestionarea deșeurilor rezultate în urma lucrărilor de modernizare/reabilitare a liniei c.f.-cu respectarea H.G. nr. 856/2002, a OUG nr.92/2021 privind regimul deșeurilor și a Normei Tehnice Feroviare NTF nr. 71-002:2006, aprobată prin Ordinul M.T.C.T. nr. 1403/2006
- adoptarea unor soluții de decontaminare pentru zonele cu poluare istorică cu hidrocarburi și metale
- perdele forestiere

Panouri fonoabsorbante

Pentru a stabili zonele de protecție cu panouri fonoabsorbante au fost făcute măsurători și

realizată modelarea matematică a nivelului de zgomot folosind software-ul

SoundPLAN, au fost analizate hărțile de zgomot (elaborate de INCERTRANS S.A. și S.C. CEPSTRA GRUP S.R.L.), legislația de mediu aplicabilă, studiul de trafic, informații/date privind zonele locuite furnizate de

<http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/viewerindex.html>, etc.

De asemenea s-a ținut cont de măsurile propuse de Primăria Municipiului Craiova pentru diminuarea zgomotului în zona de locuințe.

În tabelul de mai jos sunt prezentate zonele ce urmează a fi protejate cu panouri fonoabsorbante.

Tabel 22. Zone prevăzute cu panouri fonoabsorbante

Nr.crt.	Poz.pr. km început	Poz.pr. km sfârșit	Localitate	Județ	Lungime	Distanța în raport cu N2000
1.	249+000	249+200	Craiova	Dolj	200	13,8km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	249+700	250+470	Craiova	Dolj	770	12km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	250+000	250+110	Craiova	Dolj	110	13,7km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	250+274	250+433	Craiova	Dolj	159	12,0km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	250+280	250+580	Craiova	Dolj	300	12,0km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	250+453	250+818	Craiova	Dolj	365	12,0km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	252+100	252+400	Craiova	Dolj	300	11,5km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Poz.pr. km început	Poz.pr. km sfârșit	Localitate	Județ	Lungime	Distanța în raport cu N2000
8.	256+250	256+350	Craiova	Dolj	100	7km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9.	261+430	261+730	Ișalnița	Dolj	300	2km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10.	270+590	270+624	Coțofenii din Față	Dolj	34	2km față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11.	284+270	284+320	Filiași	Dolj	50	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	284+390	284+470	Filiași	Dolj	80	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	284+450	284+491	Filiași	Dolj	41	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	284+520	284+570	Filiași	Dolj	50	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	284+540	284+640	Filiași	Dolj	100	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	284+570	284+650	Filiași	Dolj	80	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	284+590	284+640	Filiași	Dolj	50	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
18.	284+820	284+970	Filiași	Dolj	150	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	285+780	286+030	Filiași	Dolj	250	1,6km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	286+370	286+620	Filiași	Dolj	250	1,4km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	356+900	357+750	Drobeta Est	Mehedinti	850	5km față de ROSCI0420- Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
22.	356+900	357+750	Drobeta Est	Mehedinti	850	5km față de ROSCI0420- Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
23.	357+252	357+451	Șimian	Mehedinti	199	5km față de ROSCI0420- Oprănești și 5,5km față de RONPA0643
24.	357+944	358+138	Șimian	Mehedinti	194	5km față de ROSCI0420- Oprănești și 5,5km față de RONPA0643



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Poz.pr. km început	Poz.pr. km sfârșit	Localitate	Județ	Lungime	Distanța în raport cu N2000
25.	358+252	358+426	Șimian	Mehedinti	174	6km față de ROSCI0420-Oprănești și 6,5km față de RONPA0643
26.	358+433	358+493	Șimian	Mehedinti	60	6km față de ROSCI0420-Oprănești și 6,5km față de RONPA0643
27.	358+493	358+553	Șimian	Mehedinti	60	6km față de ROSCI0420-Oprănești și 6,5km față de RONPA0643
28.	358+493	358+643	Șimian	Mehedinti	150	6km față de ROSCI0420-Oprănești și 6,5km față de RONPA0643
29.	358+672	358+720	Șimian	Mehedinti	48	6,5km față de ROSCI0420-Oprănești și 7km față de RONPA0643
30.	358+672	358+815	Șimian	Mehedinti	143	6,5km față de ROSCI0420-Oprănești și 7km față de RONPA0643
31.	366+220	366+400	Drobeta Turnu Severin	Mehedinti	180	2,5km față de ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier și 2km față de RONPA0625-Dealul Vărănic
32.	366+420	366+470	Drobeta Turnu Severin	Mehedinti	50	2,3km față de ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Portiile de Fier și 2km față de RONPA0625-Dealul Vărănic
33.	372+070	372+250	Gura Văii	Mehedinti	180	în ROSCI0206- Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului – Locvei, RORMS0006-Portiile de Fier, RONPA0014-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Varanic, 500m față de RONPA0614- Gura Văii – Vârciorova
34.	372+280	372+350	Gura Văii	Mehedinti	70	în ROSCI0206- Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului – Locvei,



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Poz.pr. km început	Poz.pr. km sfârșit	Localitate	Județ	Lungime	Distanța în raport cu N2000
						RORMS0006-Portițele de Fier, RONPA0014-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Varanic, 500m față de RONPA0614- Gura Văii – Vârciorova
35.	372+576	372+670	Gura Văii	Mehedinti	94	în ROSCI0206- Portițele de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei, RORMS0006-Portițele de Fier, RONPA0014-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Varanic, 500m față de RONPA0614- Gura Văii – Vârciorova
36.	372+897	373+160	Gura Văii	Mehedinti	263	în ROSCI0206- Portițele de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului – Locvei, RORMS0006-Portițele de Fier, RONPA0014-Portițele de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Varanic, 500m față de RONPA0614- Gura Văii – Vârciorova
37.	397+990	398+140	Toplet	CS	150	3km față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier
38.	408+931	409+404	Mehadia	CS	473	1,4km față de ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei, 1,5km față de RONPA0313-Belareca, 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
39.	409+640	409+740	Mehadia	CS	100	2,4km față de ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1,3km față de RONPA0326-Valea Greatca
40.	409+640	409+740	Mehadia	CS	100	2,4km față de





Nr.crt.	Poz.pr. km început	Poz.pr. km sfârșit	Localitate	Județ	Lungime	Distanța în raport cu N2000
						ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1,3km față de RONPA0326-Valea Greața
41.	409+670	409+910	Mehadia	CS	240	2,5km față de ROSCI0069 - Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035 Domogled-Valea Cernei și 1,4km față de RONPA0326-Valea Greața
42.	410+017	410+094	Mehadia	CS	77	2,7km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1,2km față de RONPA0326-Valea Greața
43.	410+040	410+120	Mehadia	CS	80	2,7km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1,2km față de RONPA0326-Valea Greața
44.	410+140	410+190	Mehadia	CS	50	2,7km față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1,2km față de RONPA0326-Valea Greața și 1,1km față de RONPA0323-Râpa Neagră
45.	442+353	442+399	Teregova	CS	46	1,4km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
46.	442+353	442+534	Teregova	CS	181	1,4km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
47.	465+389	465+462	Valea Timisului	CS	73	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
48.	465+466	465+501	Valea Timisului	CS	35	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
49.	466+100	466+300	Valea Timisului	CS	200	200m față de



Nr.crt.	Poz.pr. km început	Poz.pr. km sfârșit	Localitate	Județ	Lungime	Distanța în raport cu N2000
						ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
50.	470+340	470+490	Caransebes	CS	150	2,7km ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
51.	473+160	473+237	Caransebes	CS	77	2,6kkm față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
52.	473+243	473+366	Caransebes	CS	123	2,8km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
53.	473+270	473+310	Caransebes	CS	40	2,8km față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
54.	473+780	473+840	Caransebes	CS	60	3km față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
55.	475+500	475+575	Caransebes	CS	75	2km față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Total				9634		

Decontaminare piatră spartă și sol

Pentru determinarea zonelor contaminate cu produse petroliere și metale, trebuie parcurse următoarele etape:

- investigații vizuale prin care se identifică amplasamentele posibil contaminate în linia curentă a căii ferate, în stații c.f. și de-a lungul liniilor abătute din stații
- investigare prin prelevare de probe - conform unui plan de prelevare, analizarea acestora în vederea stabilirii gradului de contaminare
- întocmire plan de excavare ce cuprinde delimitarea suprafețelor și adâncimilor identificate a fi contaminate
- decontaminare piatră spartă și sol ex-situ
- investigare prin prelevare de probe după procesul de decontaminare în vederea stabilirii eficienței acestuia.

Metode de decontaminare - piatră spartă

După stocarea într-o zonă impermeabilizată, conform prevederilor legislației de mediu în vigoare, în baza autorizației de mediu/autorizației integrate de mediu a operatorului care realizează decontaminarea pietrei sparte, se va face o sortare prealabilă a acesteia.

Piatra spartă contaminată se va trata pe o platforma autorizată, din punct de vedere al protecției mediului, într-o instalație de spălare mobilă. Principiul funcționării instalației de spălare mobilă este acela de a antrena substanțele contaminante într-



un flux ridicat de soluții apoase diluate, cu conținut de agenți de curățare, spumare, corecție pH și emulsionare.

În timpul procesului, apa de spălare este recirculată, prin 3 (trei) containere tip abroll etanșe și mobile, care sunt golite și curățate periodic.

Sistemul de încărcare alimentează instalația, unde se realizează spălarea de două ori la rând, sub un jet puternic de apă, iar cu ajutorul unei benzi transportatoare se evacuează materialele decontaminate din instalație.

Poluanții sunt conținuți în nămolul rezultat în urma spălării și care se așează pe fundul containerelor - cod deșeu: 19 02 05* (nămoluri provenite din procese de tratare fizice și chimice, cu conținut de substanțe periculoase). Nămolul (șlamul) rezultat din procesul de spălare cu conținut de poluanți, va fi transportat și tratat la o instalație autorizată, din punct de vedere al protecției mediului, cu care operatorul are contract. Acest tip de deșeu stocat temporar nu va depăși cantitatea de 50 tone, înaintea transportării la instalația de eliminare finală. Principalele caracteristici tehnice ale instalației:

- capacitatea de producție 150 t/h,
- gradul de eficiență a procesului de spălare: 99%,
- concentrația de poluanți 10%,
- apa necesară pentru spălare 4-6 m³/h (apă de spălare se reintroduce integral în instalație, apa consumată se regăsește în cantitățile de sol tratat și este eliminată odată cu aceasta)
- putere instalație – 18.5 kw
- cantitatea de apă prezentă concomitent în instalație - 120m³

Metode de decontaminare - sol

Solul rezultat din procesul de sortare al pietrei sparte contaminate și solul contaminat cu hidrocarburi și metale excavat, va fi supus operațiunilor de bioremediere sau stabilizare/ solidificare, după caz. Bioremedierea se bazează pe capacitatea unor compuși chimici de a fi biodegradați prin stimularea creșterii anumitor agenți microbieni care să utilizeze contaminanții drept sursă de hrană și energie. Printre contaminanții care sunt tratați prin bioremediere se numără petrolul și alte produse petroliere.

La finalizarea procesului se va verifica eficiența procesului de decontaminare prin prelevare de probe piatră spartă și sol și analiza lor pentru a se constata dacă indicatorii analizați se încadrează în limitele Ordinului M.A.P.P.M. nr. 756/1997 și Ordinului M.M.G.A. nr. 95/2005 cu modificările și completările ulterioare. Pentru tronsonul de cale ferată Craiova-Caransebeș au fost prelevate probe de piatră spartă și sol din zonele cu poluare istorică. Rezultatele analizelor sunt prezentate în capitolul 5.4.- Solul.

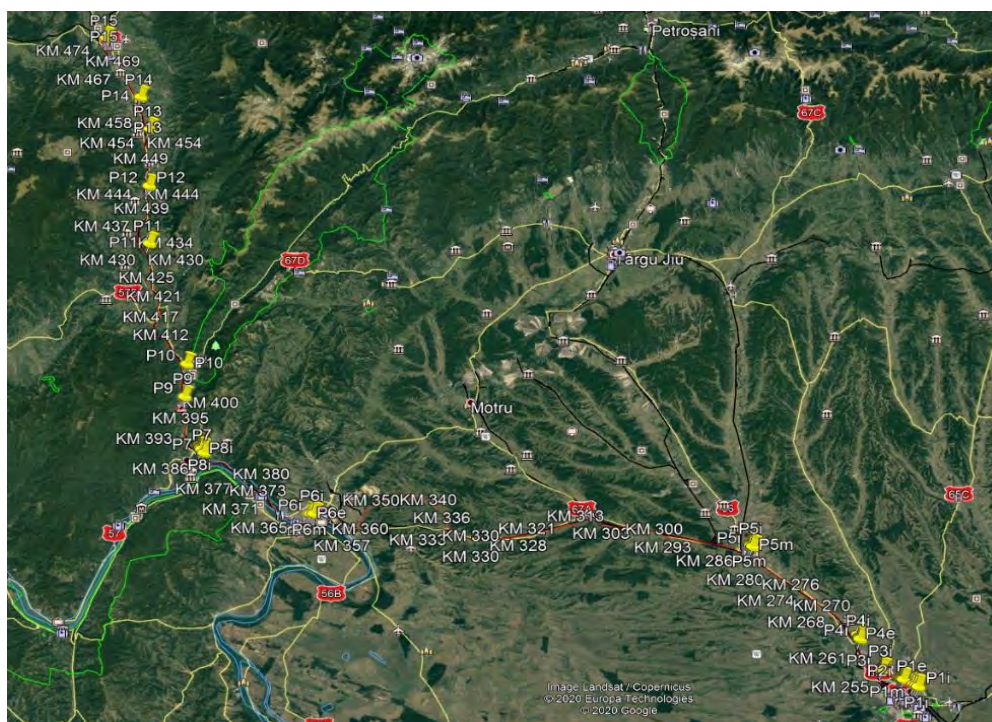


Figura 21. Puncte prelevare probe piatră spartă și sol

Protecție împotriva înzăpezirii

Sistemul de protecție cu plantări de arbori și arbuști împotriva înzăpezirii este situat din punct de vedere administrativ în județul Caraș - Severin, pe sectorul de linie cf. Drobeta Turnu-Severin - Caransebeș, zona localității Mehadia.

Rolul zonelor de protecție cu arbori și arbuști constă, în reducerea vitezei vântului, stabilirea spulberării zăpezii, creșterea capacității de stocare a carbonului cu efect microclimatic ameliorativ și nu în ultimul rând de înfrumusețare a peisajului.

Vegetația forestieră constituie o adevărată barieră biologică atât împotriva poluanților de orice fel, cât și împotriva fenomenelor climatice neprevăzute: viscol, depuneri de zăpadă. Pentru diminuarea efectelor negative produse de aceste fenomene a rezultat necesitatea plantării de arbori și arbuști, cu rol de protecție în punctele cele mai expuse.

Conform Adresei nr. 3/7/2/3/900/26.08.2019, transmisă de Sucursala Regională de Căi Ferate Timișoara zonele cu incidență de depuneri masive de zăpadă, în decursul ultimilor ani, au fost monitorizate de Divizia Trafic Timișoara și acestea sunt:

- zona cap Y a stației Orșova - km 388+200;
- zona magazie de mărfuri - km 398+487;
- zona Băile Herculane - km 405+800;
- zona macaze cap X partea stanga (fir II) stația Mehadia Noua - km 406+700.
- zona macaze cap X partea stanga (fir II) stația Mehadia - km 409+150;
- zona macaze cap X partea stanga (fir II) stația Iablanița - km 415+150.



Amplasarea arborilor și arbuștilor se va face la limita amprizei căii ferate.

Luând în considerare datele istorice privind zonele supuse blocajelor cu închideri de linii datorate înzăpezirilor se prevăd pentru aceste zone protecții cu plantări pentru diminuarea efectelor negative ce ar îngreuna traficul feroviar.

Zonele identificate de Beneficiar ca fiind cu risc de înzăpezire sunt prezentate mai jos:

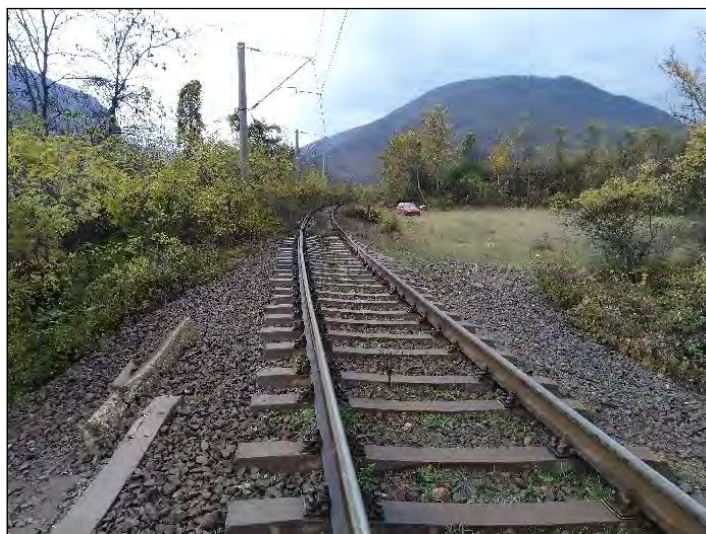
- Km 408+500 – 409+500 – traseul căii ferate străbate o zonă plată, cu relief de terasă, traversând râul Bela Reca de două ori prin intermediul unor poduri.



- Km 409+500 – 410+500 – calea ferată străbate succesiv o zonă la baza unui versant și o zonă plată, cu relief de terasă.



- Km 410+500 – 411+300 – traseul căii ferate continuă pe o zonă relativ plată, cu relief de terasă.



- Km 411+300 – 411+700 – calea ferată traversează o mică zonă depresionară localizată în fața zonei denumită Râpa Neagră. Zona este reprezentată de un versant afectat de dezagregări și eroziune puternică manifestate pe formațiuni argiloase cărbunoase.



Zonele propuse împotriva înzăpezirilor pentru plantările de arbori și arbuști, la limita amprizei, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 23. Zonele propuse pentru plantări de arbori și arbuști

Nr.crt.	Stația	km existent	km proiectat	Suprafața (m ²)	Lungime (m)	Direcția vântului predominant	Poziția față de ariile protejate
1.	Orșova	388+200	387+500- 387+520	120	20 (zona cap Y a stației)	S-E	în ROSPA0080 - Munții Almăjului- Locvei, ROSCI0206-



					-pe partea stângă)		Porțile de Fier RONPA0014-Parcul Natural Porțile de Fier și RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier
2.	Topleț	389+487	397+940- 397+960	120	20 (zona magazie mărfuri - pe partea stângă)	S-E	3,5km față de ROSPA0035 Domogled- Valea Cernei și ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei
3.	Băile Herculane	405+700	405+200- 405+220	120	20 (zona L3- pe partea stângă)	S-E	300m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei, 600m față de RONPA0312- Iardașița, 400m față de RONPA0313 Belareca
4.	Mehadia Nouă	406+700	405+975- 406+025	300	50 (zona macaze cap X- pe partea stângă)	SE	500m față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035- Domogled-Valea Cernei, 700m față de RONPA0312- Iardașița, 500m față de RONPA0313 Belareca
5	Mehadia Veche	410+540	409+560- 409+610	300	50 (zona macaze cap Y- pe partea stângă)	SE	1,5km față de ROSCI0069 Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled- Valea Cernei, 1,8km față de RONPA0326-Valea Greața și 2 km față de RONPA0323-Râpa Neagră
6.	Iablanița	415+150	414+740- 414+800	360	60 (zona macaze cap X - pe partea stângă)	S-SE	2km față de RONPA0323-Râpa Neagră, 3km față de RONPA0327-Ravena Crouri, 4km față de RONPA0326-Valea Greața



Pentru plantarea în ampriza căii ferate se vor folosi specii de foioase. Cele mai răspândite specii sunt: fagul (*Fagus sylvatica*), teiul pucios (*Tilia cordata*), paltinul de munte (*Acer pseudoplatanus*), frasinul (*Fraxinus excelsior*), scorușul de munte (*Sorbus aucuparia*), gorunul (*Quercus petraea*) și carpenul (*Carpinus betulus*).



Figura 22. Harta cu pădurile în județul Caraș-Severin



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 23. Amplasarea zonei de plantare în stația Orșova km proiectat 387+500-387+520



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 24. Amplasarea zonei de plantare în stația Topleț km proiectat 397+940-397+960



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI**



Figura 25. Amplasarea zonei de plantare în stația Băile Herculane km proiectat 405+200-405+220



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI**



Figura 26. Amplasarea zonei de plantare în stația Mehadia Nouă km proiectat 405+975-406+025



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI**



Figura 27. Amplasarea zonei de plantare în zona stației Mehadia Veche km proiectat 409+560- 409+610



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI**



Figura 27. Amplasarea zonei de plantare în zona stației lablanița km proiectat 414+740-414+800



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Ingerie International S.R.L.



Plantările de arbori și arbuști constau în pregătirea terenului care cuprind lucrări precum scarificat, executarea de terase, aplicarea de amendamente, curățarea de vegetație (se va îndepărta/defrișa vegetația erbacee și arbustivă), aratul, discuitul etc.

Pentru terenurile degradate se va face administrarea de pământ vegetal la groapă. Pregătirea terenului pentru plantări se va face pe toată lățimea zonei de plantare printr-o arătură la adâncimea de 28-30 cm, urmată de o discuire în două sensuri. În vederea impenetrabilității plantației și a ameliorării funcției estetice se recomandă introducerea în amestec a speciilor răspândite sub forma de grupuri sau rânduri cu specii repede crescătoare care rețin bine zăpada.

Metoda de plantare, cu material saditor de calitate superioară și specific zonei, se face în conformitate cu STAS 9298-90 - Perdele și garduri vii pentru protecția căii ferate.

Plantările se fac toamna în perioada 15 septembrie - 15 octombrie. Gropile pot fi realizate manual sau mecanizat.

Plantarea puieților pentru arbori se va face la o distanță de 1-2 m, iar pentru arbuști (garduri vii) la o distanță de 0,5 m.

Pentru realizarea stării de masiv se estimează o perioadă de 5-6 ani.

În această perioadă puieții au nevoie de o serie de lucrări de întreținere (plantări de refacere cu pregătirea terenului) ce vor rezulta în urma controlului anual al regenerărilor.

Plantarea arborilor și arbuștilor se va face intercalat pe două rânduri.

Pentru combaterea dăunătorilor sunt necesare stropiri cu insecticide și fungicide, câte una în fiecare an, pentru primii trei ani.

Puieții necesari realizării plantațiilor se vor transporta cu autocamionul pe drumurile publice până la locul de plantare.

În schema de plantare, pentru zona respectivă, se poate alege și stejarul deoarece are o longevitate foarte mare și este puțin pretențios la condițiile climatice.

O altă specie ce poate fi plantată este teiul (nu teiul argintiu), o specie cu creștere rapidă, care are multă toleranță față de solurile relativ compacte și se combina bine cu cerul și garnița.

Tabel 24. Schema de plantare

Compoziție	Specificații tehnologice	Anii				
		I	II	III	IV	V
Cervcinee stejar - talie mijlocie Foioase tei, cer, garnița Arbuști ornamentali	pregătirea terenului	a treia săptămână din luna sept				
	plantari	X				
	completari		X	X (15%)		



			(25%)			
	prașile	X – 2/an	X - 3	X - 3	X - 2	X - 1
	descoplesire (curățire și degajare)				X - 1	X - 1
	întreținere mecanică	X – 2/an	X - 3	X - 3	X - 2	X - 1
	revizui			X	X	X
	tratarea rădăcinilor	100%	25%	15%		
	combateră dăunători	100%	100%	100%		

Securitatea circulației

Se impune ca zona de plantare să respecte următoarele cerințe:

- în zona de securitate pentru linia cf se va îndepărta arborii supuși doboriturilor de vânt, cei ruși de zăpezi, uscați sau deperisanți;
- dacă în zona se află linii de înalta tensiune, plantarea va fi întreruptă pe această zonă.

Prin aceste plantări se îmbunătățește și componenta socială prin ameliorarea condițiilor de mediu în principal prin diminuarea pagubelor produse de înzăpeziri. Se poate spune ca va exista un impact pozitiv privind mediul.

1.7.2 Lucrări de demolare și dezafectare

Planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și de folosire ulterioară a terenului

În urma efectuării expertizelor tehnice pentru construcții civile, lucrări de artă (poduri și podețe) și linii cf. a rezultat necesitatea demolării/dezafectării celor care nu mai prezintă utilitate funcțională și tehnologică, fiind uzate atât fizic cât și moral. Demolarea construcțiilor cuprinse în proiect, este necesară deoarece acestea:

- se suprapun cu lucrările proiectate;
- trebuie refăcute, consolidarea nu este fezabilă;
- se vor dezafecta (poduri/podețe, cabine de acar, clădiri de cantoane, magazii și chiar unele WC-uri publice devenite inutilizabile);
- prin menținerea pe pozițiile actuale pot conduce la apariția condițiilor de producere de accidente și nu în ultimul rând crează un impact vizual negativ.

Terenurile ocupate cu organizarea de șantier, au caracter provizoriu și vor fi utilizate numai pe perioada execuției lucrărilor prevăzute în proiectul de investiție, fiind dezafectate la terminarea acestora. După execuția lucrărilor, constructorul va elibera suprafețele de teren ocupate folosite pentru organizarea de șantier și va avea obligația asigurării curățeniei acestora, redându-le funcționalitatea anterioară.



Standarde și normative de referință

Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice în vigoare:

- GE 022 - 97 Ghid privind execuția lucrărilor de demolare a elementelor de construcții din beton și beton armat;
- reglementări privind protecția și igiena muncii în construcții;
- norme de securitate și sănătate în muncă (SSM)
- norme generale de protecția împotriva incendiilor la proiectarea și realizarea construcțiilor și instalațiilor.

În cele ce urmează se prezintă obiectivele ce vor fi demolate/dezafectate odată cu realizarea proiectului, pe fiecare categorie de lucrări în parte (prin categorie de lucrări se poate înțelege și componentă a infrastructurii feroviare, așa cum este aceasta definită în reglementările specifice).

Descrierea lucrărilor de demolare/dezafectare

Lucrări de demolare - suprastructură, terasamente, treceri la nivel

Se va demola:

Linie dublă pe traseu existent

Se va demonta una din cele două linii și se va reabilita. După ce a fost reabilitată, traficul poate fi deviat pe această linie și pot fi executate lucrările pe cealaltă linie.

Linie simplă pe traseu existent

Sunt prevăzute lucrări majore de reabilitare/înlocuire a structurilor și tunelurilor majore existente. Pe aceste zone singura posibilitate este închiderea traficului (pe intervale orare, sau chiar complet), accelerând pe cât posibil lucrările de reabilitare. Pe perioada lucrărilor, traficul de pasageri poate fi deservit cu autobuze pentru intervalele de timp închise traficului, în timp ce traficul de marfă trebuie să fie deviat pe alte rute.

Linie simplă existentă care va fi dublată

În general, traficul poate continua să se desfășoare pe linia existentă în timp ce se construiește terasamentul și suprastructura celeilalte linii. Pot exista anumite situații speciale locale care ar putea necesita anumite măsuri dar, traficul se poate desfășura cu unele limitări ocazionale excepționale.

Lucrările de reabilitare a liniilor de cale ferată cuprinse în proiect presupun:

- demolarea liniilor ce vor rămâne în circulație;

Tabel 25. Zone demolări linie cf existentă

Tronson	Demolare linie cf existentă (Km)
Craiova-Prunișor	84
Drobeta Est - Crusovat	62
Teregova - Caransebeș	31



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Linii în stații și linii adiacente pe linia curentă	111
Total	288

- dezafectarea unor segmente din tronsonul existent (aflate pe traseul ce se va abandona).

Tabel 26. Zone dezafectare linie cf existentă

Tronson	Desființare linie cf existentă (Km)
Crusovat -Domasnea Cornea	10
Domasnea Cornea - Teregova	12
Linii curente și linii adiacente pe linia curentă	41
Total	63

- demolarea trecerilor la nivel din dale de beton existente și refacerea acestora din dale elastice;

Tabel 27. Demolări treceri la nivel din dale de beton

Nr.	Între stațiile	Județ	Poziție	Clasa tehnică a drumului
1.	Cernele - Ișalnița	Dolj	260+829	V
2.	Ișalnița	Dolj	263+785	V
3.	Ișalnița - Coțofeni	Dolj	268+682	V
4.	Coțofeni - Răcari	Dolj	272+538	V
5.	Răcari	Dolj	279+856	IV
6.	Răcari - Filiași	Dolj	282+232	V
7.	Răcari - Filiași	Dolj	284+130	V
8.	Filiași	Dolj	286+523	IV
9.	Filiași - Gura Motrului	Dolj	288+752	V
10.	Gura Motrului	Mehedinți	292+811	IV
11.	Gura Motrului - Butoiești	Mehedinți	295+143	V
12.	Gura Motrului - Butoiești	Mehedinți	296+610	IV
13.	Gura Motrului - Butoiești	Mehedinți	297+692	V
14.	Butoiești - Strehaia	Mehedinți	301+090	V
15.	Strehaia	Mehedinți	310+300	V
16.	Strehaia - Ciochiuța	Mehedinți	315+818	V
17.	Ciochiuța	Mehedinți	317+560	V
18.	Ciochiuța – Târna	Mehedinți	321+803	V



Nr.	Între stațiile	Județ	Poziție	Clasa tehnică a drumului
19.	Drobeta Tr. Severin	Mehedinți	363+165	III
20.	Drobeta - Gura Văii	Mehedinți	365+268	III
21.	Drobeta - Gura Văii	Mehedinți	365+977	III
22.	Orșova	Mehedinți	388+375	V
23.	Orșova - Valea Cernei	Caraș-Severin	390+580	V
24.	Orșova - Valea Cernei	Caraș-Severin	391+911	V
25.	Topleț	Caraș-Severin	397+834	V
26.	Topleț	Caraș-Severin	397+915	V
27.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	400+190	V
28.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	400+965	V
29.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	402+240	V
30.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	403+965	V
31.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	402+240	V
32.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	403+965	V
33.	Topleț - Băile Herculane	Caraș-Severin	404+670	V
34.	Mehadia Nouă	Caraș-Severin	406+405	V
35.	Mehadia Nouă	Caraș-Severin	407+884	V
36.	Mehadia Veche	Caraș-Severin	409+075	V
37.	Mehadia Veche - Iablanița	Caraș-Severin	410+460	V
38.	Iablanița - Crusovat	Caraș-Severin	418+830	V
39.	Iablanița - Crusovat	Caraș-Severin	421+750	V
40.	Armeniș - Slatina Timiș	Caraș-Severin	450+245	V
41.	Slatina Timiș - Vălișoara	Caraș-Severin	456+403	V
42.	Slatina Timiș - Vălișoara	Caraș-Severin	459+110	V
43.	Vălișoara	Caraș-Severin	460+936	V
44.	Vălișoara - Balta Sărată	Caraș-Severin	462+630	V
45.	Vălișoara - Balta Sărată	Caraș-Severin	466+358	V
46.	Vălișoara - Balta Sărată	Caraș-Severin	468+679	V
47.	Balta Sărată	Caraș-Severin	469+761	V
48.	Balta Sărată - Caransebeș	Caraș-Severin	474+128	V
49.	Balta Sărată - Caransebeș	Caraș-Severin	474+630	V

- desființarea trecerilor la nivel din dale de beton existente (renunțarea la ele).



Tabel 28. Treceri la nivel din dale de beton - desființate

Nr.	Între stațiile	Județ	Poziție	Comparație cu situația existentă	Clasa tehnică a drumului
1.	Craiova - Cernele	Dolj	253+018	se desființează	-
2.	Strehaia - Ciochiuța	Mehedinți	311+615	se desființează, devine pasaj inferior	IV
3.	Drobeta Est Nouă	Mehedinți	357+459	se desființează, devine pasaj inferior	V
4.	Drobeta Tr. Sv. Marfuri - Drobeta Tr. Sv. EST	Mehedinți	358+926	se desființează devine pasaj inferior	V
5.	Crușovăț - Domașnea Cornea	Caraș-Severin	424+549	se desființează (este în afara var.11)	-
6.	Crușovăț - Domașnea Cornea	Caraș-Severin	425+995	se desființează (este în afara var.11)	-
7.	Crușovăț - Domașnea Cornea	Caraș-Severin	426+720	se desființează (este în afara var.11)	-
8.	Crușovăț - Domașnea Cornea	Caraș-Severin	427+502	se desființează (este în afara var.11)	-
9.	Crușovăț - Domașnea Cornea	Caraș-Severin	429+020	se desființează (este în afara var.11)	-
10.	Domașnea Cornea	Caraș-Severin	431+428	se desființează (este în afara var.11)	V
11.	Domasnea Cornea - Poarta	Caraș-Severin	432+851	se desființează (este în afara var.12)	-
12.	Poarta - Teregova	Caraș-Severin	441+580	se desființează (este în afara var.12)	-

Proces tehnologic

Demontarea suprastructura liniilor cf. se face prin: demontarea șinei, a aparatelor de cale, a traverselor de beton/lemn și excavarea pietrei sparte/balast/sol→transportul materialelor.

Toate materialele scoase din cale vor fi predate beneficiarului și se va întocmi un proces verbal de predare – primire.

În urma prelevărilor de probe de piatră spartă/balast/sol au rezultat locațiile contaminate cu produse petroliere. Excavarea se va face după colectarea unor probe de piatră spartă/balast/sol și stabilirea gradului de contaminare cu produse petroliere și metale.-Piatra spartă/solul contaminat (în funcție de gradul de contaminare) se va



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

transporta la un depozit temporar în vederea decontaminării conform legislației specifice de mediu.

Echipamente și utilaje: tren de lucru, buldozer, autocamioane, macara.

Lucrări de demolare - consolidări

Demolarea consolidărilor este necesară pentru că sunt situații în care:

- noua platformă feroviară interferează cu traseul existent;
- structura existentă este subdimensionată în raport cu noile condiții de proiect;
- structurile sunt deteriorate.

Lucrările speciale de consolidare a terasamentelor, de exemplu profilul trebuie să fie înălțat din motive hidraulice. În acest caz, sunt necesare intervenții speciale pentru a menține o linie operațională, lucrările desfășurându-se pe terasamentul celeilalte linii (separare cu palplanșe, modificări orar, etc).

În tabelul de mai jos sunt prezentate structurile ce trebuie să fie demolate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 29. Demolări lucrari de consolidări

Nr. Crt.	Interval/ Stație	Poz. Km Ex.		L (m)	Demolări structuri	Distanța față de aria protejată (m)	
		început	final				
1.	Drobeta Tr. Severin Est	359+147	359+255	108	Zid-Beton	5733 m față de ROSCI0420-Oprănești	
2.	Drobeta Tr. Severin Est	359+395	359+406	11	Zid-Beton	5900 m față de ROSCI0420-Oprănești	
		360+722	361+550	828	Zid-Beton	6700 m față de ROSCI0420-Oprănești	
3.	Drobeta Tr. Severin	361+550	361+725	175	Zid-Beton	7000 m față de ROSCI0420-Oprănești	
4.	Drobeta Tr. Severin	368+829	368+922	93	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 100 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier	
5.	Drobeta tr. Severin – Gura Văii	368+969	369+000	31	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 107 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier	
6.		369+054	369+212	158	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 60 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier	
7.		369+252	369+407	155	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 60 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier	
8.		369+750	369+823	73	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 40 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier	
9.		Gura Văii	372+378	372+466	88	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 277 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier
10.		Gura Văii	372+848	372+893	45	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 328 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier
11.			372+934	372+959	25	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 340 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier
12.	372+964		373+032	68	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 330 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Portile de Fier	
13.	Gura Văii	373+125	373+214	89	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 320 m față	





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Vârciorova					de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
14.		373+224	373+300	76	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 290 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
15.		373+568	374+039	471	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 240 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
16.		374+136	374+856	720	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 160 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
17.		375+005	375+023	18	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
18.		375+104	375+333	229	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
19.		375+564	375+647	83	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
20.		375+762	375+783	21	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
21.		375+866	376+012	146	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 15 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
22.		376+166	376+380	214	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
23.		376+420	376+455	35	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
24.		376+521	376+610	89	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
25.		376+710	376+772	62	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
26.		376+886	376+977	91	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
27.		376+166	376+380	214		în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

					Zid-Beton	
28.		376+420	376+505	85	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
29.		376+520	376+772	252	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
30.		376+886	376+977	91	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
31.		377+070	377+233	163	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 40 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
32.		377+330	377+536	206	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
33.		377+644	377+830	186	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
34.		377+968	378+036	68	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
35.		377+330	377+536	206	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
36.		377+644	377+830	186	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 15 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
37.		377+968	378+053	85	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
38.		378+210	378+883	673	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
39.	Vârciorova	379+042	379+157	115	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
40.		379+042	379+159	117	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 5 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier
41.		379+249	379+300	51	Zid-Beton	în ROSCI0206-Portiile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Baziaș -Portiile de Fier





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

42.		380+626	380+718	92	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 15 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
43.	Vârciorova - Orșova	380+810	380+935	125	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 25 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
44.		380+809	380+976	167	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 20 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
45.		381+329	381+378	49	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 5 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
46.		381+493	381+519	26	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 5 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
47.		383+359	383+620	261	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 40 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
48.		383+700	383+730	30	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 15 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
49.		383+850	383+910	60	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
50.		383+976	384+089	113	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
51.		383+976	384+089	113	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
52.		385+504	385+705	201	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
53.		385+774	385+838	64	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 60 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
54.	Orșova – Valea Cernei	388+610	388+730	120	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 33 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
55.		388+990	389+035	45	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 3 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
56.		389+091	389+141	50	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier șj ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei si 25 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
57.		389+187	389+328	141	Zid-Beton	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -Bazias -Porțile de Fier
58.		391+950	392+019	69	Zid-Piatra	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
59.	Valea Cernei - Topleț	395+967	396+018	51	Zid-Piatra	2100 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
60.		396+018	396+100	82	Zid-Beton	2200 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
61.		396+556	396+626	70	Zid-Piatra	2500 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei
62.	Mehadia - Iablanița	411+807	411+971	164	Zid-Piatra	3000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035- Domogled - Valea Cernei
63.		412+740	412+827	87	Zid-Piatra	4100 m față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
64.		413+884	413+978	94	Zid-Piatra	5000 m față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
65.		414+090	414+265	175	Zid-Beton	5300 m față de ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
66.	Teregova Armeniș	444+845	444+893	48	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
67.		444+893	444+914	21	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
68.		444+914	445+054	140	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
69.		445+054	445+069	15	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
70.		445+069	445+238	169	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
71.		445+246	445+550	304	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
72.		446+193	446+211	18	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
73.		446+211	446+247	36	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

74.		446+352	446+428	76	Zid-Piatra	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
75.		446+941	447+157	216	Zid-Beton	în ROSCI0284-Cheile Teregovei



Demolarea podurilor/podețelor

Structurile de poduri și podețe cf ce vor fi demolate sunt:

- cele care au fost utilizate în trecut ca podețe de descărcare, iar prin modificarea situației din teren în timp au devenit inutilizabile (sunt colmatate sau configurația terenului s-a modificat);
- poduri și podețe ce se află pe segmente de traseu ce vor fi abandonate;
- poduri și podețe ce urmează a fi reabilitate/înlocuite.

Echipamente si utilaje

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

Vor fi folosite echipamente adecvate pentru susțineri temporare ale elementelor de rezistență în timpul desfacerii acestora.

- platformele de susținere de tip modulată, se vor asambla prin procedee mecanice și, după caz, prin procedee termice;
- modulele rezultate precum și scările, podețele, balustradele de protecție vor fi manevrate, transportate și depozitate cu grijă, deoarece starea lor tehnică actuală le conferă posibilitatea de a fi reutilizate la alte lucrări sau, după caz, în alte scopuri.

Proces tehnologic

Se va împrejmuji construcția ce urmează a fi demolată, iar la punctele de acces spre locul de demolare se vor instala pancarte de avertizare.

Elementele structurale metalice sau din beton armat se vor desface/tăia la dimensiuni potrivite având în vedere greutatea și mărimea acestora.

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

Se vor crea depozite temporare, pentru o colectare selectivă a materialelor rezultate în urma operațiilor de demolare, de unde se va asigura încărcarea și transportul ritmic în locurile special amenajate pentru care s-a obținut aprobare.

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

Pentru aceste lucrări va fi necesar un drum tehnologic și o platformă tehnologică (cale din balast, umplutura de pământ, protejată cu anrocamente)

Pot fi întâlnite situații și condiții speciale pentru: reabilitarea sau înlocuirea podurilor existente.

- dacă există o structură separată pentru fiecare sens, nu apar probleme majore, structura de pe un sens va fi reabilitată (sau înlocuită), iar traficul va fi deviat temporar pe cealaltă structură existentă;
- dacă structura este unitară pentru două linii atunci dacă ipoteza de mai sus nu este fezabilă (nu există spațiu pentru modificarea aliniamentului, obstacole majore etc.), se va opta pentru construcția unei structuri temporare în timpul



lucrărilor de reabilitare/ înlocuire (dar poate fi foarte costisitor) sau întreruperea traficului pe perioada lucrărilor.

Desfacere suprastructură:

- dezafectarea căii → transportul materialului
- transferarea tablierului pe o platforma amenajată în vecinătate cu ajutorul unei macarale de mare capacitate, **dezmembrarea în elemente componente** → transportul în depozit sau
- **dezmembrarea** chiar în amplasament **în subansamble**, cu ajutorul unui sistem de schele/eșafodaje/platforme (amplasat sub pod) transferate pe mal, desfacerea **în elemente componente** (opțiunea beneficiarului) → transportul în depozit.

Demolarea infrastructurilor:

- demolarea pilelor (din albie), încărcarea materialului rezultat în auto (sau depozitarea temporară pe platforma) → transportul materialului. Podurile proiectate nu prevăd amplasarea pilelor în albia minoră;
- demolarea culeelor încărcarea materialului rezultat în auto (sau depozitarea temporară pe mal) → transportul materialului.

Desfacerea schelelor/eșafodajelor/platformelor → transportul elementelor în depozit.

Desființarea digului provizoriu necesar demolării pilelor din albia minoră → transportul materialului.

Materialul rezultat din desființarea drumurilor de acces la poduri va fi folosit integral la drumuri locale sau valorificat la terți.

Tabel 30. Material rezultat din desființare drum

Nr. crt.	Interval Stație	Km ex	Km Proiectat	Drumuri provizorii de acces (m)	Tip	Suprafata (mp)	Material rezultat din desființare drum (balast) (mc)
1.	Ișalnița-Coțofeni	266+999	267+001	107	Pod	402	80
2.	Gura Motrului - Butoiești	295+672	295+806	297	Pod	1215	243
3.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	296+680	77	Pod	345	69
4.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	297+261	1200	Pod	5400	1080
5.	Strehaia	309+249	309+372	210	Pod	945	189
6.	Igiroasa - Prunișor	332+105	332+230	209	Pod	940	188



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

7.	Mehadia - Iablași	413+885	413+355	581	Pod	2614	523
8.	Mehadia - Iablași	414+199	413+666	140	Pod	630	126
9.	Teregova	442+796	441+911	207	Pod	1351	270
10.	Armeniș - Slatina Timiș	450+527	449+642	271	Pod	1219	244
11.	Armeniș - Slatina Timiș	452+614	451+728	146	Pod	657	131
12.	Slatina - Timiș - Vălișoara	459+350	458+468	92	Pod	414	83
13.	Vălișoara	462+081	461+197	203	Pod	913	183
14.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	462+285	544	Pod	2448	490
15.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	462+704	306	Pod	1477	295
16.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	464+766	534	Pod	2403	481
17.	Balta Sărată	472+296	471+423	254	Pod	1143	229
							4903



Tabel 31. Demolări poduri

Nr.crt.	Stație/ Interval	Poz. existentă (km cf)	Jud	Denumire curs de apă/ obstacol	Distanța în raport cu ariile naturale protejate
1.	Cernele St.	254+937	DJ	Vale fără nume	8000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Cernele - Ișalnița	257+970	DJ	Râul Amaradia	5100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Cernele - Ișalnița	257+970	DJ	Râul Amaradia	5100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița - Coțofeni	265+712	DJ	Râul Deleni	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	275+763	DJ	Valea fără nume	740m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Coțofeni - Răcari	278+258	DJ	Râul Răcarului	280m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Filiași St.	286+542	DJ	Ogașu Negraia	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Filiași - Gura Motrului	287+668	DJ	Râul Fratoștița	490m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
9.	Filiași - Gura Motrului	289+633	DJ	Vale fara nume	250 m fata de Coridorul Jiului
10.	Filiași - Gura Motrului	290+650	DJ	Râul Jiu	în ROSCI0045 Coridorul Jiului
11.	Filiași - Gura Motrului	290+650	DJ	Râul Jiu	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Gura Motrului - Butoiești	293+313	MH	Râul Catinelor	70m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Gura Motrului -Butoiești	294+716	MH	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
14.	Gura Motrului - Butoiești	295+672	MH	Vale fără nume	1000m față de ROSCI0366-Râul Motru
15.	Gura Motrului - Butoiești	296+547	MH	Vale fără nume	900m față de ROSCI0366-Râul Motru
16.	Gura Motrului - Butoiești	297+127	MH	Vale fără nume	650m față de ROSCI0366-Râul Motru
17.	Gura Motrului - Butoiești	297+634	MH	Vale fără nume	730m față de ROSCI0366-Râul Motru
18.	Butoiești Hm.	297+905	MH	Vale fără nume	750m față de ROSCI0366-Râul Motru



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

19.	Butoiești Hm.	298+335	MH	Vale fără nume	360m față de ROSCI0366-Râul Motru
20.	Butoiești Hm.	299+171	MH	Vale fără nume	340m față de ROSCI0366-Râul Motru
21.	Butoiești - Strehaia	300+255	MH	Râul Pietrișului	290m față de ROSCI0366-Râul Motru
22.	Butoiești - Strehaia	301+844	MH	Râul Stângăceaua	340m față de ROSCI0366 Râul Motru
23.	Butoiești - Strehaia	302+621	MH	Vale fara nume	275 m fata de ROSCI0366 Râul Motru
24.	Butoiești - Strehaia	303+571	MH	Vale fără nume	350m față de ROSCI0366-Râul Motru
25.	Butoiești - Strehaia	303+982	MH	Râul Motru	în ROSCI0366 Râul Motru
26.	Butoiești - Strehaia	304+722	MH	Râul Balta Galbenă	1150m față de ROSCI0366-Râul Motru
27.	Butoiești - Strehaia	306+870	MH	Valea Barboțului	1170m față de ROSCI0366-Râul Motru
28.	Strehaia St.	308+071	MH	Râul Fântâna Turcului	1200m față de ROSCI0366-Râul Motru
29.	Strehaia St.	308+668	MH	Râul Buliceni	1300m față de ROSCI0366-Râul Motru
30.	Strehaia - Ciochiuța	309+249	MH	Pârâul Slătinic	870m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
31.	Ciochiuța - Târna	314+217	MH	Râul Hușnița	830m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
32.	Ciochiuța - Târna	319+508	MH	Râul Cervenita	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
33.	Târna St.	320+335	MH	Râul Hușnița	4700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
34.	Târna - Igiroasa	325+221	MH	Râul Fanta Na Patarca	3700m față de ROSCI0432-Prunișor
35.	Igiroasa - Prunișor	325+821	MH	Râul Hușnița	3200m față de ROSCI0432-Prunișor
36.	Igiroasa - Prunișor	331+060	MH	Râul Hușnița	260m față de ROSCI0432-Prunișor
37.	Igiroasa - Prunișor	332+105	MH	Râul Voienișca	280m față de ROSCI0432-Prunișor
38.	Gura Văii - Vârciorova	360+101	MH	Râul Topolnița	3000 față de ROSCI0420-Oprănești
39.	Gura Văii - Vârciorova	375+732	MH	Vale fara nume	în ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0080-Munții



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

					Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 10m față de RONPA0614-Gura Văii- Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
40.	Gura Văii - Vârciorova	376+401	MH	Râul Padina Mică	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
41.	Gura Văii - Vârciorova	376+489	MH	Râul Padina Scarpiei	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 40m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
42.	Gura Văii - Vârciorova	377+622	MH	Valea Virului	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 45m față de RONPA0642-Fața Virului, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
43.	Gura Văii - Vârciorova	378+233	MH	Râul Slătincul Mic	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii- Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
44.	Gura Văii - Vârciorova	378+472	MH	Râul Slătincul Mare (golful lacului Portile de Fier)	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii- Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
45.	Vârciorova Hm.	379+297	MH	Râul Oreva (golful lacului Portile de Fier)	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș- Porțile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii- Vârciorova, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

46.	Vârciorova - Orșova	380+946	MH	Râul Vârciorova	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, 45m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
47.	Vârciorova - Orșova	381+459	MH	Râul Vodița (golful lacului Portile de Fier)	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, 40m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
48.	Vârciorova - Orșova	381+916	MH	Râul Bahna Mică	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, 500m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
49.	Vârciorova - Orșova	382+073	MH	Golful Bahna Mare (golful lacului Portile de Fier)	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, 700m față de RONPA0624- Dealul Duhovnei, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
50.	Vârciorova - Orșova	382+835	MH	Râul Jupalnic	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
51.	Vârciorova - Orșova	383+139	MH	Dunărea/ Vale fara nume	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier
52.	Vârciorova - Orșova	383+202	MH	Râul La Balonli	în ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier, în RORMS0006-Portiile de Fier, în RONPA0014-Portiile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

53.	Vârciorova - Orșova	383+645	MH	Golful lacului Portile de Fier	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
54.	Vârciorova - Orșova	384+012	MH	Râul Valea Palangei	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
55.	Vârciorova - Orșova	384+148	MH	Râul Ada Kaleh	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
56.	Orșova St.	386+983	MH	Valea Stamati	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
57.	Orșova - Valea Cernei	388+487	MH	Râul Tufan	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
58.	Topleț Hm.	391+375	MH	Râul Cerna	în ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier, în RORMS0006-Portile de Fier, în RONPA0014-Portile de Fier
59.	Mehadia Veche St.	400+240	CS	Râul Iardașita Mare	570m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 400m față de RONPA0312-Iardașita, 4000m față de Geparcul Platoul Mehedinți
60.	Mehadia Veche St.	409+139	CS	Râul Belareca Mic	1400m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1400m față de RONPA0313-Belareca
61.	Mehadia Veche - Iablanita	409+922	CS	Râul Belareca	1700m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 1300m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

					RONPA0326-Valea Greățca
62.	Mehadia Veche - Iablanța	410+661	CS	Râul Sverdin	2300m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, 900m față de RONPA0323-Râpa Neagră
63.	Mehadia Veche - Iablanța	413+885	CS	Râul Mehadica	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
64.	Mehadia Veche - Iablanța	414+199	CS	Raul Mehadica	4800m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
65.	Mehadia Veche - Iablanța	414+558	CS	Râul Mehadica	5900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3300m față de RONPA0327-Ravena Crouri
66.	Domașnea Cornea Hm.	431+057	CS	Râul Domasnea	10000m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
67.	Teregova Hm.	442+796	CS	Râul Criva	7600m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
68.	Teregova - Armeniș	443+952	CS	Râul Timiș	800m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
69.	Teregova - Armeniș	446+709	CS	Râul Timiș	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
70.	Armeniș St.	448+100	CS	Râul Timiș	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
71.	Armeniș - Slatina Timiș	450+527	CS	Ogașul Pietroasa	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
72.	Armeniș - Slatina Timiș	450+855	CS	Râul Timiș	2400m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
73.	Armeniș - Slatina Timiș	451+403	CS	Râul Timiș	2700m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
74.	Armeniș - Slatina Timiș	452+614	CS	Ogașul Valea Mare	3200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
75.	Slatina Timiș St.	454+097	CS	Râul Timiș	4100m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
76.	Slatina Timiș St.	455+306	CS	Pârâul Sadovița	2100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
77.	Slatina Timiș - Vălișoara	459+350	CS	Râul Ilova	1100m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
78.	Vălișoara Hm.	462+081	CS	Râul Groapa	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

				Copaciului	Prisaca
79.	Vălișoara - Balta Sărată	463+167	CS	Vale fără nume	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
80.	Vălișoara - Balta Sărată	463+585	CS	Pârâul Vălișoara	390m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81.	Vălișoara - Balta Sărată	465+646	CS	Pârâul Cârpița	430m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
82.	Vălișoara - Balta Sărată	466+210	CS	Râul Bolvasnita	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
83.	Balta Sărată - Caransebeș	471+856	CS	Râul Timiș	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
84.	Balta Sărată - Caransebeș	472+296	CS	Râul Valisoara	3600m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Din cele 101 de poduri vor fi reabilitate 2 poduri, 99 sunt noi și 84 vor fi demolate și nou construite.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 32. Demolări podețe

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
1.	Craiova - Cernele	DJ	251+128	Valea fără nume	11500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Craiova - Cernele	DJ	251+653	Vale fără nume	11200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Craiova - Cernele	DJ	253+647	Vale fără nume	9300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Cernele St.	DJ	256+806	Vale fără nume	6200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Ișalnița St.	DJ	261+182	râul Gordovan	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Ișalnița St.	DJ	262+807	Vale fără nume	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Ișalnița St.	DJ	263+067	râul Lacraru	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	263+470	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	263+784	Vale fără nume	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	265+123	râul Bogea	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	266+400	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	268+417	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Coțofeni Hm.	DJ	269+086	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
14.	Coțofeni Hm.	DJ	269+930	Vale fără nume	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
15.	Coțofeni - Răcari	DJ	270+670	Vale fără nume	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
16.	Coțofeni - Răcari	DJ	271+914	Vale fără nume	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
17.	Coțofeni - Răcari	DJ	272+670	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
18.	Coțofeni - Răcari	DJ	272+921	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
19.	Coțofeni - Răcari	DJ	274+224	Vale fără nume	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
20.	Coțofeni - Răcari	DJ	277+325	Vale fără nume	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
21.	Răcari Hm.	DJ	279+538	Râul Răcarului	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22.	Răcari - Filiași	DJ	280+322	râul Răcărului	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23.	Răcari - Filiași	DJ	280+552	Vale fără nume	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24.	Răcari - Filiași	DJ	280+762	Vale fără nume	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25.	Răcari - Filiași	DJ	280+872	Vale fără nume	1400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26.	Răcari - Filiași	DJ	281+154	râul Răcărului	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27.	Răcari - Filiași	DJ	281+528	râul Racarului	1200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28.	Răcari - Filiași	DJ	282+896	Vale fără nume	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29.	Răcari - Filiași	DJ	283+633	râul Fliiașului	1500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30.	Răcari - Filiași	DJ	283+960	râul Fliiașului	1650m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31.	Filiași St.	DJ	284+785	râul Fliiașului	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32.	Filiași St.	DJ	285+536	Vale fără nume	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
33.	Filiași - Gura Motrului	DJ	286+904	râul Plopul Popii	950m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34.	Filiași - Gura Motrului	MH	291+236	Vale fără nume	40m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35.	Gura Motrului - Butoiești	MH	295+900	Vale fără nume	950m față de ROSCI0366-Râul Motru



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
36.	Gura Motrului - Butoiești	MH	297+450	Vale fără nume	700m față de ROSCI0366-Râul Motru
37.	Butoiești - Strehaia	MH	300+040	Vale fără nume	500m față de ROSCI0366-Râul Motru
38.	Strehaia St.	MH	310+504	râul Pietricioaia	400m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
39.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+130	râul Pietricioaia Mică	450m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
40.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+736	Valea Strejei	550m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
41.	Strehaia - Ciochiuța	MH	311+984	Vale fără nume	650m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
42.	Strehaia - Ciochiuța	MH	312+483	Valea Aninilor	1000m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
43.	Strehaia - Ciochiuța	MH	315+582	Valea Stanescu	900m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
44.	Strehaia - Ciochiuța	MH	316+060	Valea Blejdoaichi	1200m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
45.	Ciochiuța - Târna	MH	318+961	Valea Manesti	950m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
46.	Ciochiuța - Târna	MH	320+910	Valea Serpei	1800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
47.	Ciochiuța - Târna	MH	321+818	Vale fără nume	2600m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
48.	Ciochiuța - Târna	MH	321+918	Valea Fântâniei	2800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
49.	Ciochiuța - Târna	MH	322+208	Vale fără nume	3100m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
50.	Târna St.	MH	324+830	Vale fără nume	4000m față de ROSCI0432-Prunișor
51.	Târna - Igiroasa	MH	329+007	Vale fără nume	1100m față de ROSCI0432-Prunișor
52.	Igiroasa - Prunișor	MH	331+576	Valea Lintea	300m față de ROSCI0432-Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
53.	Drobeta Est St.	MH	358+525	Vale fără nume	5100m față de ROSCI0420-Oprănești
54.	Drobeta Est St.	MH	358+757	Valea Baranului	5300m față de ROSCI0420-Oprănești
55.	Drobeta Est St.	MH	359+230	Valea Baranului	5300m față de ROSCI0420-Oprănești
56.	Drobeta Est St.	MH	359+382	Vale fără nume	5800m față de ROSCI0420-Oprănești
57.	Drobeta Est St.	MH	361+044	Vale fără nume	6800m față de ROSCI0420-Oprănești
58.	Drobeta Est St.	MH	361+250	Vale fără nume	7000m față de ROSCI0420-Oprănești
59.	Drobeta Est St.	MH	361+322	Vale fără nume	7000m față de ROSCI0420-Oprănești
60.	Drobeta Est St.	MH	361+402	Vale fără nume	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
61.	Drobeta Est St.	MH	361+575	Vale fără nume	7100m față de ROSCI0420-Oprănești
62.	Drobeta Est - Drobeta	MH	361+885	Vale fără nume	7200m față de ROSCI0420-Oprănești
63.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+404	Vale fără nume	7400m față de ROSCI0420-Oprănești
64.	Drobeta Est - Drobeta	MH	362+600	Vale fără nume	7600m față de ROSCI0420-Oprănești
65.	Drobeta Est - Drobeta	MH	363+000	Vale fără nume	5700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
66.	Drobeta St.	MH	364+352	Valea Bresniter	4600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
67.	Drobeta - Gura Văii	MH	366+375	râul Breznitei	2500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
68.	Drobeta - Gura Văii	MH	366+893	râul Fantanele Schelei	2000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
69.	Drobeta - Gura Văii	MH	367+714	râul Rapa Înalta	1300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
70.	Drobeta - Gura Văii	MH	-	Vale fără nume	1200m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
71.	Drobeta - Gura Văii	MH	368+628	Vale fără nume	500m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
72.	Drobeta - Gura Văii	MH	368+950	Vale fără nume	100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic
73.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+124	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
74.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+377	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
75.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+600	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
76.	Drobeta - Gura Văii	MH	369+889	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 20m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
77.	Drobeta - Gura Văii	MH	370+005	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 20m față de RONPA0639-Cracul Găioara și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
78.	Drobeta - Gura Văii	MH	370+590	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier,



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
79.	Drobeta - Gura Văii	MH	371+287	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
80.	Gura Văii Hm.	MH	371+430	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
81.	Gura Văii Hm.	MH	371+624	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 20m față de RONPA0615-Valea Oglănicului și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
82.	Gura Văii Hm.	MH	371+900	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
83.	Gura Văii Hm.	MH	372+145	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portiile de Fier și în RONPA0014-Portiile de Fier
84.	Gura Văii Hm.	MH	372+293	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portiile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portiile de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portiile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0014-Portițele de Fier
85.	Gura Văii Hm.	MH	372+396	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
86.	Gura Văii Hm.	MH	372+594	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
87.	Gura Văii Hm.	MH	372+735	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 40m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
88.	Gura Văii Hm.	MH	372+831	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 50m față de RONPA0625-Dealul Vărănic și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
89.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+266	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
90.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+311	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
91.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+400	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portițele de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0014-Portile de Fier
92.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+435	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
93.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+508	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
94.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+573	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
95.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+654	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 50m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
96.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+893	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
97.	Gura Văii - Vârciorova	MH	373+953	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
98.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+029	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0014-Portițele de Fier
99.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+106	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
100.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+180	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
101.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+280	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
102.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+620	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
103.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+667	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
104.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+742	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
105.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+958	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portițele de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0014-Portile de Fier
106.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+098	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
107.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+376	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
108.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+447	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
109.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+577	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
110.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+781	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
111.	Gura Văii - Vârciorova	MH	375+931	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0641-Cracul Crucii și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
112.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+034	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
113.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+086	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
114.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+283	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
115.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+643	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
116.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+762	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
117.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+866	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
118.	Gura Văii - Vârciorova	MH	376+970	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
119.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+100	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
120.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+220	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
121.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+503	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
122.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+770	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
123.	Gura Văii - Vârciorova	MH	377+887	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 40m față de RONPA0642-Fața Virului și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
124.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+098	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
125.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+750	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
126.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+825	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Porțile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
127.	Gura Văii - Vârciorova	MH	378+931	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
128.	Gura Văii - Vârciorova	MH	379+055	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
129.	Vârciorova Hm.	MH	379+469	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
130.	Vârciorova Hm.	MH	379+642	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
131.	Vârciorova Hm.	MH	379+795	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
132.	Vârciorova Hm.	MH	379+989	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
133.	Vârciorova Hm.	MH	380+356	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier,



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
134.	Vârciorova Hm.	MH	380+546	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
135.	Vârciorova Hm.	MH	380+633	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
136.	Vârciorova Hm.	MH	380+816	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0614-Gura Văii-Vârciorova și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
137.	Vârciorova - Orșova	MH	381+096	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
138.	Vârciorova - Orșova	MH	381+144	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
139.	Vârciorova - Orșova	MH	381+662	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 30m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
140.	Vârciorova - Orșova	MH	382+287	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier,



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier și 500m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
141.	Vârciorova - Orșova	MH	382+429	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și 600m față de RONPA0624-Dealul Duhovnei și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
142.	Vârciorova - Orșova	MH	383+316	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
143.	Vârciorova - Orșova	MH	383+411	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
144.	Vârciorova - Orșova	MH	383+765	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
145.	Vârciorova - Orșova	MH	383+827	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
146.	Vârciorova - Orșova	MH	383+862	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
147.	Vârciorova - Orșova	MH	384+274	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
148.	Vârciorova - Orșova	MH	384+465	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
149.	Vârciorova - Orșova	MH	384+621	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
150.	Vârciorova - Orșova	MH	384+708	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
151.	Vârciorova - Orșova	MH	384+818	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
152.	Vârciorova - Orșova	MH	384+947	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
153.	Vârciorova - Orșova	MH	385+021	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
154.	Vârciorova - Orșova	MH	385+110	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
155.	Vârciorova - Orșova	MH	385+252	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
156.	Vârciorova - Orșova	MH	385+375	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
157.	Vârciorova - Orșova	MH	385+574	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
158.	Vârciorova - Orșova	MH	385+976	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
159.	Vârciorova - Orșova	MH	386+067	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
160.	Vârciorova - Orșova	MH	386+350	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
161.	Vârciorova - Orșova	MH	386+531	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier
162.	Orșova St.	MH	387+531	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
163.	Orșova St.	MH	387+635	Valea Lui Ivan	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
164.	Orșova St.	MH	387+820	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
165.	Orșova St.	MH	387+925	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
166.	Orșova St.	MH	388+016	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
167.	Orșova St.	MH	388+121	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
168.	Orșova St.	MH	388+227	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
169.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+028	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
170.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+432	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
171.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+534	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
172.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+662	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
173.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+764	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
174.	Orșova - Valea Cernei	MH	389+932	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
175.	Orșova - Valea Cernei	MH	390+150	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
176.	Orșova - Valea Cernei	MH	390+692	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
177.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+020	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
178.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+418	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
179.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+540	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
180.	Orșova - Valea Cernei	MH	392+652	Vale fără nume	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier și în RORMS0006-Portițele de Fier și în RONPA0014-Portițele de Fier
181.	Valea Cernei Hm.	MH	393+183	râul Ogasul Seracovei Mici	400m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portițele de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
182.	Valea Cernei Hm.	CS	393+935	râul Ogasul Pitigoiului	800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
183.	Valea Cernei - Topleț	CS	394+679	Vale fără nume	1100m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
184.	Valea Cernei - Topleț	CS	395+735	Vale fără nume	2300m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
185.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+197	Vale fără nume	2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
186.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+413		2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
187.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+707		2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
188.	Valea Cernei - Topleț	CS	396+905		2600m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
189.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+099		2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
190.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+224		2700m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
191.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+293	Vale fără nume	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
192.	Valea Cernei - Topleț	CS	397+600	Vale fără nume	2800m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
193.	Topleț Hm.	CS	397+937	Vale fără nume	3000m față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
194.	Topleț Hm.	CS	398+768	râul Gulerani	2600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
195.	Topleț Hm.	CS	398+932	râul Gulerani	2500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
196.	Topleț - Băile Herculane	CS	400+720	Vale fără nume	400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
197.	Topleț - Băile Herculane	CS	400+917	Vale fără nume	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 10m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
198.	Topleț - Băile Herculane	CS	401+122	Vale fără nume	100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
199.	Topleț - Băile Herculane	CS	401+670	Vale fără nume	în ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
200.	Topleț - Băile Herculane	CS	402+249	Vale fără nume	150m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
201.	Topleț - Băile Herculane	CS	402+634	Vale fără nume	300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
202.	Topleț - Băile Herculane	CS	403+943	Vale fără nume	200m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți
203.	Topleț - Băile Herculane	CS	404+106	Vale fără nume	100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 250m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
204.	Băile Herculane St.	CS	404+621	Vale fără nume	50m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
205.	Băile Herculane St.	CS	404+886	Vale fără nume	40m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 50m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 400m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
206.	Băile Herculane St.	CS	405+828	Vale fără nume	300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 40m față de RONPA0312-lardașița și la 4000m



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
207.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	CS	406+047	râul Ogasul Iazului	400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 600m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
208.	Băile Herculane - Mehadia Nouă	CS	406+188	Râul Ogasul Matisului	390m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 660m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
209.	Mehadia Nouă Hm.	CS	406+634	Vale fără nume	40m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
210.	Mehadia Nouă Hm.	CS	406+975	Vale fără nume	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 700m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
211.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+260	Vale fără nume	500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 760m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
212.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+689	Vale fără nume	800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 450m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
213.	Mehadia Nouă Hm.	CS	407+878	Vale fără nume	9000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 550m față de RONPA0313-Belareca și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
214.	Mehadia Veche St.	CS	408+799	Vale fără nume	1100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și la 4000m față de RONPA0931-Geoparcul Platoul Mehedinți și la 800m față de RONPA0001-Domogled-Valea Cernei
215.	Mehadia Veche St.	CS	409+714	Vale fără nume	1500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
216.	Mehadia Veche St.	CS	409+758	Vale fără nume	1700m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
217.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+205	Vale fără nume	1900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
218.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+576	râul Sverdln	2300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
219.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	410+791	Vale fără nume	2400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greatca
220.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+204	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greatca
221.	Mehadia Veche - Iablanița	CS	411+558	Vale fără nume	2800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
					Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața
222.	Mehadia Veche - Iablași	CS	411+709	Vale fără nume	2900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1200m față de RONPA0326-Valea Greața și 30m față de RONPA0323-Râpa Neagră
223.	Mehadia Veche - Iablași	CS	412+001	râul Râpa Neagră	3600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 90m față de RONPA0323-Râpa Neagră
224.	Mehadia Veche - Iablași	CS	412+303	Vale fără nume	4000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 20m față de RONPA0323-Râpa Neagră
225.	Mehadia Veche - Iablași	CS	412+416	Vale fără nume	4100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 300m față de RONPA0323-Râpa Neagră
226.	Mehadia Veche - Iablași	CS	412+476	Vale fără nume	4500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 500m față de RONPA0323-Râpa Neagră
227.	Mehadia Veche - Iablași	CS	413+216	Vale fără nume	4100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
228.	Mehadia Veche - Iablași	CS	415+138	Vale fără nume	5000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
229.	Iablași St.	CS	415+400	Vale fără nume	5100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
230.	Iablași St.	CS	416+543	Vale fără nume	6000m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
231.	Iablași - Crușovăț	CS	417+190	Vale fără nume	6300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 1700m față de RONPA0327-Ravena Crouri
232.	Iablași - Crușovăț	CS	418+403	Vale fără nume	7300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
233.	Iablași - Crușovăț	CS	418+921	Vale fără nume	7500m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
234.	lablanița - Crușovăț	CS	419+292	Vale fără nume	8100m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
235.	lablanița - Crușovăț	CS	419+547	Vale fără nume	8200m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
236.	lablanița - Crușovăț	CS	419+929	Vale fără nume	8300m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
237.	lablanița - Crușovăț	CS	421+057	Râul Plugova	8600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
238.	lablanița - Crușovăț	CS	421+550	Vale fără nume	8800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
239.	lablanița - Crușovăț	CS	422+170	Vale fără nume	9200m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
240.	Crușovăț St.	CS	422+790	Vale fără nume	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
241.	Crușovăț St.	CS	423+220	Vale fără nume	9800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
242.	Crușovăț St.	CS	423+574	râul Ogasul Draghlmac	9400m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
243.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	426+471	Vale fără nume	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
244.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	426+521	Vale fără nume	9700m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
245.	Crușovăț - Domașnea Cornea	CS	427+071	Vale fără nume	9800m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
246.	Teregova Hm.	CS	442+321	Vale fără nume	1400m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
247.	Teregova Hm.	CS	442+567	Vale fără nume	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
248.	Teregova Hm.	CS	443+489	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
249.	Teregova - Armeniș	CS	444+304	Vale fără nume	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
250.	Teregova - Armeniș	CS	444+734	Vale fără nume	250m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
251.	Teregova - Armeniș	CS	445+005	Vale fără nume	300m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
252.	Teregova - Armeniș	CS	445+168	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
253.	Teregova - Armeniș	CS	445+397	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
254.	Teregova - Armeniș	CS	445+485	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
255.	Teregova - Armeniș	CS	445+634	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
256.	Teregova - Armeniș	CS	445+723	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
257.	Teregova - Armeniș	CS	446+085	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
258.	Teregova - Armeniș	CS	446+212	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
259.	Teregova - Armeniș	CS	447+268	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
260.	Armeniș St.	CS	447+984	Vale fără nume	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
261.	Armeniș St.	CS	448+248	Valea Bibarilor	în ROSCI0284-Cheile Teregovei
262.	Armeniș St.	CS	449+041	râul Ogas Curicova	800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
263.	Armeniș St.	CS	449+479	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
264.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+629	Vale fără nume	1200m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
265.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+889	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
266.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	449+970	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
267.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	450+033	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
268.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	450+152	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
269.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	451+595	Vale fără nume	3200m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
270.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+167	Vale fără nume	3600m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
271.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+315	Vale fără nume	3800m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
272.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+849	Vale fără nume	4000m față de ROSCI0284- Cheile Teregovei
273.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	452+928	Vale fără nume	3000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
274.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+150	Vale fără nume	2700m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
275.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+304	Vale fără nume	2500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
276.	Armeniș - Slatina Timiș	CS	453+423	Vale fără nume	2000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
277.	Slatina Timiș St.	CS	454+236	Vale fără nume	1800m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
278.	Slatina Timiș St.	CS	454+495	Vale fără nume	1600m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
279.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+015	Vale fără nume	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
280.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+138	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
281.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	456+392	Vale fără nume	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
282.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	457+400	Vale fără nume	150m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
283.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	457+847	Vale fără nume	200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
284.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	458+505	Vale fără nume	350m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
285.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	459+702	Vale fără nume	350m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
286.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	460+139	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
287.	Slatina Timiș - Vălișoara	CS	460+339	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
288.	Vălișoara Hm.	CS	461+191	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
289.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	462+501	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
290.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	466+116	râul Cirtitu	300m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
291.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	467+731	Vale fără nume	100m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
292.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	467+858	Vale fără nume	150m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
293.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	468+198	Vale fără nume	400m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
294.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	468+687	Vale fără nume	500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
295.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	469+002	Vale fără nume	900m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
296.	Vălișoara - Balta Sărată	CS	469+262	Vale fără nume	1100 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
297.	Balta Sărată St.	CS	471+017	Vale fără nume	2800 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca și 2800m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
298.	Balta Sărată St.	CS	471+251	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca 2900m față de RONPA0317-Fâneța cu narcise Zervești
299.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	471+490	Vale fără nume	3200 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
300.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	472+002	Vale fără nume	3800 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	Stație/Interval	Județ	km existent	Obstacol traversat	Distanța față de ariile protejate
301.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	473+167	Vale fără nume	4000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
302.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	473+618	râul Roi	3700 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
303.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+034	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
304.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+235	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
305.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+436	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
306.	Balta Sărată - Caransebeș	CS	474+891	Vale fără nume	3000 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Tabel 33. Demolări pasaje inferioare

Nr. crt.	Stație/ Interval	Județ	Poz. km CF existentă	Drum intersectat	Distanța față de ariile protejate
1.	Cernele - Ișalnița	DJ	259+088	DC122	4000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	264+551	Drum	2200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Ișalnița - Coțofeni	DJ	266+115	Drum	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Coțofeni - Răcari	DJ	276+565	Drum	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Coțofeni - Răcari	DJ	277+968	Drum	250m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Filiași - Gura Motrului	DJ	289+633	Drum	120m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Gura Motrului - Butoiești	MH	293+900	Drum	700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Butoiești - Strehaia	MH	302+621	Drum	260m față de ROSCI0366-Râul Motru
9.	Gura Văii - Vârciorova	MH	374+471	Drum	în ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Portile de Fier, ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Portile de Fier și 10m față de RONPA0641 și în RORMS0006-Portile de Fier și în RONPA0014-Portile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

10.	Valea Cernei Hm.	MH	392+874	Drum	131 față de ROSPA0080-Munții Almăjului-Locvei și ROSCI0206-Porțile de Fier
11.	Mehadia Veche - Iablanța	CS	414+199	Drum	5900m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3300m față de RONPA0327-Ravena Crouri
12.	Crușovăț St.	CS	422+480	Drum	9600m față de ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și 3000m față de RONPA0327-Ravena Crouri
13.	Slatina Timiș St.	CS	454+669	DC18	1680 față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Tabel 34. Demolări pasaje superioare

Nr. crt	Stație/ Interval	Județ	Poz. km CF existentă	Poz km CF proiectată	Drum intersectat	Drum intersectat	Tip lucrare (nou/ reabilitat)	Distanța față de ariile protejate
1.	Mehadia Veche – Iablanța	CS	416+900	416+474	416+619	Vale fără nume	nou	5200m față de ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei și ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei și 1700m față de RONPA0327-Ravena Crouri



Demolare lucrări civile

Lucrări de demolare - clădiri din zidărie

Demolarea părților componente ale clădirii trebuie astfel executată încât demolarea unei părți din clădire sau a unui element de construcție să nu atragă prăbușirea neprevăzută a altei părți sau a altui element. Se va ține cont a se folosi plasa antipraf și tot pentru a evita praful, clădirea (pe porțiuni) poate fi stropită cu apă → transportul materialului.

Echipamente și utilaje

- platformele de susținere de tip modulat, se vor asambla prin procedee mecanice și, după caz, prin procedee termice
- macara.

Procesul tehnologic

- se delimitează zona de lucru cu bandă de semnalizare;
- se realizează montarea schelei de lucru sau se vor utiliza scări metalice;
- se realizează întreruperea alimentării cu apa, energie electrică și gaz în zona de lucru;
- se începe demolarea propriu zisa, de sus în jos.

Sucesiunea operațiilor de demolare este următoarea:

- demontare șarpantă;
- demolarea elementelor instabile, a elementelor de umplură, a elementelor de rezistență;
- periodic, se realizează stropirea părților de zidărie spre a evita producerea și răspândirea prafului;
- se realizează astuparea sau împrejmuirea gropilor rămase după demolare;
- demolarea grinzilor metalice sau a bolților, în vederea evitării prăbușirii acestora, în situația staționării muncitorilor în acele zone periculoase este interzisă;
- cărămidile/blocurile de zidărie întregi sunt tăiate și cioplite cu atenție, pentru a corespunde calitativ scopurilor în care sunt utilizate;
- se transportă și se depozitează materialele recuperate, cu grijă și atenție, pentru a fi conservată calitatea acestora în depozite temporare până la finalizarea lucrărilor de demolare;
- se realizează curățenia completă a zonei de lucru, prin îndepărtarea molozului și a tuturor elementelor rezultate în urma demolării → transportul materialului, ce a fost colectat selectiv, către depozite autorizate

Dezafectarea lucrărilor de construcții executate din prefabricate de beton așezate pe sol

În aceasta categorie sunt incluse pavajele din dale prefabricate. Dezafectarea se realizează prin demontarea și manevrarea (în funcție de greutate și gabarit) manuală și/sau mecanică (cu macaraua) a prefabricatelor cu sortare și stivuire pentru prefabricatele recuperabile → transportul materialului.

Prefabricatele degradate se concasează cu mijloace mecanice → transportul materialului, la un depozit de deșuri inerte autorizat. Manevrarea prefabricatelor se face cu mijloace de ridicare și dispozitive omologate în funcție de greutate și gabarit.



Fixarea dispozitivului pentru agățare se realizează corespunzător sistemului constructiv al prefabricatului (dornuri, urechi sau cârlige de agățare).

Tabel 35. Demolări/ desființări lucrări civile

Nr.crt.	Stația /Halta	Județ	Tip construcție	Suprafața demolată (m ²)	Distanța față de ariile protejate
1.	Craiova	Dolj	Peroane	6800	13km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2.	Craiova Triaj hc.	Dolj	Peroane	300	12,5km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3.	Cernele	Dolj	Grup sanitar Peroane	400	7km față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4.	Ișalnița h	Dolj	Peroane	170	2840m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5.	Ișalnița	Dolj	Peroane	920	1700m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
6.	Almăj h	Dolj	Peroane Copertină refugiu	340	2400m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7.	Coțofeni Hm	Dolj	Peroane	480	2500m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8.	Brădești h	Dolj	Peroane	350	980m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
9.	Răcari Hm	Dolj	Peroane	700	1000m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10.	Canton 282 h	Dolj	Peroane	350	1300m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
11.	Filiași	Dolj	Peroane Grup sanitar	2000	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
12.	Gura Motrului Hm	Mehedinți	Peroane	420	20m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
13.	Butoiești Hm	Mehedinți	Peroane Clădire Magazie	1000	300m față de ROSCI0366-Râul Motru
14.	Lunca Banului hc	Mehedinți	Peroane	400	15m față de ROSCI0366-Râul Motru
15.	Strehaia	Mehedinți	Peroane Grup sanitar	900	700m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
16.	Strehaia hc.	Mehedinți	Peroane Clădire Magazie Clădire călători	950	600m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
17.	Ciochiuța Hm	Mehedinți	Clădire călători +CED Peroane	950	800m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
18.	Târna	Mehedinți	Peroane	600	4000m față de ROSCI0405-



19.	Igiroasa Hm	Mehedinți	Peroane	900	Dealurile Strehaia-Bâtlanele 330m față de ROSCI0432- Prunișor
20.	Drobeta Tr. Severin Mărfuri	Mehedinți	Grup sanitar	500	4000m față de ROSC0420- Oprănești
			Peroane		
21.	Drobeta Tr. Severin Est Hm	Mehedinți	Peroane	200	5500m față de ROSC0420- Oprănești
22.	Drobeta Tr. Severin	Mehedinți	Peroane	1800	5000m față de ROSC0420- Oprănești
23.	Dinamica h	Mehedinți	Peroane	200	2600m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului-Locvei
24.	Gura Văii Hm	Mehedinți	Peroane	300	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier
25.	Jidoștița h	Mehedinți	Peroane	300	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier
26.	Vârciorova Hm	Caraș - Severin	Peroane	500	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier
27.	Ilovița h	Mehedinți	Peroane	150	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier
28.	Șantier Naval h	Mehedinți	Peroane	150	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier
29.	Orșova	Mehedinți	Peroane	1450	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului- Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias-Porțile de Fier
			2 cabine acar		
30.	Valea Cernei Hm	Caraș - Severin	Grup sanitar	1700	600m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului-Locvei, ROSPA0026-Cursul Dunării- Bazias-Porțile de Fier
			Peroane		
31.	Topleț Hm	Caraș - Severin	Peroane	1100	2400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
			Grup sanitar		
			2 magazii		
32.	BĂILE HERCULANE	Caraș - Severin	Scări nefuncționale	2100	20m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei
			Peroane		
33.	Mehadia	Caraș -	Peroane	300	500m față de ROSCI0069-



	Noua Hm	Severin	Grup sanitar Magazie		Domogled-Valea Cernei
34.	Mehadia Veche Hm	Caraș - Severin	Peroane Grup sanitar Cabină Magazie	880	1400m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
35.	Iablanița	Caraș - Severin	Peroane Grup sanitar Cântar 2 cabine 2 magazii Clădire călători Clădire CED	2330	5800m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
36.	Crușovăț	Caraș - Severin	Peroane Grup sanitar Clădire părăsită	800	9500m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
37.	Cornea hc	Caraș - Severin	Peroane Clădire părăsită	100	9600m față de ROSCI0069- Domogled-Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei
38.	Domașnea Cornea Hm	Caraș - Severin	Peroane Grup sanitar 2 magazii Clădire anexa	970	8200m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
39.	Luncavița h	Caraș - Severin	Peroane	100	8000m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
40.	Poarta Hm (existent)	Caraș - Severin	Peroane Remiza vagoane 3 barăci din lemn Clădire călători Clădire CED 2 cabine	1550	5500m față de ROSCI0385- Râul Timiș între Rusca și Prisaca
41.	Teregova Hm	Caraș - Severin	Peroane Grup sanitar District Linii Locuinta CF Canton Rampă Magazie	1040	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

42.	Armeniș	Caraș - Severin	Peroane	1200	200m față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
			Canton dezafectat		
			Magazie		
			Grup sanitar		
			Rampă		
43.	Slatina Timiș	Caraș - Severin	Peroane	1750	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Grup sanitar		
			2 cantoane		
			District Linii		
			Magazie		
			Clădire Călători		
Clădire CED					
44.	Vălișoara Hm	Caraș - Severin	Peroane	500	500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Grup sanitar		
45.	Petroșnița h	Caraș - Severin	Peroane	100	470m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
46.	Valea Timișului Hm	Caraș - Severin	Peroane	430	170m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Grup sanitar		
47.	Balta Sărată	Caraș - Severin	Peroane	1600	2700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Grup sanitar		
			Clădire anexă		
			Canton		
			Cabină acar		
48.	Caransebeș haltă h	Caraș - Severin	Peroane	170	1700m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
			Grup sanitar		

Prezentam in tabelul de mai jos situatia demolarilor de constructii, apartinand unor proprietari persoane fizice si juridice:

Nr crt	JUD	UAT	LOCALITATE	NUMELE SI PRENUMELE PROPRIETARULUI / DETINATORULUI TERENULUI	POZITIA FATA DE LOCALITATE	DESTINATIE CONSTRUCTIE	SUPRAFATA CONSTRUITA (m ²)	SUPRAFATA DESFĂȘURATĂ (m ²) SAU LUNGIME TOTALĂ ÎMPREJMUIRE (ml)
1	DJ	CRAIOVA	CRAIOVA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructie anexa	25	25
2	DJ	ISALNITA	ISALNITA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	20	20
3	DJ	ISALNITA	ISALNITA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	14	14
4	DJ	ISALNITA	ISALNITA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	15	15
5	DJ	FILIASI	FILIASI	COMPANIA NATIONALA	INTRAVILAN	constructie	10	10



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

6	MH	BUTOIES TI	BUTOIES TI	DE CAI FERATE CFR SA COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR"SA	EXTRAVILAN	anexa constructii anexa	7	7
7	MH	BUTOIES TI	BUTOIES TI	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR"SA	EXTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	184	184
8	MH	BUTOIES TI	BUTOIES TI	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR"SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	11	11
9	MH	BUTOIES TI	BUTOIES TI	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR"SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	13	13
10	MH	STREHAI A	STREHAI A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	14	14
11	MH	STREHAI A	STREHAI A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	3	3
12	MH	PRUNISO R	PRUNISO R	OLARU ELENA OLARU GHEORGHE	INTRAVILAN	constructii de locuinte	42	42
13	MH	PRUNISO R	PRUNISO R	OLARU ELENA OLARU GHEORGHE	INTRAVILAN	constructii anexa	11	11
14	MH	SIMIAN	SIMIAN	R.A.A.N - SUCURSALA ROMAG TERMO HALANGA - CU SEDIUL IN LOC.HALANGA ,COM. IZVORU- BARZII	EXTRAVILAN	constructiindust riale siedilitare	7654	7654
15	MH	SIMIAN	SIMIAN	CONSTANTINESCU ADRIAN	INTRAVILAN	constructii anexa	93	93
16	MH	SIMIAN	SIMIAN	R.A.A.N - SUCURSALA ROMAG TERMO HALANGA - CU SEDIUL IN LOC.HALANGA ,COM. IZVORU- BARZII	EXTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	59233	59233
17	MH	SIMIAN	SIMIAN	STATUL ROMAN - DISTRIBUTIE ENERGIE OLTENIA S.A.	EXTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	7	7
18	MH	ORSOVA	ORSOVA	STMF MARFA	INTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	17	17
19	MH	ORSOVA	ORSOVA	STMF MARFA	INTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	9	9
20	MH	ORSOVA	ORSOVA	CITRO AGOSTINO	INTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	634	634
21	MH	ORSOVA	ORSOVA	PETRE ROZALIAN MIHAI PETRE LOREDANA DUMITRITA	INTRAVILAN	constructii anexa	64	64
22	MH	ORSOVA	ORSOVA	OBODARU MARIAN OBODARU SANDA- VASILICA	INTRAVILAN	constructii de locuinte	91	191
23	MH	ORSOVA	ORSOVA	FULGA MIHAIȚĂ- CRISTIAN FULGA CORNELIA	INTRAVILAN	constructii de locuinte	112	234
24	MH	ORSOVA	ORSOVA	PARVANESCU ION	INTRAVILAN	constructii de locuinte	72	144
25	MH	ORSOVA	ORSOVA	PARVANESCU ION	INTRAVILAN	constructii anexa	33	33
26	MH	ORSOVA	ORSOVA	PARVANESCU ION	INTRAVILAN	constructii anexa	7	7
27	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	SC ALCRIERIKA SRL	INTRAVILAN	constructii anexa	57	57
28	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	PASCU VIOLETA	INTRAVILAN	constructii de locuinte	166	498
29	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	PASCU VIOLETA	INTRAVILAN	constructii anexa	73	146



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

30	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	PASCU VIOLETA	INTRAVILAN	construcții anexa	32	32
31	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	MANAFU LUMINITA MARCULESCU DUMITRU	INTRAVILAN	construcții anexa	11	11
32	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	GIURCA ALIN- CONSTANTIN GIURCA LIDIA-MARIANA	INTRAVILAN	construcții anexa	14	14
33	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	S.N.T.F.M CFR MARFA S.A	INTRAVILAN	construcții industriale și edilitare	7966	7966
34	MH	DROBET A-TURNU SEVERIN	DROBETA -TURNU SEVERIN	S.N.T.F.M CFR MARFA S.A	INTRAVILAN	construcții industriale și edilitare	6028	6028
35	MH	STANGA CEAUA	STANGAC EAUA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	construcții anexa	12	12
36	MH	TAMNA	TAMNA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	construcții anexa	20	20
37	CS	TOPLET	TOPLET	FLORESCU ELENA	INTRAVILAN	construcții de locuinte	62	62
38	CS	TOPLET	TOPLET	URSARU MARIANA	INTRAVILAN	construcții de locuinte	67	67
39	CS	TOPLET	TOPLET	URSARU MARIANA	INTRAVILAN	construcții anexa	11	11
40	CS	TOPLET	TOPLET	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	41	41
41	CS	TOPLET	TOPLET	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	10	10
42	CS	TOPLET	TOPLET	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	100	100
43	CS	TOPLET	TOPLET	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	39	39
44	CS	MEHADIA	MEHADIA	PERVULESCU GABRIEL	EXTRAVILAN	construcții de locuinte	161	161
45	CS	MEHADIA	MEHADIA	HIDROCONSTRUCȚIA SA	INTRAVILAN	construcții anexa	198	198
46	CS	MEHADIA	MEHADIA	HIDROCONSTRUCȚIA SA	INTRAVILAN	construcții anexa	114	114
47	CS	MEHADIA	MEHADIA	HIDROCONSTRUCȚIA SA	INTRAVILAN	construcții industriale și edilitare	501	501
48	CS	MEHADIA	MEHADIA	COMUNA MEHADIA	INTRAVILAN	construcții industriale și edilitare	835	835
49	CS	MEHADIA	MEHADIA	ANCHESCU MARIA	INTRAVILAN	construcții de locuinte	134	134
50	CS	MEHADIA	MEHADIA	CIUDIN MARIUS-ADRIAN CIUDIN MIHAELA- GEORGIANA	INTRAVILAN	construcții de locuinte	64	64
51	CS	MEHADIA	MEHADIA	POPA DANIEL POPA ELENA-JENICA	INTRAVILAN	construcții de locuinte	64	64
52	CS	MEHADIA	MEHADIA	POPA DANIEL POPA ELENA-JENICA	INTRAVILAN	construcții anexa	25	25
53	CS	MEHADIA	MEHADIA	MONEA DUMITRU MONEA STANCA	INTRAVILAN	construcții anexa	45	45
54	CS	MEHADIA	MEHADIA	TEPENEAG ION TEPENEAG IONELA	INTRAVILAN	construcții anexa	58	58
55	CS	MEHADIA	MEHADIA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	21	21
56	CS	MEHADIA	MEHADIA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	24	24
57	CS	MEHADIA	MEHADIA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	26	26
58	CS	MEHADIA	MEHADIA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	construcții anexa	44	44



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

59	CS	MEHADIA	MEHADIA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	85	85
60	CS	BAILE HERCUL ANE	BAILE HERCUL ANE	MINISTERUL TINERETULUI SI SPORTULUI	INTRAVILAN	constructii anexa	102	102
61	CS	BAILE HERCUL ANE	BAILE HERCUL ANE	SURULESCU NICOLAE SURULESCU STANICA	INTRAVILAN	constructii anexa	958	958
62	CS	BAILE HERCUL ANE	BAILE HERCUL ANE	SURULESCU NICOLAE SURULESCU STANICA	INTRAVILAN	constructii anexa	251	251
63	CS	DOMASN EA	DOMASN EA	HIP IOAN	EXTRAVILAN	constructii anexa	130	130
64	CS	DOMASN EA	DOMASN EA	HIP IOAN	EXTRAVILAN	constructii anexa	40	40
65	CS	DOMASN EA	DOMASN EA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	94	94
66	CS	DOMASN EA	DOMASN EA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	12	12
67	CS	DOMASN EA	DOMASN EA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	107	107
68	CS	DOMASN EA	DOMASN EA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	31	31
69	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	42	42
70	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	41	41
71	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	STMF MARFA	EXTRAVILAN	constructii anexa	17	17
72	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	203	203
73	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	53	53
74	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	8	8
75	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	152	152
76	CS	IABLANIT A	IABLANIT A	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	123	123
77	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	DRAGOMIR EMILIAN	INTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	97	97
78	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	UDREA SILVIA	INTRAVILAN	constructii de locuinte	87	87
79	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	235	235
80	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	88	88
81	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	96	96
82	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	101	101
83	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	43	43
84	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	60	60
85	CS	TEREGO VA	TEREGO VA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	19	19
86	CS	CORNEA	CORNEA	LUPULESCU MOISE	EXTRAVILAN	constructie anexa	29	29
87	CS	BUCHIN	BUCHIN	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	37	37
88	CS	BUCHIN	BUCHIN	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	13	13



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

89	CS	BUCHIN	BUCHIN	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	31	31
90	CS	BUCOSNI TA	BUCOSNI TA	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	27	27
91	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	7	7
92	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	47	47
93	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	18	18
94	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii administrative si social culturale	130	130
95	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii administrative si social culturale	149	149
96	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	14	14
97	CS	SLATINA-TIMIS	SLATINA-TIMIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	INTRAVILAN	constructii anexa	31	31
98	CS	CARANS EBES	CARANS EBES	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR" SA	INTRAVILAN	constructii anexa	40	40
99	CS	CARANS EBES	CARANS EBES	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE "CFR" SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	53	53
100	CS	ARMENIS	ARMENIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	12	12
101	CS	ARMENIS	ARMENIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii anexa	97	97
102	CS	ARMENIS	ARMENIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii industriale si edilitare	836	836
103	CS	ARMENIS	ARMENIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii administrative si social culturale	26	26
104	CS	ARMENIS	ARMENIS	COMPANIA NATIONALA DE CAI FERATE CFR SA	EXTRAVILAN	constructii administrative si social culturale	19	19



Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului

După demolarea obiectivelor existente pe culoarul de lucru, deșeurile rezultate în urma lucrărilor vor fi evacuate de pe amplasament, terenul urmând a fi pregătit pentru lucrările aferente infrastructurii autostrăzii. Refacerea amplasamentului se referă la:

- finalizarea lucrărilor de demolare
- retragerea utilajelor specifice activității de demolare
- pregătirea terenului pentru lucrările ce urmează a fi executate;
- readucerea terenului la starea de funcționalitate pentru care a fost proiectat
- verificarea conformității lucrărilor realizate cu prevederile proiectului.

Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice aflate în vigoare:

- GE 022 - 97 Ghid privind executia lucrarilor de demolare a elementelor de construcții din beton si beton armat;
- reglementări privind protecția și igiena muncii în construcții;
- norme generale de protecția împotriva incendiilor la proiectarea și realizarea construcțiilor și instalațiilor;
- normele securitate și sănătate în muncă (SSM).

Pentru realizarea lucrărilor de demolare nu vor fi necesare lucrări de realizare a unor căi noi de acces și nici schimbarea căilor de acces existente.

Metode folosite în demolare

Activitatea de demolarea se va desfășura în următoarele etape:

- Etapa de organizare de șantier

Cuprinde evaluarea amplasamentului sub aspectul poziționării utilajelor, stabilirea traseelor de evacuare, amplasarea containerelor.

- Etapa de demolare

Aceasta se referă la perioada de timp aferentă demolării propriu-zise și include totalitatea operațiunilor necesare demolării. Se are în vedere o etapizare a demolării astfel încât să nu fie necesară o depozitare intermediară și o ocupare pe termen mediu a terenurilor adiacente. Etapa implică evacuarea deșeurilor rezultate de la demolare cu luarea măsurilor adecvate pentru protecția factorilor de mediu și predarea materialelor valorificabile (metal, lemn, etc.).

În urma lucrărilor de demolare vor rezulta diferite tipuri de deșeuri care vor necesita o gestionare adecvată în cadrul șantierului. Ca atare, toate elementele rezultate în urma lucrărilor de demolare se vor depozita pe categorii în limita amplasamentului până la preluarea acestora în vederea reciclării/valorificării/eliminării de către operatorii economici autorizați.

În vederea ușurării sortării materialelor rezultate în urma lucrărilor demolarea se va face în etape succesive, demolându-se pe cât posibil pe rând elementele construite ce cuprind același tip de materiale, acestea evacuându-se din zona de lucru înainte de următoarea etapă. Se va respecta Directiva 2008/98/CE, respectiv OUG nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, prin care deșeurile din construcții și desființări să fie reutilizate, reciclate și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni



de umplere, rambleiere care utilizează deșeuri pentru a înlocui alte materiale, de minimum 70% din masa cantităților de deșeuri nepericuloase provenite din activitățile de demolare și desființare.

1.7.3 Prezentarea cerințelor privind utilizarea terenurilor

1.7.3.1 Suprafața de teren ocupată definitiv

Pe tronsonul Craiova - Caransebeș, suprafața totală ocupată de lucrări este de 7.251.006 m².

Tabel 36. Suprafața de teren ocupata definitiv

Suprafața de teren ocupata definitiv	Suprafață (mp)
Suprafață ocupată de calea ferată și construcțiile aferente (noi și existente), din care:	7.251.006
Administare/gestiune CNCF "CFR" SA	6.245.561
Exproprieri	1.005.445

Tabel 37. Suprafața de teren ce va fi ocupata pentru realizarea lucrarilor de reabilitare a liniei de cale ferata Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebes (categoriile de utilizare a terenului)

CATEG. DE FOLOSINȚĂ A TERENULUI	Supraf teren transferat (m ²)
arabil	144241
căi ferate	2570
curți și construcții	36768
fânețe	58013
livezi	1403
neproductiv	11479
pășuni	13564
padure	7919
terenuri cu destinație agricolă	729313
vie	175

Conform Certificatului de Urbanism nr. 984/28.10.2019, eliberat de Consiliul Județean Dolj, se certifică:

Terenul se afla în intravilanul și extravilanul municipiului Craiova, orașului Filași și a comunelor Isalnița, Almăj, Coțofenei din Față și Bradești.

Terenurile aparțin: domeniului public al statului aflat în administrarea Ministerul Transporturilor, concesionat către CNCF CFR SA, domeniul privat al C.N.C.F. CFR SA.

Folosința actuală și destinația conform PUG a terenului: căi de comunicație feroviară (teren cu destinație specială aferent liniei CFR Craiova-Calafat), stații CFR.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Conform Certificatului de Urbanism nr. 360/25.11.2020, eliberat de Consiliul Județean Mehedinți, se certifică:

Terenul și construcțiile sunt situate în intravilanul și extravilanul următoarelor unități administrativ-teritoriale: Butoiesti, Stangaceaua, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Husnicioara, Șimian, Drobeta-Turnu Severin, Ilovița, Orșova, aparțin domeniului public al statului, domeniul public al județului, municipiilor, orașului Strehaia, comunelor și domeniului privat al persoanelor fizice și juridice.

Destinația terenurilor și construcțiilor conform PUG-uri aprobate: zona căi ferate, drumuri publice (naționale, județene, comunale și locale), rețele utilități (electrice, gaz metan, comunicații, alimentare cu apă și canalizare), construcții industriale și edilitare, construcții locuințe, construcții administrative și social culturale, zonă de rezervații naturale, zonă de protecție monumente.

Categoriile de folosință ale terenurilor sunt căi ferate, curți, construcții, arabil, pășune, fâneață, vie, păduri, ape, neproductiv.

Conform Planului de amenajare a teritoriului național - Rețele de transport, Planului de amenajare a teritoriului județului Mehedinți și PUG-urilor aprobate se pot executa lucrări de reabilitare a tronsonului liniei feroviare Craiova – Drobeta-Turnu Severin – Caransebeș situat pe teritoriul județului Mehedinți.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 335/10.10.2019, eliberat de Consiliul Județean Caraș- Severin, se certifică:

Terenul este situat pe teritoriul administrativ al municipiului Caransebeș, al orașului Băile Herculane și al comunelor Topleț, Mehadia, Iablașița, Cornea, Domașnea, Teregova, Armeniș, Slatina Timiș, Bucosnița și Buchin, în afara intravilanului și parțial în intravilanul localităților Caransebeș, Băile Herculane și Topleț, proprietatea statului român, concesionat pe o perioadă de 49 de ani la SN CFR, parțial domeniu public al comunei Teregova și proprietăți private.

Folosința terenului căi de comunicație feroviară și protecție a infrastructurii feroviare, parțial teren în circuitul agricol.

Pentru realizarea proiectului este necesară exproprierea unei suprafețe de 1.005.445 m².

Pentru implementarea proiectului este necesara defrișarea unor suprafețe din fondul forestier de stat.

În faza de execuție a proiectului, se va curata vegetația din ampriza cail ferate de pe terenurile proprietate CNCF CFR SA precum si vegetatie forestiera apartinand altor proprietari.

În tabelul de mai jos sunt prezentate suprafețele din fondul forestier de stat peste care se va suprapune ampriza cail ferate reabilitate.



Tabel 38. Suprafețe din fondul forestier de stat peste care se va suprapune ampriza cf fiind necesare defrisari

JUDETUL	UAT	Ocol silvic	Tip vegetatie	UP	UA	Suprafata (m ²)	Parcela, conform Coord Stereo 70
Caras Severin	Teregova	TEREGOVA	padure	2	182	1918	Parcela 1 CS
	Armenis	TEREGOVA	padure	2	183A	694	Parcela 2 CS
	Armenis	TEREGOVA	padure	2	183A	2111	Parcela 3 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	2	183A	108	Parcela 4 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	2	183B	22930	Parcela 5 CS
	Armenis	TEREGOVA	padure	2	183B	35730	Parcela 6 CS
	Armenis	TEREGOVA	padure	2	183C	7006	Parcela 7 CS
	Armenis	TEREGOVA	padure	2	183C	2163	Parcela 8 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	2	183B	357	Parcela 9 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	8	101	105	Parcela 10 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	11	Parcela 11 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	22	Parcela 12 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	374	Parcela 13 CS
	Domasnea	TEREGOVA	padure	6	82	3717	Parcela 14 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	3416	Parcela 15 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	6487	Parcela 16 CS
	Domasnea	TEREGOVA	padure	6	82	1054	Parcela 17 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	2042	Parcela 18 CS
	Teregova	TEREGOVA	padure	6	82	385	Parcela 19 CS
	Mehadia	MEHADIA	padure	1	18A	8726	Parcela 20 CS
	Baile Herculane	BAILE HERCULANE	padure	2	125	18850	Parcela 21 CS
	Baile Herculane	BAILE HERCULANE	padure	2	125	3075	Parcela 22 CS
	Mehadia	MEHADIA	padure	2	113A	1139	Parcela 23 CS
	Mehadia	MEHADIA	padure	2	113A	9250	Parcela 24 CS
	Mehadia	MEHADIA	padure	2	113A	160	Parcela 25 CS
Mehedinti	Orșova	ORȘOVA	pădure	X	69	134.924,37	Parcela 5 MH
	Orșova	ORȘOVA	pădure	X	70A	1.360,78	Parcela 6 MH
	Orșova	ORȘOVA	pădure	X	74A	2.461,44	Parcela 8 MH
	Orșova	ORȘOVA	pădure	X	75A	1.337,58	Parcela 15 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	85A	17.594,78	Parcela 1 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	85B	325,73	Parcela 3 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	85C	1.966,13	Parcela 5 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	85RR1	412,99	Parcela 2 MH



JUDETUL	UAT	Ocol silvic	Tip vegetatie	UP	UA	Suprafata (m ²)	Parcela, conform Coord Stereo 70
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	85RR2	508,57	Parcela 4 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	86D	290,96	Parcela 6 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	92MM	541,24	Parcela 7 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	92RR6	1.477,55	Parcela 8 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93A	114,61	Parcela 13 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93A	3.423,44	Parcela 15 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93B	1.791,26	Parcela 9 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93C	729,58	Parcela 17 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93D	501,66	Parcela 19 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93F	3.542,98	Parcela 21 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93FF2	27,34	Parcela 14 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93FF3	25,52	Parcela 11 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	IV	93H	312,12	Parcela 23 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	93RR1	0,85	Parcela 10 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	93RR1	593,75	Parcela 12 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	93RR2	709,63	Parcela 16 MH
	Drobeta	DROBETA	L.E.A	IV	93RR3	286,67	Parcela 20 MH



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

JUDETUL	UAT	Ocol silvic	Tip vegetatie	UP	UA	Suprafata (m ²)	Parcela, conform Coord Stereo 70
	Turnu-Severin	TURNU-SEVERIN					
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	93RR5	428,18	Parcela 19 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	L.E.A	IV	93RR6	137,88	Parcela 22 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	103A	2.491,13	Parcela 24/25/26/27/28 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	104A	167,02	Parcela 29 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	108F	269,21	Parcela 30 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	109A	8.344,28	Parcela 32 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	109B	207,87	Parcela 31 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	110A	2.297,61	Parcela 33/34 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	111A	1.567,48	Parcela 36 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	111C	7.031,46	Parcela 35 MH
	Drobeta Turnu-Severin	DROBETA TURNU-SEVERIN	pădure	V	112FF	1,01	Parcela 38 MH
	Șimian	ȘIMIAN	pădure	II	75B	6.729,54	Parcela 40 MH
	Șimian	ȘIMIAN	canal irigați	II	75TT	789,16	Parcela 39 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	75A	208,06	Parcela 15 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	76A	6.030,02	Parcela 14 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	76D	5.083,28	Parcela 13 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	77E	13,88	Parcela 12 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	79A	331,67	Parcela 11 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	80A	12,69	Parcela 10 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	80B	230,56	Parcela 9 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	82B	472,40	Parcela 8 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	82C	3,19	Parcela 4 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	82D	566,47	Parcela 5 MH



JUDETUL	UAT	Ocol silvic	Tip vegetatie	UP	UA	Suprafata (m ²)	Parcela, conform Coord Stereo 70
	Strehaia	STREHAIA	construcții	II	82MM	0,49	Parcela 3 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	82TT	122,79	Parcelele 6/7 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	84A	13,99	Parcela 1 MH
	Strehaia	STREHAIA	pădure	II	84C	0,35	Parcela 2 MH
	Butoiești	STREHAIA	canton silvic	IV	153CC	125,12	Parcela 17 MH
	Butoiești	STREHAIA	pepinieră	IV	153PP	586,16	Parcela 16 MH
	Butoiești	STREHAIA	administrativ	IV	225AA	150,30	Parcela 24 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	225c	731,08	Parcela 23 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	23B	927,00	Parcela 22 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	30F	1.725,38	Parcela 21 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	30G	1.402,44	Parcela 20 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	30H	1.128,93	Parcela 19 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	30NN	2.412,74	Parcela 18 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	32B	418,66	Parcelele 27/28 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	32C	492,81	Parcelele 25/26 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	34A	6.191,65	Parcela 29 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	34B	4.697,11	Parcela 30 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	36A	569,34	Parcelele 31/32/33 MH
	Butoiești	STREHAIA	pădure	IV	36B	843,03	Parcela 34 MH
Total						373044,95	



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 39. Suprafețe forestiere ce urmează a fi defrișate din vegetatia forestiera apartinand altor proprietari

Nr.crt	JUDET	UAT	NUMELE SI PRENUMELE PROPRIETARULUI / DETINATORULUI TERENULUI	POZIȚIA FAȚĂ DE LOCALITATE	Suprafata teren curatare vegetatie (m ²)
1.	MEHEDINTI	STREHAIA	PANESCU CORNEL PANESCU ELENA	INTRAVILAN	32
2.	MEHEDINTI	PRUNISOR	MARINCOIU GHEORGHE MARINCOIU MARIA	EXTRAVILAN	778
3.	MEHEDINTI	PRUNISOR	NEGRESCU ALEXANDRA	EXTRAVILAN	2686
4.	MEHEDINTI	PRUNISOR	SC LORY COM SRL	EXTRAVILAN	3
5.	CARAS-SEVERIN	TOPLET	SC "BEGA MINERALE INDUSTRIALE" SA	EXTRAVILAN	50
6.	CARAS-SEVERIN	TOPLET	SC "BEGA MINERALE INDUSTRIALE" SA	EXTRAVILAN	60
7.	CARAS-SEVERIN	TEREGOVA	ION STOICANESCU	EXTRAVILAN	180
8.	CARAS-SEVERIN	TEREGOVA	ION STOICANESCU	EXTRAVILAN	500
9.	CARAS-SEVERIN	IABLANITA	SC ELVETTA HUNGARY SRL	EXTRAVILAN	766
10.	CARAS-SEVERIN	CORNEA	SABAILA PETRU	EXTRAVILAN	1200
11.	CARAS-SEVERIN	BUCHIN	STEFAN ROMULUS, SOCIETATEA DE MICROFINANTARE IFN ROMCOM SA	EXTRAVILAN	190
12.	CARAS-SEVERIN	BUCHIN	COMUNA BUCHIN	EXTRAVILAN	40
Total					6485



1.7.3.2 Suprafața de teren ocupată temporar

Suprafața de teren ocupată temporar în perioada realizării lucrărilor de reabilitare a liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș este prezentată în centralizatorul de mai jos:

Tabel 40. Suprafete ocupate temporar (în afara amprizei cf):

Tip lucrări	Suprafața ocupată temporar (ha)
Drumuri de acces provizorii	2,45
Gropi de împrumut	182,75
TOTAL:	185,2

Tabel 41. Suprafete ocupate temporar (în ampriza cf):

Tip lucrări	Suprafața ocupată temporar (ha)
Organizări de șantier	46,5
Platforme tehnologice	8,0
Depozite de materiale și deșeuri	27,6
TOTAL:	82,1

1.7.4 Tehnici/metode de construcție adoptate

Lucrările la **terasamentul și suprastructura** căii se vor desfășura, în principiu, astfel:

- se realizează drumurile tehnologice de-a lungul căii;
- se realizează sprijinirile firului de circulație existent (linia existentă);
- se amenajează terenul pentru noul fir de circulație (curățarea de vegetație, decaparea stratului de pământ vegetal);
- se realizează umplutura pentru rambleu sau săpăturile și amenajările taluzurilor segmentelor de debleu;
- se execută drenurile și șanțurile longitudinale;
- se așterne substratul căii, inclusiv materialele filtrante ale acestuia;
- se așterne un strat de piatră spartă;
- se montează cadrul șină-traversă, inclusiv aparatele de cale din stații și ramificații (calea propriu-zisă);
- se nivelează calea montată și se burează;
- se așterne restul de piatră spartă;
- se burează piatra spartă, se profilează și se realizează stabilizarea dinamică a căii;
- se sudează șinele și se înglobează schimbătoarele de cale în calea sudată.



Consolidări

Tehnologia de execuție a lucrărilor de consolidare diferă în funcție de categoria de lucrări ce se execută pentru consolidarea unui obiectiv (coloane din material granular, ziduri de sprijin, pernă de balast ranforsată cu geogriile).

Pentru lucrările de consolidare cu coloane din material granular, tehnologia de execuție se prezintă astfel:

- se realizează platforma de lucru;
- se trasează pozițiile coloanelor de material granular și se efectuează forajele (pe rând) pentru umplerea acestora cu material granular;
- se realizează stratul de repartiție din material granular, armat cu geogriile la partea superioară a coloanelor.

Pentru lucrările de consolidare cu pernă de balast ranforsată, tehnologia de execuție se prezintă astfel:

- se excavează terenul până la cota din proiect;
- se execută blocajul de piatră;
- se realizează perna de material granular armată cu geogriile.

Pentru lucrările de consolidare cu ziduri de sprijin, tehnologia de execuție se prezintă astfel:

- se demolează zidul existent în amplasament, acolo unde este cazul;
- se realizează excavația pentru fundația zidului, la adăpostul sprijinirilor (pentru ziduri fondate direct) sau se realizează platforma de lucru pentru forarea coloanelor (în cazul zidurilor fondate indirect);
- se execută fundația de beton / se forează și se betonează coloanele de beton armat, după care se execută radierul de solidarizare;
- se realizează elevația zidului de sprijin
- se realizează hidroizolația și drenul/straturile drenante din spatele zidului de sprijin;
- se amenajează terenul din spatele zidului la panta necesară.

Poduri, podețe și pasaje

În cadrul proiectului, tehnologia generală de execuție a unei structuri de podeț, pod sau pasaj denivelat cuprinde următoarele etape principale:

- relocarea sau scoaterea din funcțiune a tuturor rețelelor de cabluri și conducte pozate pe structura respectivă;
- demolarea structurii existente sau execuția de intervenții în vederea adaptării acesteia la structura proiectată (spre exemplu extinderea unei structuri pentru dublarea căii);
- realizarea infrastructurii pentru noul pod/podeț/pasaj;
- realizarea suprastructurii pentru noul pod/podeț/pasaj;
- reorganizarea rețelelor de conducte/cabluri ce trebuie să traverseze obstacolul (curs de apă, cale de comunicație) pe structura realizată.

Tehnologia specifică de execuție a fiecărei structuri de pod/podeț/pasaj din proiect depinde de fiecare structură în parte, de particularitățile terenului din zonă (vecinătăți, căi de comunicație, proprietari), precum și de detaliile tehnice constructive, adoptate pentru fiecare structură.



Din punct de vedere feroviar, pentru execuția lucrărilor de podeț, pod, pasaj denivelat, se pot întâlni două metode generale de construcție: lucrări executate cu închiderea permanentă a liniei CF și lucrări executate sub circulație.

Lucrările de execuție a structurilor de pod și podeț ce se pot desfășura sub circulație sunt:

- lucrările executate la structurile situate în afara amplasamentului existent al căii ferate (cele de pe variantele locale de traseu);
- cu pod provizoriu sau podeț provizoriu;
- pipe-jacking;
- cu variante provizorii de traseu.

O posibilitate de desfășurare a lucrărilor de poduri și podețe este ca lucrările de infrastructură să se realizeze la adăpostul unor poduri provizorii, iar ulterior suprastructurile să se monteze în închideri succesive de linie.

Tunele

Etapele principale în execuția tunelurilor sunt următoarele:

- instalarea șantierului și construcția portalurilor - depinde foarte mult de condițiile precum accesibilitatea, limitările spațiale, înălțimea portalului de la sol
- lucrări de derocare în funcție de metoda de excavare
- excavarea tunelului – depinde în mare parte de condițiile de sol și rata de avansare
- execuția hidroizolației și a îmbrăcămintei din beton
- lucrări tehnologice civile secundare și construcția suprafeței de rulare
- instalarea echipamentelor electromecanice și a ventilației
- testarea și darea în exploatare

Alte operații necesare realizării tunelurilor:

- îndepărtarea materialului extras
- execuția rampelor și platformelor de acces
- lucrări de haldare a materialului (piatră, pământ, roci tari, stâncă)
- selectarea materialului ce va fi reutilizat la alte lucrări în cadrul investiției
- pregătirea materialului ce va fi reutilizat la alte lucrări

Lucrări civile în stații

Lucrările de consolidare a unor clădiri existente cuprind următoarele etape principale:

- se decopertează elementele ce se consolidează (îndepartarea straturilor de finisaj sau de beton degradat);
- se curăță de praf și de alte impurități rezultate;
- se montează armăturile;
- se aplică betonul sau mortarul prin torcretare sau turnare în cofraje speciale cu buzunare;
- se execută lucrările de tâmplărie, zidărie, zugrăveli, finisaje.

Lucrările de construire a unor clădiri noi presupun următoarea tehnologie de execuție:

- săparea gropii pentru fundația clădirii, cu sprijinirile necesare;
- turnarea fundațiilor clădirii;



- realizarea umpluturilor în jurul fundației clădirii;
- montare de cofraje metalice sau de lemn pe pozițiile necesare pe eșafodaje (în cadrul șantierului din amplasamentul construcției);
- montarea armăturilor și turnarea betonului;
- se execută lucrările de tâmplărie, zidărie, zugrăveli, finisaje.

Lucrările de construire a peroanelor se execută după următoarea tehnologie generală:

- concomitent cu execuția lucrărilor de terasamente, se amenajează suprafețele de montaj al peroanelor;
- se execută gropile fundațiilor pentru stâlpii copertinelor și pilelor pasarelelor sau gropile pentru execuția pasajelor pietonale subterane, după caz;
- se toarnă fundațiile stâlpilor de copertine și ale pilelor pasarelelor/se realizează structurile pasajelor pietonale subterane, inclusiv gurile de acces ale acestora;
- se montează dalele peroanelor și se plantează stâlpii copertinelor;
- se execută copertinele și structurile pasarelelor;
- se realizează căile de acces ale publicului la peroane, pasarele și pasaje pietonale subterane;
- se realizează lucrările de finisaj arhitectural la peroane, copertine, pasarele și pasaje pietonale subtera

Lucrările la instalațiile sanitare cuprind următoarele etape principale:

- se demontează instalațiile sanitare existente, concomitent cu lucrările de arhitectură;
- se execută branșamentele de apă și canalizare în stațiile care urmează a se racorda la rețelele publice de distribuție a apei, respectiv de canalizare;
- se modifică branșamentele existente în stațiile unde este necesară capacitate sporită a sistemului de alimentare cu apă, respectiv de canalizare;
- se montează instalațiile și echipamentele noi, de interior concomitent cu lucrările de arhitectură și la celelalte tipuri de instalații aferente clădirilor;
- se realizează instalațiile de preluarea apelor din incinta stațiilor.

1.7.5 Lucrări necesare organizării de șantier

Organizarea de șantier va constitui o bază operativă de suport pentru realizarea investiției "Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș".

Suprafața construită pentru organizarea de șantier/baza de producție va fi compartimentată, ținând cont de:

- specificul lucrărilor și de tehnologia adoptată
- căile de acces la lucrare
- rampe și linii cf
- rețea electrică în apropierea amplasamentului
- distanța față de ariile naturale protejate
- rețele de utilități

După atribuirea contractului de lucrări, Antreprenorul are obligația de a obține toate avizele necesare realizării proiectului pentru organizarea de șantier.



Descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier

Pe amplasamentul ales se execută lucrări pregătitoare și anume:

- curățarea terenului (dacă este cazul se va face tăierea vegetației, demolări și îndepărtarea gunoaielor – se colectează deșeurile rezultate selectiv pe tip de deșeu)
- îndepărtarea și evacuarea/depozitarea stratului de pământ vegetal pentru orizontalizarea terenului și executarea platformei tehnologice
- așternere pietriș cu grosimea stratului de 0,2 m, sau executarea unei platforme betonate
- îndepărtarea și evacuarea/depozitarea stratului de pământ vegetal pentru orizontalizarea terenului și executarea căilor de acces
- realizarea unui depozit temporar pentru pământul vegetal excavat în vederea refolosirii acestuia la refacerea cadrului natural
- executarea căilor de acces interioare
- executarea șanțurilor de scurgere a apelor pluviale, bașe de colectare (dacă este cazul instalarea pompelor pentru epuismențe)
- împrejmuirea terenului aferent amplasamentului ales cu porți de acces, una pentru utilaje și alta pentru personal.

Organizarea de șantier necesară executării lucrărilor de reabilitare a infrastructurii feroviare va cuprinde:

- căile de acces racordate la rețeaua de drumuri din zonă: drumuri tehnologice, drum național, drumuri județene și locale
- platformele de parcare ce vor fi amenajate în interiorul organizării de șantier/bază de producție și care vor fi dotate cu sisteme de colectare ape pluviale
- rețelele de drumuri de incintă cu legături la platformele de parcare
- birouri realizate din compartimente metalice prefabricate tip "container" amplasate pe platforme betonate ce pot fi P+E în funcție de necesitățile de personal
- container tip sanitar (grup sanitar – wc, apă curentă, săpun, etc.)
- containere pentru amenajarea unei cantine amplasată pe o platformă betonată cu toate facilitățile prevăzute de legislația în vigoare
- containere dormitor
- containere tip vestiar, pentru asigurarea condiții de muncă conform cerințelor H.G. nr. 300/2006;
- racordarea la utilități apă, energie, etc.;
- magazie cu: unelte, scule, dispozitive, utilaje și mijloace necesare în procesul de execuție a lucrărilor, special amenajată, din hale metalice, amplasate în interiorul șantierului, bine delimitat cu iluminat permanent;
- sursele de energie, apă, canalizare, după caz
- depozitele pentru stocare deșeurii provenite din materialele de construcție și, pentru alte tipuri de deșeurii
- spații pentru laboratoare de încercare a materialelor ce vor fi puse în operă în cadrul lucrărilor la obiectivul de investiție
- atelier de reparații și întreținere, ce va fi realizat din compartimente metalice tip "hale metalice", amplasat pe platformă betonată



- spații de depozitare - depozite temporare - unde vor fi stocate materialele (materiale noi de construcție, materiale scoase din cale, deșeuri, etc.). Suprafețele de depozitare vor fi alese în funcție de spațiile disponibile ale beneficiarului, ținând cont și de distanța de transport minimă și fără un impact asupra mediului. Aceste spații vor fi stabilizate la nivel de fundare în vederea asigurării capacității portante adecvate pentru scopul lor, vor fi împrejmuite și păzite (după caz în funcție de destinația și tipul de material) pentru a delimita zonele.

*Vor fi luate măsuri de protecție și control pentru suprafețele destinate **depozitelor temporare cu deșeuri contaminate** astfel încât să se asigure protecția mediului înconjurător conform legislației în vigoare și anume:*

- organizarea spațiilor necesare depozitării temporare a materialelor;
- conservarea pe timpul depozitării și evitării degradărilor (platformă tehnologică necesară execuției lucrărilor);
- amplasarea unei cabine portar tip container la intrarea în incinta șantierului. Dacă va fi necesar se va amplasa și a doua cabină de pază și supraveghere a șantierului pentru a evita pătrunderea prin efracție a persoanelor nedorite;
- amenajarea de construcții, instalații și echipamente de muncă ale antreprenorului, în concordanță cu cerințele proiectului, în vederea execuției lucrărilor.

Pentru lucrările de podețe și poduri se vor amenaja platforme de lucru.

În fronturile de lucru se vor prevedea instalații sanitare, de preferință mobile, cu neutralizare chimică sau bazine etanșe vidanțate periodic.

Pentru o bună funcționare a organizărilor de șantier se vor întocmi:

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

Localizarea organizării de șantier

Pentru realizarea efectivă a lucrărilor va fi necesară construirea unor organizări de șantier și depozite temporare (materii prime și deșeuri) de-a lungul liniei cf.

Organizările de șantier și depozitele temporare vor fi amplasate în minim de locații posibile astfel încât să beneficieze de unele facilități pentru reducerea costurilor de deplasare și organizare.

Amplasarea organizărilor de șantier se va realiza în conformitate cu legislația de mediu în vigoare astfel:

- se va respecta distanța față de ariile protejate;
- vor fi luate în considerare condițiile de protejare a zonelor cu potențial arheologic;
- nu se vor amenaja în apropierea unor zone sensibile precum cursurile de apă;
- să fie cât mai aproape de zone cu posibilități de racordare la utilități;
- suprafața de teren ocupată temporar să fie în apropierea zonelor de lucru;
- traseele utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, să fie alese - pe cât posibil, pentru a evita rutele de transport prin localități sau utilizarea unor rute ocolitoare;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- se vor evita zonele cu linii electrice de înaltă și medie tensiune.

Numărul de angajați care vor lucra în fiecare dintre organizarea de șantier va fi între 20 și 130. Adicional față de aceștia, în fronturile de lucru vor mai lucra cca. 1500 angajați.

Frecvența transporturilor efectuate în sau din organizările de șantier va depinde de ritmul de lucru, aprovizionarea urmând să se facă etapizat în funcție de stadiul efectiv al lucrărilor.

În organizarea de șantier vor fi depozitate temporar doar o parte din materiale, multe dintre acestea vor fi aduse în amplasamentul lucrării și puse direct în operă (fără depozitarea temporară în organizarea de șantier) – panouri de cale, traverse, piatră spartă, mixtură asfaltică, etc.

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

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

Prin adresele adresele transmise de RCF Timișoara nr.3/7/2/3/900/26.08.2019 și RCF Craiova nr.135/475/15.04.2019, au fost indicate amplasamente posibile pentru organizări de șantier și depozite temporare de materiale și deșeuri. Au fost selectate amplasamentele care respectă prevederile legale cu privire la protecția ariilor protejate.

Prezentarea amplasării organizărilor de șantier de-a lungul tronsonului feroviar Craiova-Caransebeș, în vederea utilizării acestora la execuția lucrărilor este detaliată mai jos:



Figura 28. Organizarea de șantier Coțofeni km 269+800-270+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 3000 mp. Vecinătăți: N-E: linia c.f; S-E: drum acces gară; S- Drumul European E79; N-V teren neproductiv.

Coordonate STEREO70:

Nr.crt.	X	Y
1.	393923.68	329940.31
2.	393889.38	329904.25
3.	393924.46	329849.38
4.	393972.03	329908.25

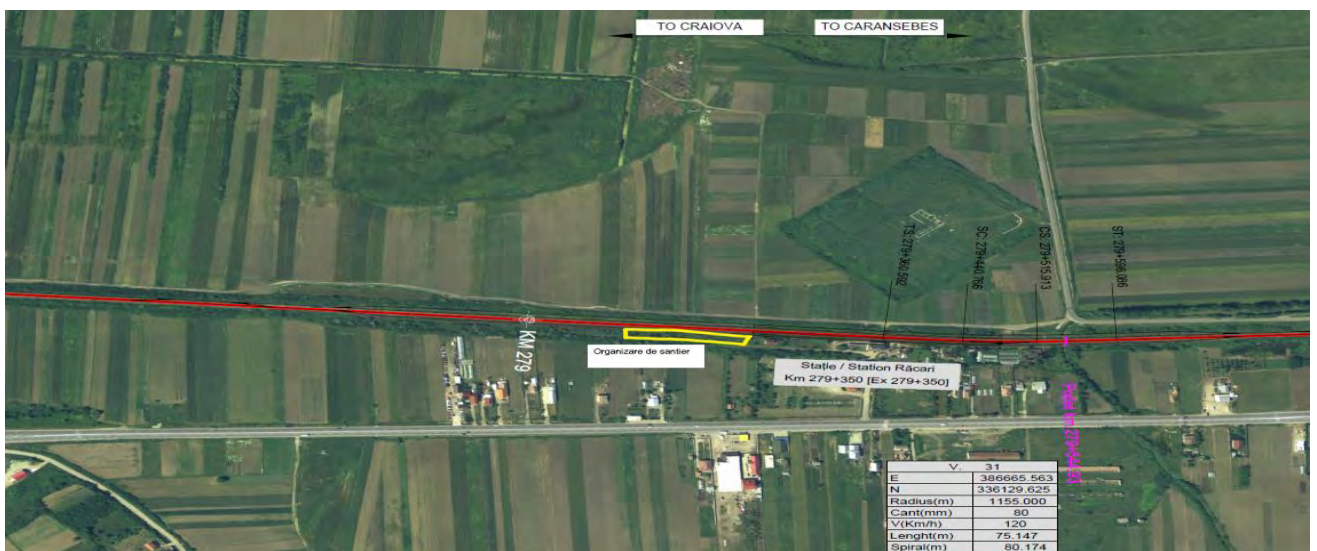


Figura 29. Organizarea de șantier Răcari km 279+100-279+300



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 2000 mp. Vecinătăți: N-E: linia c.f; S-E: drum acces gară; S- Drumul județean 606F; N- Drumul European E79.

Nr.crt.	X	Y
1.	386955.72	335983.29
2.	386932.98	336002.07
3.	386886.10	335955.61
4.	386910.48	335933.06



Figura 30. Organizarea de șantier Filiași la km 285+600-285+800

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 3600 mp. Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; S- Aleea Gării; N- Strada Rampei

Nr.crt.	X	Y
1.	382094.61	340090.86
2.	382176.41	340026.80
3.	382150.68	339998.91
4.	382068.54	340065.31



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

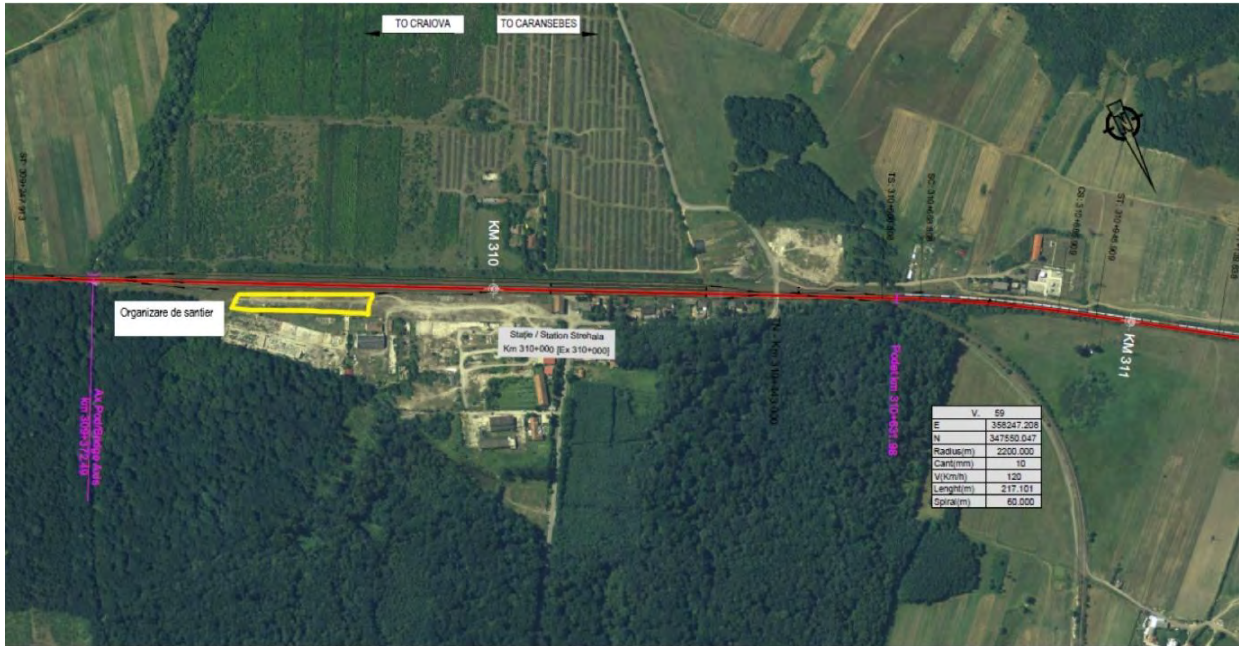


Figura 31. Organizarea de șantier Strehaia la km 309+600-309+800

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 6000 mp. Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; N- Râul Hușnița.

Nr.crt.	X	Y
1.	359045.94	347232.70
2.	358896.94	347284.93
3.	358882.84	347250.44
4.	359029.41	347184.37



Figura 32. Organizarea de șantier Șimian la km 356+300-356+500

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 6000 mp. Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; N- Drumul European E70.



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr.crt.	X	Y
1.	319950.10	348142.82
2.	319805.53	348181.15
3.	319793.61	348141.87
4.	319940.64	348092.73



Figura 33. Organizarea de șantier Drobeta la km 364+000-364+340

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 5000 mp. Vecinătăți: N-E: drum acces gară; S-E: linia cf; N- Bulevardul Dunărea; S- Bulevardul Porțile de Fier.

Nr.crt.	X	Y
1.	312111.60	349740.20
2.	312486.73	349661.84
3.	312484.40	349651.85
4.	312284.49	349684.76



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

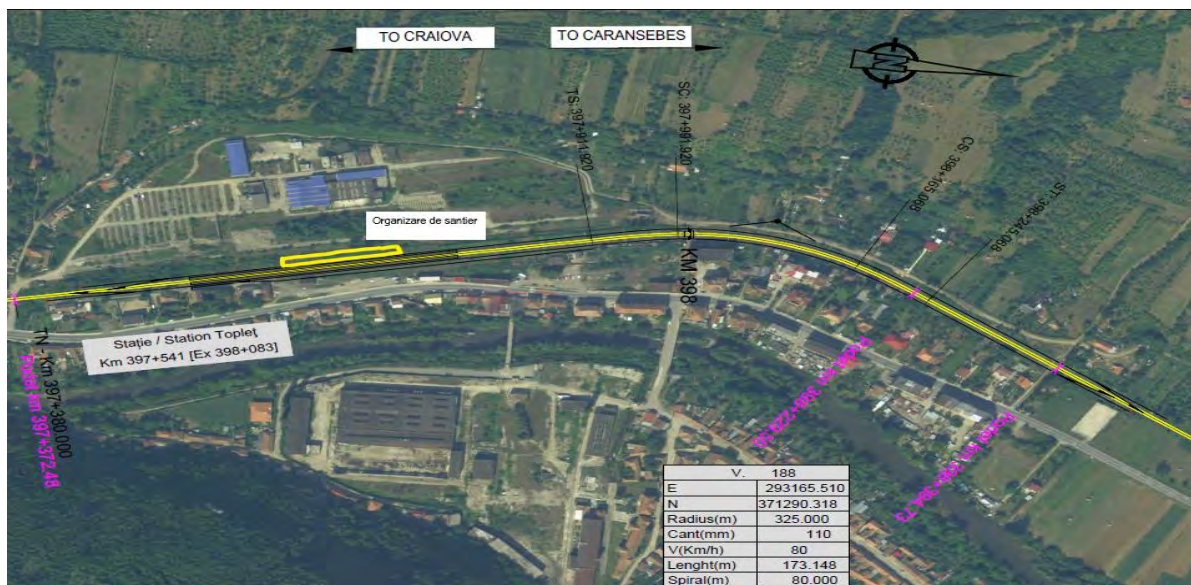


Figura 34. Organizarea de șantier Topleț la km 398+000-398+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 3000 mp, pe partea dreaptă a liniei 5, platformă. Vecinătăți: N-E: linia cf; S- Drumul European E70.

Nr.crt.	X	Y
1.	293267.07	370922.55
2.	293236.81	370915.48
3.	293276.30	370792.94
4.	293300.67	370792.94

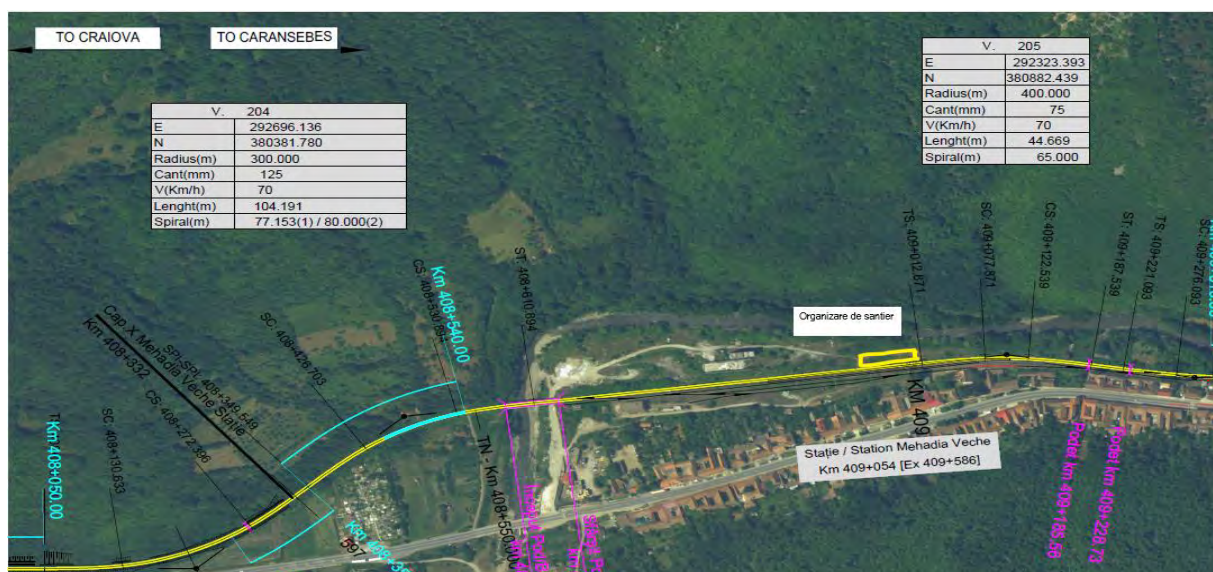


Figura 35. Organizarea de șantier Mehadia Nouă la km 409+100-409+200



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 1600 mp, pe partea dreaptă, lângă clădirea CED. Vecinătăți:N-E: DC31;S-E: drum acces gară.

Nr.crt.	X	Y
1.	292563.68	380555.69
2.	292535.38	380548.34
3.	292506.51	380617.02
4.	292517.44	380623.46



Figura 36. Organizarea de șantier Crușovăț la km 423+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 2000 mp, pe partea dreaptă linia 3, vis a vis de Clădirea de Călători. Vecinătăți:N-E: E70; S-E: drum acces gară; S-DJ608.

Nr.crt.	X	Y
1.	289621.13	391901.93
2.	289608.12	391891.11
3.	289710.46	391781.60
4.	289722.68	391785.68



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

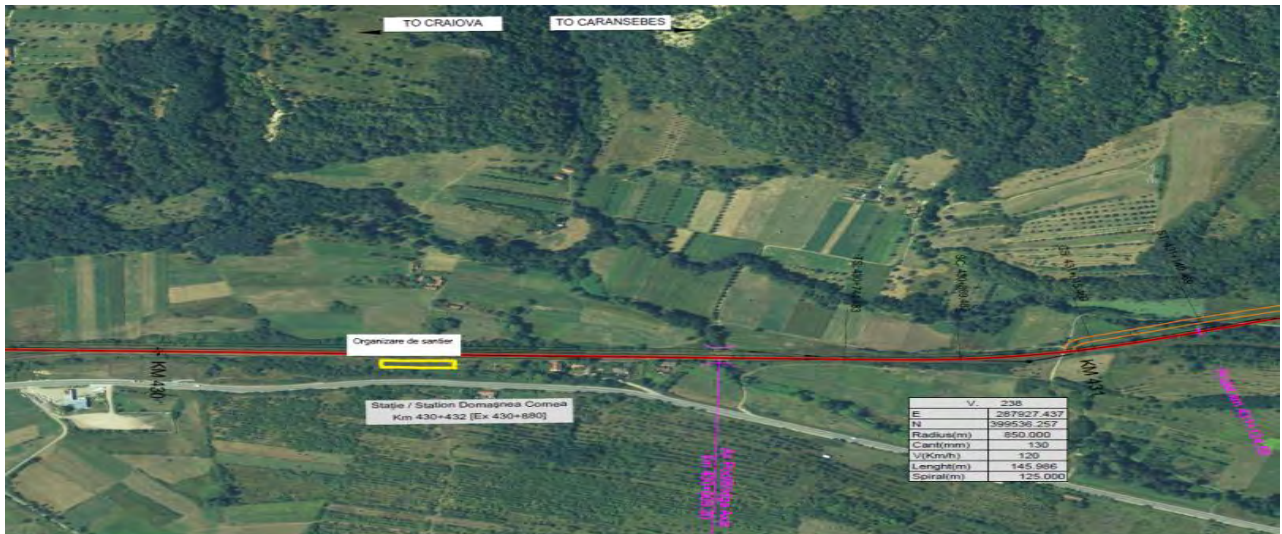


Figura 37. Organizarea de șantier Domășnea la km 430+430

Această organizare de șantier se va amplasa în apropierea punctului de oprire cu același nume, având o suprafață de 2300 mp, pe partea dreaptă linia 5, rampă. Vecinătăți: N-E: E70; S-E: drum acces gară.

Nr.crt.	X	Y
1.	288459.19	398594.85
2.	288444.51	398587.81
3.	288505.13	398497.72
4.	288520.13	398508.42

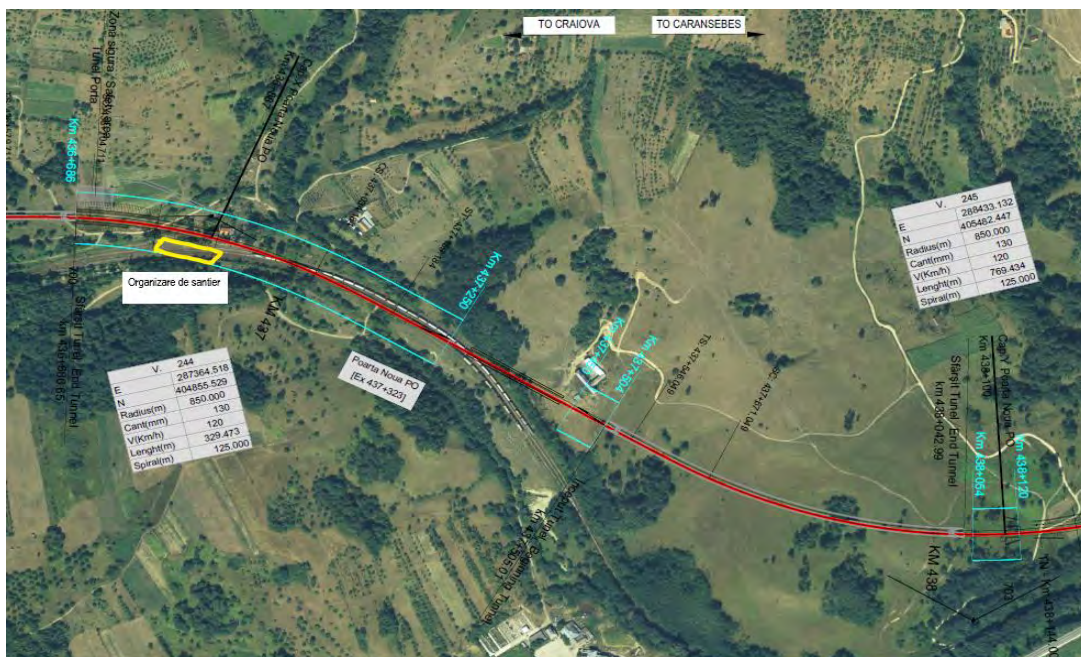


Figura 38. Organizarea de șantier Poarta la km 437+600



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 3000 mp, în spatele Clădirii de călători (pe zona fostului triunghi). Vecinătăți: N-E: E70; S-E: drum acces gară.

Nr.crt.	X	Y
1.	287528.87	404933.17
2.	287589.90	404979.88
3.	287620.84	404952.82
4.	287553.36	404899.46

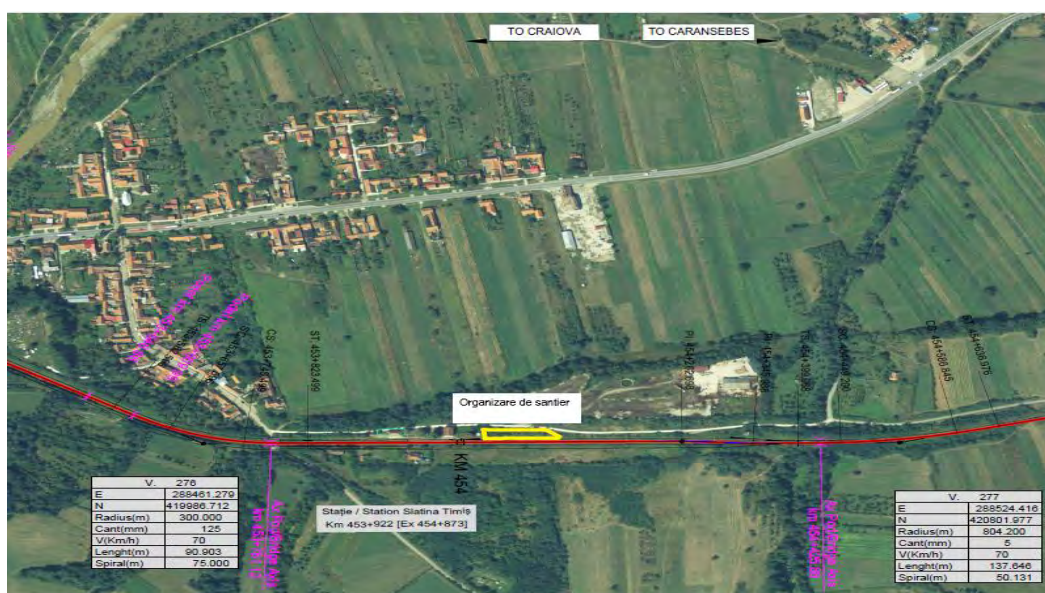


Figura 39. Organizarea de șantier Slatina Timiș la km 455+100

Această organizare de șantier se va amplasa în perimetrul stației CF cu același nume, având o suprafață de 2000 mp, partea stângă linia 4. Vecinătăți: N-E: DC18; S-E: drum acces gară.

Nr.crt.	X	Y
1.	288483.30	420518.60
2.	288496.67	420517.59
3.	288485.00	420321.29
4.	288477.07	420321.88



Figura 40. Organizarea de șantier km 469+400 Valea Timișului spre cap Y

Această organizare de șantier are o suprafață de 7000 mp și este în vecinătatea Variantei de ocolire a mun. Caransebeș – E70

Coordonatele STEREO 70:

Nr.crt.	X	Y
1.	284086.24	433874.55
2.	284121.31	433858.76
3.	284149.97	433745.70
4.	284047.21	433777.79



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 42. Amplasamente identificate pentru organizari de șantier

Nr.crt.	Organizarea de șantier	Județ	Suprafață (mp)	Poziția kilometrică	Distanța față de aria protejată (m)	Nume arie naturală protejată
1	Coțofeni	Dolj	3000	269+800	2500	ROSCI0045-Coridorul Jiului
2	Răcari	Dolj	2000	279+100	1100	ROSCI0045-Coridorul Jiului
3	Filiași	Dolj	3600	285+600	2200	ROSCI0045-Coridorul Jiului
4	Strehaia	Mehedinți	6000	309+400	1300	ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bătlanele
5	Simian	Mehedinți	6000	356+700	3900	ROSCI0420 Oprănești
6	Tr.Severin	Mehedinți	5000	364+000	4500	ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier
7	Topleț	Caraș-Severin	3000	398+000	2900	ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei ROSPA0026-Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier
8	Mehadia	Caraș-Severin	1600	409+100	1300	ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
9	Crușovăț	Caraș-Severin	2000	423+107	9000	ROSPA0035-Domogled-Valea Cernei ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei
10	Domașnea	Caraș-Severin	2300	430+430	8000	ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
11	Poarta	Caraș-Severin	3000	436+700	4500	ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
12	Slatina Timiș	Caraș-Severin	2000	455+100	1400	ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
13	Valea Timisului spre cap Y	Caraș-Severin	7000	469+400	1500	ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Total 46500 mp.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 43. Zone pentru depozitarea materialelor și deșeurilor

Nr.crt.	Amplasament	Județ	Poz.km	Suprafață	Distanța față de arii naturale protejate (m)	Coordonate STEREO70	
						X	Y
1.	Filiași	Dolj	258+700	1700	2100m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului	381807.83	340157.34
						381818.74	340169.15
						381913.04	340086.72
						381904.41	340074.68
2.	Tamna	Mehedinți	324+850	500	4000m față de ROSCI0432-Prunisor	344549.74	345372.37
						344617.89	345372.93
						344617.89	345364.57
						344549.74	345364.02
3.	Simian	Mehedinți	356+600	5000	5000m față de ROSCI0420 Opranesti	319985.26	348128.14
						320073.70	348103.91
						320059.93	348047.62
						319966.48	348076.85
4.	Topleț	Caraș- Severin	398+200	3000	3000m față de ROSPA0080-Munții Almajului-Locvei ROSPA0026-Cursul Dunării-Bazias- Porțile de Fier	293195.25	371074.73
						293217.69	371081.08
						293251.91	370940.98
						293231.51	370933.74
5.	Iablanița	Caraș- Severin	416+500	1600	6000m față de ROSPA0035-Domogled- Valea Cernei ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei	289112.03	386115.50
						289133.80	386124.76
						289171.09	386066.88
						289149.89	386056.29
6.	Crușovăț	Caraș- Severin	423+200	4900	1km față de ROSPA0035-Domogled- Valea Cernei ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei	289612.59	391912.67
						289493.45	392039.21
						289462.31	392018.89
						289595.81	391899.70
7.	Domașnea	Caraș- Severin	431+100	3400	6000m față de ROSPA0035-Domogled- Valea Cernei ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei	288089.71	399261.23
						288147.97	399289.46
						288157.39	399221.49



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						288105.76	399207.89
8.	Teregova	Caraș- Severin	443+100	3200	6500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca	288262.15	409574.62
						288236.47	409574.62
						288300.56	409438.14
						288325.31	409443.92
9.	Slatina Timiș	Caraș- Severin	454+800	1000	1500m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca	288459.64	420193.81
						288466.99	420192.40
						288465.04	420100.16
						288451.45	420072.85
10.	Interval Valea Timișului- Caransebeș	Caraș- Severin	469+700	3300		283992.37	434211.26
						284008.93	434214.06
						284087.98	434034.45
						284074.39	434016.34

Total suprafață: 27600 mp



Modalități de racordare la utilități

Alimentarea cu energie electrică

Pentru Organizările de șantier/bazele de producție alimentarea cu energie electrică se va face pe cât posibil de la rețeaua publică.

Se vor adopta soluții de alimentare cu energie electrică în funcție de tehnologia adoptată pentru fiecare tip de lucrări și în funcție de amplasamentul fronturilor de lucru.

Pentru lucrările de infrastructura ce se vor realiza cu tehnologia clasică și pentru lucrările de artă alimentarea cu energie electrică se va face cu ajutorul grupurilor electrogene. Numărul acestora va fi stabilit în funcție de necesarul de energie specific fiecărui tip de lucrări.

Organizarea de șantier pentru lucrări civile în stații va beneficia de facilitățile de alimentare cu energie electrică de la rețeaua existentă în stație.

Alimentarea cu apă

Apa potabilă pentru consum individual va fi transportată în recipiente de unica folosință.

Apa industrială adusă cu cisterna va fi depozitată în rezervoare cuplate cu o stație de pompare și hidrofor.

Alimentarea cu apă se poate face și dintr-un puț forat, adusă în cisterne sau de la rețeaua publică.

Evacuare ape uzate

Evacuarea apelor uzate provenite de la atelierul de reparații și întreținere, grupurile sanitare, birouri, dormitoare, cantină etc., se va realiza printr-un sistem de conducte conectat la o stație de epurare. Apa epurată va fi deversată în emisar/vidanțată pe bază de contract cu o firmă specializată și autorizată.

Evacuarea apelor rezultate din activitățile umane (toaile ecologice) sau din spălarea utilajelor și stațiilor, va fi periodic făcută de firme specializate și autorizate pentru astfel de activități, care vor efectua și activitățile de curățare.

Apele pluviale ce spală platformele organizării de șantier vor fi colectate, iar înainte de a fi evacuate în mediul natural acestea vor trece printr-un separator de nămol și hidrocarburi.

Rampa de spălare va fi amenajată la ieșirea din organizarea de șantier unde se vor spăla obligatoriu roțile autovehiculelor înainte de a părăsi șantierul.

Conexiunea telefonică/internet se va asigura printr-o rețea de fibră optică publică din zonă (dacă este necesar).

1.7.6 Lucrări de refacere a amplasamentului

După demolarea obiectivelor existente pe culoarul de lucru, deșeurile rezultate în urma lucrărilor vor fi evacuate de pe amplasament, terenul urmând a fi pregătit pentru lucrările aferente infrastructurii feroviare. Refacerea amplasamentului se referă la:



- finalizarea lucrărilor de demolare
- retragerea utilajelor specifice activității de demolare
- evacuarea (încărcarea și transportul) tuturor barăcilor, containerelor, a puzelelor, a toaletelor ecologice, precum și a deșeurilor și a eventualelor materiale rămase, demolare platforme betonate)
- pregătirea terenului pentru lucrările ce urmează a fi executate;
- reamenajarea suprafețelor de teren afectate temporar, în scopul reconstrucției ecologice și peisagistice
- verificarea conformității lucrărilor realizate cu prevederile proiectului.

Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice aflate în vigoare:

- GE 022 - 97 Ghid privind execuția lucrărilor de demolare a elementelor de construcții din beton și beton armat;
- reglementări privind protecția și igiena muncii în construcții;
- norme generale de protecția împotriva incendiilor la proiectarea și realizarea construcțiilor și instalațiilor;
- normele securitate și sănătate în muncă (SSM);
- lucrările de refacere la dezafectarea proiectului.

1.8 Principalele caracteristici ale etapei de funcționare a proiectului

1.8.1 Timpul de funcționare

Durata de exploatare a construcției proiectate nu este limitată în timp, fiind cazul unui obiectiv de interes național (și european), dar pe parcursul operării căii ferate vor fi executate lucrări de întreținere și intervenții urmărindu-se, prin strategia națională privind infrastructura de transport, ca această construcție să se mențină și după trecerea duratei normale de funcționare de 40-60 de ani, conform HG nr.2139/2004. Timpul de funcționare al căii ferate este de 24 de ore/zi, 7zile/ săptămână, respectiv 365 zile/an, îndeplinindu-și rolul principal de segment feroviar de coridor de transport transeuropean, prin care se asigură circulația trenurilor pe cale dublă electrificată și dotată cu sistem ERTMS de conducere a circulației trenurilor.

1.8.2 Nivelul previzionat al traficului

În studiul de trafic s-a făcut o simulare pentru previzionarea traficului având ca orizont anul 2040 și prin extrapolare anul 2055. La sfârșitul simulării, principalele modificări pe coridorul feroviar Craiova-Caransebeș pot fi cuantificate după cum urmează:

- creșterea traficului de călători între situația actuală și viitor:
 - + 2.200 călători / zi în 2030,
 - + 2.000 călători / zi în 2040,

(cu o creștere mai mică a fluxului de călători în viitor 2040 față de 2030 din cauza scăderii populației de-a lungul coridorului);

- creșterea tonajului transportat între situația actuală și viitor:
 - + 12.600 tone / zi în 2030,



- + 18.900 tone / zi în 2040

Tabel 44. Rezultatul simulărilor pentru rețeaua feroviară

Interval	Anul	Reg trenuri/zi	Inter Reg trenuri/zi	Marfă trenuri/zi	TOTAL
Craiova - Filiași	2020	16	6	26	48
	2025	20	14	44	78
	2030	24	20	62	106
	2040	20	18	86	124
	2055	18	16	100	134
Filiași – Drobeta Tr. Severin	2020	10	4	18	32
	2025	12	10	36	58
	2030	16	16	52	84
	2040	14	14	76	104
	2055	14	14	88	116
Drobeta Tr. Severin - Orșova	2020	8	4	8	20
	2025	10	10	24	44
	2030	12	14	40	66
	2040	12	14	60	86
	2055	12	12	70	94
Orșova - Caransebeș	2020	8	4	8	20
	2025	10	10	24	44
	2030	14	14	40	68
	2040	12	14	60	86
	2055	12	12	70	94



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 45. Structura traficului pe tronsonul feroviar modernizat

SEGMENT	SECTIUNE CRITICĂ	TIP LINIE		CAPACITATE (trenuri/zi)					TRAFIC NECESAR (trenuri/zi)					REZIDUAL (trenuri/zi)				
		ACTUAL (2020)	VIITOR (>2025)	ACTUAL (2020)	2025	2030	2040	2055	ACTUAL (2020)	2025	2030	2040	2055	ACTUAL (2020)	2025	2030	2040	2055
Craiova - Filiași	Coțofeni - Răcari	dubla	dubla	197	201	202	204	205	48	78	106	124	134	149	123	96	80	71
Filiași - Drobeta T.S.	Prunișor - Drobeta Tr. Severin Marfă	simpla	dubla	47	176	176	181	182	50	58	84	104	116	-3	118	92	77	66
	Drobeta Tr. Severin Marfă - Drobeta Tr. Severin Est	simpla	simpla	72	90	90	89	89	32	58	84	104	116	40	32	6	-15	-27
Drobeta T.S. - Orșova	Vârciorova - Orșova	simpla	simpla	53	63	64	64	64	20	44	66	86	94	33	19	-2	-22	-30
Orșova - Caransebeș	Mehadia Veche -Iablanița	simpla	simpla	54	64	64	64	65	20	44	68	86	94	34	20	-4	-22	-29
	Domașnea Cornea - Poarta	simpla	dubla	57	237	238	241	241	28	44	68	86	94	29	193	170	155	147
	Armeniș – Slatina Timiș	simpla	simpla	75	75	75	75	75	20	44	68	86	94	55	31	7	-11	-19
	Vălișoara- Valea Timișului	simpla	dubla	62	252	252	253	254	20	44	68	86	94	42	208	184	167	160



1.8.3 Lucrări de întreținere

În faza exploatare a construcției proiectate, pentru ca aceasta să se mențină la parametri obținuți prin proiectare, se vor efectua operații de întreținere/mentenanță, ce vor fi realizate periodic, conform unor programe/proceduri specifice de întreținere, strict reglementate.

Reglementările specifice se prezintă sub forma unor instrucțiuni ce sunt aprobate prin ordin ministerial.

Dintre reglementările specifice ce stabilesc regulile și periodicitatea lucrărilor de întreținere, menționăm:

- Regulamentul de exploatare tehnică feroviară;
- Instrucția nr. 314/1989 – ce cuprinde norme și toleranțe pentru construcția și întreținerea căii, linii de ecartament normal (cu toate modificările și completările ulterioare);
- Instrucția nr. 300/1982 - ce cuprinde instrucțiuni de întreținere a suprastructurii căii ferate;
- Instrucția nr.329/1995 - pentru folosirea vagoanelor de măsurat calea;
- Instrucțiuni pentru restricții de viteză, închideri de linie și scoaterea de sub tensiune a liniei de contact (nr.317/2014);
- Instrucția nr.305/1997 - privind fixarea termenelor și a ordinii în care trebuie efectuate reviziile căii;
- Instrucția nr. 306/1972 - pentru determinarea defectelor șinelor și pentru verificarea șinelor în cale;
- Instrucția nr. 307/1964 - pentru revizia aparatelor de cale;
- Instrucția nr. Nr.309/2009 – ce cuprinde instrucțiuni pentru revizia și întreținerea podurilor de cale ferată;
- Instrucția nr. 348/1972 - pentru controlul nedistructiv al șinelor;
- Instrucția nr. 350/1994 - pentru întreținerea și repararea instalațiilor TTR – TC;
- Instrucția nr. 353/1988 - pentru întreținerea tehnică și repararea instalațiilor liniilor de contact ale căii ferate electrificate;
- Instrucția nr.354/2007 - ce cuprinde instrucțiuni pentru revizia tehnică și repararea instalațiilor de energoalimentare ale căii ferate electrificate;
- Instrucția nr. 351/1988 - pentru întreținerea tehnică și repararea instalațiilor de semnalizare, centralizare și bloc (S.C.B.);

Revizia tehnică a căii, construcțiilor, instalațiilor și a clădirilor tehnologice se face periodic de personalul din subunitățile de exploatare, de întreținere și/sau reparare ale gestionarului infrastructurii feroviare publice (titularul proiectului).

În acest scop, titularul proiectului dispune de structurile organizatorice proprii sau din filiale, pentru fiecare tip de construcții și instalații feroviare.



1.8.4 Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice

În perioada de execuție pentru realizarea investiției se vor utiliza următoarele resurse naturale și materii și materiale: pământ – umplutură, piatră spartă, balast, nisip, agregate naturale, pământ vegetal, apa industrială, traverse de beton, stâlpi metalici, ciment, șină, oțel beton, armături, beton, aparate de cale, dale elastice, geogril, geotextil, cămine vizitare, separator de nămol și hidrocarburi, asfalt, sămânță gazon.

În cadrul lucrărilor se dorește maximizarea procentului recuperat de materiale, prin refolosirea acestora, având în vedere că, proiectul se dezvoltă pe o infrastructură existentă, și este nevoie de demontarea elementelor structurale existente.

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

- materialele ambalate se depozitează pe platforme betonate pentru a evita eventualele scurgeri și degradări ale solului;
- agregatele, nisipul, balastul, piatra spartă se depozitează în padocuri supraterane pe sorturi, iar agregatele fine vor fi acoperite pentru evitarea împrăștiilor lor
- combustibilii se depozitează în rezervoare etanșe, supraterane.

Modul de amenajare a bazei de producție, depozitare a materiilor prime și materialelor, va fi responsabilitatea beneficiarului, care va impune respectarea măsurilor și condițiilor din acordul de mediu.

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

Materiile prime necesare realizării modernizării/reabilitării liniei cf sunt:

- pământ de umplutură extras din depozit (umplutură material necoeziv) - pentru refacerea terasamentelor,
- piatră spartă nouă pentru realizarea prismeii căii,
- pământ vegetal pentru protecția taluzelor,
- apă industrială pentru udarea straturilor de pământ și a taluzurilor îmbrăcate cu pământ vegetal;
- metal (șina și material mărunț de cale),
- balast (pentru substratul caii).

Tipuri de materiale utilizate:

- vopsea și grund pentru acoperirea suprafețelor metalice,
- materiale metalice pentru lucrări de consolidare a tablierelor metalice,
- mortar de ciment pentru refacere crăpături;
- traverse de beton și traverse de lemn impregnate cu creozot Tip C,
- tuburi PEHD pentru drenarea apelor de pe platformă,
- cămine de vizitare,
- geogril,



- geotextile,
- georețele pentru consolidarea și protecția versanților,
- panouri prefabricate pentru treceri la nivel din cauciuc special care să corespundă caracteristicilor din Agreementul Tehnic emis de către AFER,
- stâlpi de beton,
- beton armat,
- separatoare de hidrocarburi,
- prefabricate din beton - panouri fonoabsorbante,
- prefabricate din metal, pentru poduri,
- parapeteți metalici,
- cofraje din lemn și metal.

O parte din cantitatea de pământ necesară realizării terasamentelor va fi preluată din săparea debleurilor prevăzută în acest proiect și va fi utilizat în funcție de rezultatul testelor de laborator. Restul cantității necesare va fi extras din cariere existente și/sau din gropi de împrumut identificate de constructor, în colaborare cu primăriile localităților din zonele adiacente.

Proiectul nu presupune exploatarea resurselor naturale din ariile naturale protejate intersectate.

Tabel 46. Bilanțul de materii prime etapa de construcție

Nr crt.	Materiale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	traverse beton	803.132	buc
2.	traverse lemn creozotate tip C	6.000	buc
3.	stâlpi metalici	4.500	buc
4.	ciment	276.000	t
5.	șină	350	km
6.	oțel beton pentru investiție	162.000	t
7.	oțel beton pentru relocări utilități	24.300	t
8.	armături	70.710	t
9.	beton pentru investiție	1.567.000	m ³
10.	beton pentru relocări utilități	50.050	m ³
11.	aparate de cale	655	buc
12.	dale elastice	1.960	ml
13.	geogril	1.495.300	m ²
14.	geotextil	3.031.537	m ²
15.	cămine vizitare	4.520	buc.
16.	separator de nămol și hidrocarburi	160	buc.
17.	asfalt	7.700	t
18.	motorină	5.500	l/zi
19.	cablu	617	km
20.	sticlă	8.577	tone



21.	mixturi	3500	t
22.	tub PEHD	190.140	ml
23.	țeava PEHD (pentru relocări utilități)	6.087	ml
24.	țeava metalică	1.2187	ml
25.	arbori și arbuști	11880	buc
26.	pământ vegetal	250000	t
27.	sămânță gazon	470	tone
28.	Energie electrică	15760	MWh

Tabel 47. Resurse naturale etapa de construcție

Nr crt.	Resurse naturale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	pământ - umplutură	3.450.000	m ³
2.	piatră spartă	1.030.234	m ³
3.	balast	1.680.000	m ³
4.	nisip	378.000	m ³
5.	agregate naturale	479.000	tone
6.	pământ vegetal	70.000	m ³
7.	apa industrială	9.337.000	mc
8.	energie electrică	230.000	kWh
9.	lemn	35.993	t

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

În cazul în care pământurile obținute prin debleeri nu sunt suficiente sau nu au calitatea corespunzătoare, ca material pentru terasamentele de cale ferată, este nevoie de gropi de împrumut pentru obținerea materialelor necesare.

Din acest punct de vedere traseul cailor ferate se desfășoară pe terasele unor râuri importante (Jiu, Motru, Cerna, Belareca, Timis, etc) unde pot fi amplasate gropi de împrumut pentru nisipuri și pietrisuri sau traversează atât zone cu pământuri coezive cât și zone cu roci de unde pot fi extrase materialele necesare execuției terasamentelor.

O listă preliminară a acestor perimetre este prezentată în tabelul de mai jos, iar amplasamentele sunt figurate pe planurile de situație anexate.

Volumele de material ce pot fi extrase din aceste locații vor fi stabilite pe baza necesităților proiectului și a documentațiilor elaborate în vederea exploatării (studii geotehnice, măsurători topografice, etc).

Prezentăm în tabelul de mai jos perimetrele din care se pot exploata materialele necesare execuției lucrărilor (nisipuri, pietrisuri).



Tabel 48. Lista perimetrelor propuse ca gropi de imprumut in cadrul proiectului

Nr.crt.	Suprafața (ha)	Coordonate STEREO70		UAT	Distanța față de ariile naturale protejate
		X	Y		
1.	41,23	398155.14	319368.09	Isalnita	La o distanță de cca. 2400 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
2.	53,17	317905.83	353291.23	Simian	La o distanță de cca. 4850 m față de ROSCI0420 Oprănești
3.	4,30	348861.67	345205.99	Strehaia	La o distanță de cca. 1150 m față de ROSCI0405 Dealurile Strehaia - Bâtlanele
4.	24,99	339508.68	345533.59	Prunisor	La o distanță de cca. 300 m față de ROSCI0432 Prunișor
5.	3,22	334059.93	350597.35	Husnicioara	La o distanță de cca. 400 m față de ROSCI0432 Prunișor
6.	0,27	288523.40	392878.55	Cornea	La o distanță de cca. 170 m față de RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare
7.	1,70	287717.32	399564.80	Domasnea	La o distanță de cca. 6300 m față de RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare
8.	3,18	288654.51	393187.68	Cornea	La o distanță de cca. 170 m față de RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare
9.	13,10	282530.44	436641.57	Caransebes	La o distanță de cca. 4000 m față de ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
10.	9,43	396239.60	328932.26	Almaj	La o distanță de cca. 3800 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
11.	3,62	388122.47	335090.75	Bradesti	La o distanță de cca. 400 m față de ROSCI0045 Coridorul Jiului
12.	9,52	322021.62	349831.18	Simian	La o distanță de cca. 1500 m față de ROSCI0420 Oprănești
13.	2,44	293803.71	369652.72	Toplet	La o distanță de cca. 2400 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
14.	0,35	293537.52	370143.47	Toplet	La o distanță de cca. 2700 m față de ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier
15.	2,43	292992.50	380137.61	Mehadia	La o distanță de cca. 1000 m față de ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled - Valea Cernei și RONPA0313 Belareca
16.	4,70	290686.12	383803.14	Mehadia	La o distanță de cca. 450 m față de RONPA0323 Râpa Neagră



Nr.crt.	Suprafața (ha)	Coordonate STEREO70		UAT	Distanța față de ariile naturale protejate
		X	Y		
17.	3,11	289342.48	384393.58	Iablanita	La o distanță de cca. 2100 m față de RONPA0323 Râpa Neagră
18.	1,99	288158.49	417332.51	Slatina- Timis	La o distanță de cca. 3200 m față de ROSCI0284 Cheile Teregovei

Total suprafață = 185,75 ha

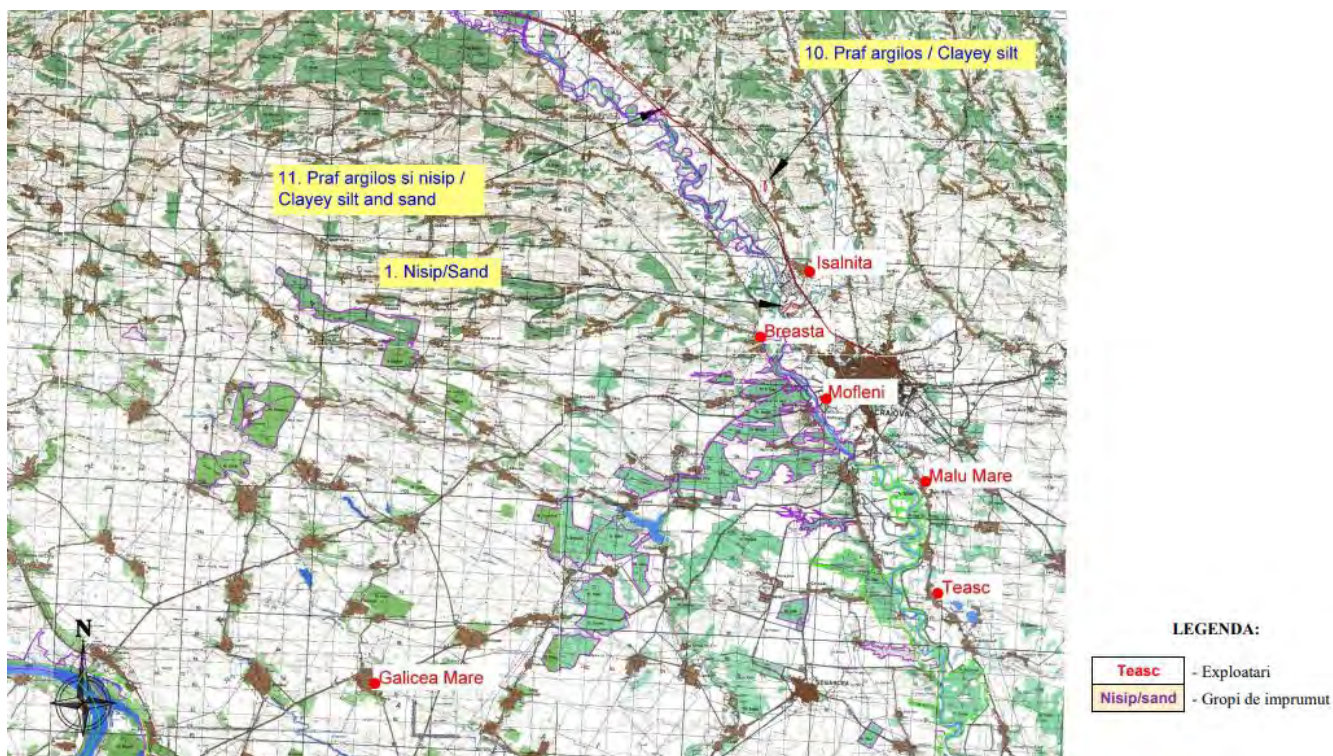


Figura 41. Perimetrelor propuse ca gropi de imprumut in cadrul proiectului



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

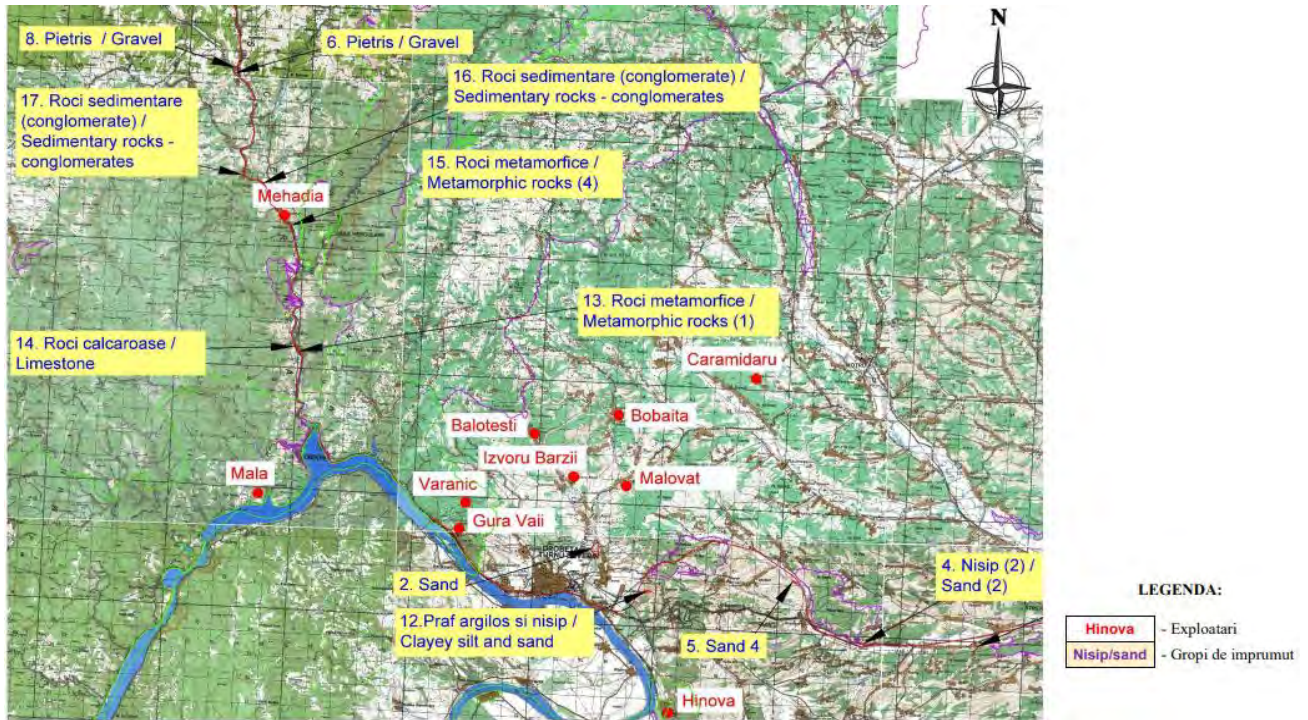


Figura 42. Perimetrelor propuse ca gropi de imprumut in cadrul proiectului

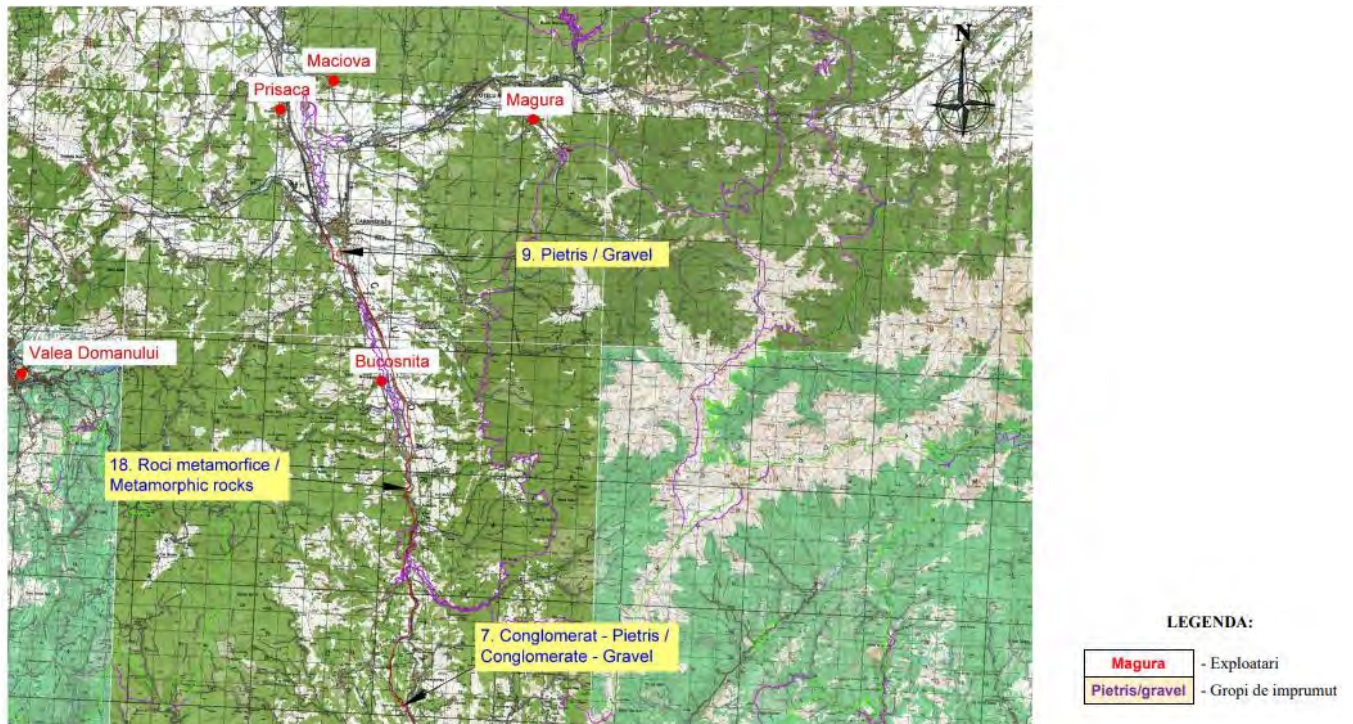


Figura 43. Perimetrelor propuse ca gropi de imprumut in cadrul proiectului



Conform NP 109-2004 "Gropile de imprumut pentru obtinerea pamantului necesar rambleurilor pot fi dezvoltate lateral rambleurilor. Taluzul gropii de imprumut dinspre rambleu se realizeaza cu inclinare egala cu a taluzului de rambleu, iar taluzul de pe partea opusa cu inclinarea de 1:1,5.

Fundul gropii de imprumut se prevede cu panta transversala de minimum 2% catre taluzul opus rambleului si cu panta longitudinala de minimum 2% pentru asigurarea scurgerii apei de suprafata. Stratul vegetal din dreptul gropilor de imprumut se extrage in vederea re folosirii".

Resursele naturale utilizate în cadrul lucrărilor sunt cele prezentate în tabelele de mai sus cu mențiunea că piatra naturală, balastul și nisipul vor fi cumpărate de la cariere/balastiere existente în zona amplasamentului, reglementate Agenția Națională pentru Resurse Minerale (ANRM) și autorizate.

Betonul de ciment și betonul asfaltic/mixtura asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ele se vor prepara în stațiile de betoane autorizate și vor fi transportate pe ampriza lucrărilor cu mijloace de transport specifice.

Elementele metalice ale podurilor vor fi aduse pe amplasament vopsite in prealabil, nemaifiind necesară vopsirea in situ.

Alimentarea cu carburanți a utilajelor și mijloacelor de transport se va realiza de la stațiile de carburanți situate în afara șantierului. Transportul carburanților se va efectua cu cisterne auto, ori de cate ori va fi necesar. În zonele punctelor de lucru nu vor fi depozitați carburanți.

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

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

Pentru realizarea proiectului nu vor utiliza urmatoarele tipuri de substanțe: azbest, carbolineum, uleiuri sau lubrifianți cu conținut de PCB, vopsele și grunduri ce au în compoziție plumb.

În perioada de execuție vor fi utilizate urmatoarele resurse:

Apă. Necesarul de apă va fi asigurat pe perioada execuției, de către antreprenor din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier. Apa este necesară pentru:

- organizarea de șantier și pentru procesele tehnologice,
- executarea lucrărilor de refacere a cadrului natural (udare/însămânțare, umplutură pământ).

Apa potabilă este asigurată periodic prin intermediul unei firme specializate în baza unui contract de servicii. Apa necesară pentru procesele tehnologice, pentru



stropirea drumurilor de exploatare se va asigura din rețeaua orașului sau din puțuri forate în incinta organizărilor de șantier.

Apă pentru spălarea vehiculelor de transport, maximum $Q = 1\text{m}^3/\text{zi max}$, $Q = 60\text{m}^3/\text{an}$. Se va lua în considerare posibilitatea de utilizare a apei reziduale după tratarea locală într-un separator de nămol și hidrocarburi.

Energia electrică

Pentru organizarea de șantier – se va asigura prin generatoare electrice sau racordarea la rețeaua electrică locală. Instalațiile pentru organizarea de șantier nu vor fi utilizate ca instalații definitive de alimentare cu energie electrică pentru noile obiective și se dezafectează la terminarea lucrărilor de construcție.

Substanțe și preparate chimice periculoase

Execuția lucrărilor va necesita utilizarea unor materiale care prin compoziție sau prin efectele potențiale asupra sănătății angajaților sunt încadrate în categoria substanțelor chimice periculoase. Aceste substanțe și materiale sunt reprezentate în principal de:

- carburanți (motorina) folosiți pentru funcționarea echipamentelor și mijloacelor de transport;
- lubrifianți (uleiuri, vaselină);
- vopsea;
- diluanți.

Cantitățile estimate, împreună cu natura riscului pe care îl generează folosirea acestor substanțe sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 49. Substanțe și preparate chimice periculoase utilizate

Nr.crt.	Denumirea substanței/ preparatului chimic	Cantitatea totală estimativă utilizată în cadrul proiectului (tone)	Clasificarea și etichetarea substanțelor sau preparatelor chimice	
			Categoria periculoase/nepericuloase (P/N)	Periculozitate
1.	Motorină	3780330	P	Grad ridicat de inflamabilitate
2.	Lubrifianți	38000	P	Iritant, greu inflamabil
3.	Vopsea	16000	P	Iritabil, inflamabil
4.	Diluant	16000	P	Grad ridicat de inflamabilitate

Toate aceste substanțe vor fi gestionate conform Fișelor cu date de securitate ce vor însoți produsele.



1.8.5 Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțele sau preparatele chimice în perioada de operare

Pentru perioada de operare a liniei cf sunt estimate următoarele materii prime și resurse naturale:

Tabel 50. Bilanțul de materii prime in etapa de operare

Nr crt.	Materiale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	traverse beton	1700	buc
2.	cabluri	1000	kg

Tabel 51. Resurse naturale etapa de operare

Nr crt.	Resurse naturale	Cantitatea	U.M.
INFRASTRUCTURĂ ȘI SUPRASTRUCTURĂ			
1.	piatră spartă	4040600	m ³ /an
2.	apă potabilă	169970	mc/an
3.	gaze naturale	39420	mc/an
4.	energie electrică	3717327000	kWh/an
5.	carburant	39.300	t/an

1.8.6 Evacuarea apelor uzate în perioada de operare

Colectare și scurgerea apelor în stații

Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatorii din clădirea de călători se va face la rețeaua de canalizare a localității. Apele pluviale de pe acoperișul clădirii de călători vor fi colectate și evacuate la rețeaua de canalizarea.

În stațiile c.f. și haltele de mișcare unde nu există rețele publice de canalizare, evacuarea apelor uzate se va face la un bazin etanș vidanjabil.

În stațiile cf Cernele, Drobeta Turnu Severin Mărfuri, Valea Cernei și Mehadia Nouă a fost prevăzută câte o clădire nouă pentru grupul sanitar.

Evacuarea apelor pluviale colectate de pe copertine se va face la rețeaua de canalizare (acolo unde exista) sau la un receptor natural existent în apropiere punctului de deversare a rețelei nou proiectată.

Evacuarea apelor aparute accidental in tunelurile pietonale se face la un cămin de vizitare amplasat în apropierea tunelului pietonal.

Colectare și scurgerea apelor de pe interval

Apele pluviale de pe suprafața căii ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.



În stații pentru colectarea apelor de infiltrație și a apelor subterane sunt prevăzute drenuri longitudinale. Pentru întreținerea drenurilor s-au prevăzut cămine de vizitare cu diametrul $\varnothing = 1000$ mm amplasate la distanță de 50 m unul de altul - 4520 buc.

Apele pluviale de pe suprafața căii ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.

Pentru scurgerea apelor sunt prevăzute - decantoare/separatoare de nămol și hidrocarburi ce vor colecta apele: de pe infrastructura feroviară, de pe poduri și pasaje – 160 buc.

În tunele sunt prevăzute sisteme de colectare apelor - execuția unui canal nou de colectare și evacuare.

1.9 Activități de dezafectare

În etapa de dezafectare a proiectului a fost considerat scenariul demolării integrale a liniei de cale ferată și a clădirilor ce o deservește.

Activitățile specifice dezafectării proiectului propus vor include următoarele etape:

- lucrări de demolare/demontare și sortare în vederea refolosirii ansamblurilor de structuri construite (platforme, parcări, poduri și podețe, clădiri ale stațiilor de călători și de întreținere, etc.);
- degajarea terenului (ce presupune colectarea și gestionarea unor cantități importante de deșeuri din demolări);
- lucrări de refacere a mediului prin aducerea la starea inițială a terenurilor ocupate (redare în circuit agricol/natural) — în cazul în care nu se găsesc soluții alternative de utilizare.

1.10 Planificare/amenajare teritorială

Proiectul „Reabilitarea liniei feroviare Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș” urmărește dezvoltarea infrastructurii feroviare pe această secțiune, ca parte componentă a coridorului Orient/Est Mediteranean, vizând creșterea calității serviciilor de transport, prin reabilitarea infrastructurii feroviare, creșterea capacității de transport și a vitezei medii de transport pentru traficul de mărfuri prin dublarea căii ferate, creșterea vitezei de circulație a trenurilor, la viteze cuprinse între 120 km/h și de 160 km/h, cu asigurarea condițiilor de interoperabilitate, prevăzute în standardele tehnice de interoperabilitate și în acord cu legislația la nivel național și european.

Conform noului Regulament (UE) nr. 1316/2013 Axa feroviară 22 și, în conformitate cu noua configurare europeană a coridoarelor de transport, teritoriul *României* fiind traversat de 2 coridoare feroviare - *Coridorul Orient/Est - Mediteranean* și *Coridorul Rin-Dunăre, Comisia Europeană* urmărește îmbunătățirea conexiunilor multimodale între Germania de Nord, Republica Cehă, regiunea panonică și Europa de Sud - Est, inclusiv legătura cu Marea Neagră și cu Grecia și Cipru.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

În conformitate cu Master Planul General de Transport al României în perioada 2015-2030 secțiunile de cale ferată situate pe traseul Coridorului Orient/Est - Mediteranean vor fi modernizate în conformitate cu prevederile regulamentelor și directivelor europene în vigoare (1315/2015, 1299/2015, 402/2013, Directiva 2008/57/ s.a.).

Studiul de Fezabilitate pentru "Reabilitarea liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș" este finanțat prin instrumentul financiar Mecanismul de Interconectare a Europei (Connecting Europe Facility) – CEF 2014-2020.

Strategică pentru sectorul de linie de cale ferată Craiova - Caransebeș, așa cum a fost definită în cadrul MPGT, este aceea de îmbunătățire a mobilității populației în lungul rețelei de transport TEN-T, precum și de-a lungul coridoarelor naționale și regionale prin reducerea timpilor de călătorie între Craiova și Caransebeș, și implicit îmbunătățirea conectivității la nivel regional, scăderea riscului de accidente prin dezvoltarea de proiecte sustenabile cu impact pozitiv asupra dezvoltării regionale a țării, care în același timp respectă reglementările de mediu. Obiectivul general al proiectului de modernizare a liniei de cale ferată Craiova - Caransebeș, așa cum a fost definit în cadrul MPGT, este de a îmbunătăți eficiența economică a rețelei de transport din România.

Master Planul General de Transport al României a parcurs procedura SEA, procedură finalizată cu avizul de mediu nr. 33 din 11.12.2015, unde la poziția 254 se regăsește și acest proiect.

Ca obiectiv specific în cadru Strategiei de Dezvoltare a județului Mehedinți este prevăzută "Dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, feroviar naval și a infrastructurii tehnico-edilitare pentru creșterea mobilității, accesibilității, conectivității, atractivității și siguranței județului" - Axa prioritară 22 (feroviară):

[https://www.ardld.ro/plugins/biblioteca/files/MEHEDINTI Strategie de dezvoltare a județului Mehedinți pentru perioada 2014-2020](https://www.ardld.ro/plugins/biblioteca/files/MEHEDINTI_Strategie_de_dezvoltare_a_judetului_Mehedinți_pentru_perioada_2014-2020)

Județul Dolj are acces la rețeaua TEN-T (centrală și globală) rutieră, feroviară, fluvială și aeriană, fiind așezat la intersecția fostelor coridoare pan-europene IV și VII. Acestea sunt vizate de investiții semnificative în infrastructură până în anul 2030, cu impact pozitiv asupra conectivității zonei. În cadru Strategiei de Dezvoltare a județului Dolj este prevăzută "Modernizarea infrastructurii feroviare":

https://www.cjdolj.ro/documente%202015/SDES_Dolj_2014-2020

În cadru Strategiei de Dezvoltare a județului Caraș –Severin ca obiective sunt menționate: creșterea atractivității transportului feroviar, printr-o îmbunătățire a calității serviciilor oferite călătorilor și eficientizarea furnizării serviciilor de transport marfă:

[https://www.ardld.ro/plugins/biblioteca/files/CARAS SEVERIN strategie_dezvoltare](https://www.ardld.ro/plugins/biblioteca/files/CARAS_SEVERIN_strategie_dezvoltare)

Pentru promovarea investițiilor au fost solicitate și obținute Certificate de Urbanism conform Legii 50/1991 din 29 iulie 1991, republicată privind autorizarea executării lucrărilor de construcții. Conform art. (5[^]1) din Legea nr. 50/1991, pentru proiectele de infrastructură transeuropeană de transport, autorizațiile de construire, certificatele de urbanism, avizele, acordurile, după caz, avizele de amplasament își mențin





valabilitatea pe toată perioada implementării proiectelor, până la finalizarea executării lucrărilor pentru care au fost eliberate, respectiv până la data semnării procesului-verbal de recepție finală a lucrărilor, cu condiția începerii execuției lucrărilor în termen de 12 luni de la data emiterii autorizației de construire.

Pentru realizarea proiectului au fost obținute Certificatele de Urbanism emise de autoritățile locale și anume:

- Certificatul de Urbanism nr.335/10.10.2019, emis de Consiliul Județean Caraș-Severin;
- Certificatul de Urbanism nr.984/28.10.2019, emis de Consiliul Județean Dolj;
- Certificatul de Urbanism nr. 360/25.11.2020, emis de Consiliul Județean Mehedinți.

Detalii cu privire la localizarea proiectului sunt prezentate în cap.2.2.

1.11 Modalitățile propuse pentru conectarea la infrastructură

1.11.1 Perioada de execuție

Pentru **organizările de șantier** și punctele de lucru se vor asigura următoarele utilități:

- Alimentarea cu apă:
 - apa industrială (stropire drumuri de acces și zone de lucru, spălare utilaje/echipamente, uz menajer) va fi furnizată în funcție de condițiile locale - din rețeaua publică existentă în zonă
 - apa potabilă se va furniza din rețeaua locală acolo unde este posibil și din comerț în recipiente etanșe
- Evacuarea apelor uzate:
 - apele uzate rezultate din activitatea de organizare de șantier (ape uzate rezultate de la spălarea betonierelor și altor utilaje/echipamente sau anumitor componente) se vor preepura în decantoare și ulterior se vor refolosi în diferite procese (preparare beton de clasa inferioară) sau se vor preepura în separatoare de produse petroliere și se vor colecta în bazine etanșe vidanjabile (ape de la spălarea utilajelor/echipamentelor sau anumitor componente), cu încadrarea la descărcare a limitelor impuse prin NTPA 001/2005
 - apelor uzate menajere de la birouri și laboratoare se vor colecta în bazine etanșe vidanjabile. În cadrul organizărilor de șantier și în punctele de lucru se vor monta toalete ecologice, de o firma specializată, care va asigura buna funcționare a acestora, cu încadrarea parametrilor acestora la descărcare față de limitelor impuse prin NTPA 002/2005
- Evacuarea apelor pluviale:
 - apele pluviale din cadrul organizării de șantier vor fi colectate și preepurate înainte de evacuarea din cadrul amplasamentului
 - apele pluviale din zona depozitelor de materiale pulverulente se vor colecta prin șanțuri perimetrare și preepurate în decantoare. Ulterior se vor scurge liber pe



suprafața terenurilor învecinate sau se vor evacua în canale de irigații sau cursuri de apă;

- apele pluviale din zona parcărilor utilajelor și mijloacelor de transport se vor colecta prin șanțuri perimetrare de gardă și se vor preepura în decantoare și separatoare de produse petroliere. Ulterior se vor scurge liber pe suprafața terenurilor învecinate sau se vor evacua în canale de irigații/cursuri de apă, cu încadrarea în limitele admise prin NTPA 001/2005
- Alimentare cu energie electrică:
 - energia electrică necesară desfășurării activităților de construcție va fi furnizată din sistemul energetic național, prin branșarea la rețeaua locală de energie electrică (racord contorizat la LEA cea mai apropiată)
 - alimentarea cu energie electrică trifazată prin racordare de la rețea în tablouri electrice, tipizate, cu împământări verificate, întrerupător general și prize 220/380 V
 - tablourile electrice vor fi semnalizate cu panourile: pericol de electrocutare și pericol general, conform prevederilor legale în vigoare.

1.11.2 Perioada de operare

- Alimentarea cu apă: Pentru alimentarea cu apă a stațiilor de cale ferată, a clădirilor anexă și spațiilor pentru servicii va fi utilizată apa din rețeaua publică și din puțuri forate existente.
- Evacuarea apelor uzate: Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatori se va face la rețeaua de canalizare existentă. În stațiile c.f. unde nu există rețele publice de canalizare, evacuarea apelor uzate se va face la un rezervor etanș vidanșabil, nou prevăzut.
- Evacuarea apelor pluviale: Apele pluviale de pe suprafața caili ferate se vor colecta în șanțurile/rigolele proiectate și se vor descărca în emisari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere,
- Alimentare cu energie electrică: Energia electrică necesară desfășurării activităților de construcție, dar și operării tuturor componentelor proiectului (stații de cale ferată, clădiri anexă și spații pentru servicii) va fi furnizată din sistemul energetic național, prin branșarea la rețeaua locală de energie electrică
- Alimentare cu energie termică: Agentul termic necesar operării componentelor spațiilor pentru servicii va fi furnizat prin racord la sistemul public de termoficare sau produs în centrale termice electrice sau pe gaz, care se vor brânși la rețeaua locală de energie electrică/rețeaua de gaze naturale

Rețelele de utilități existente care interferează cu traseul liniei de cale ferată reabilitată vor fi protejate în funcție de situația din teren. Astfel, conductele sau cablurile care au un traseu paralel sau oblic față de calea ferată în zona de siguranță a caili ferate (20,00 m din axul liniei c.f.) vor protejate corespunzător.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Rețelele care subtraversează sau supratraversează linia de cale ferată vor fi protejate conform normelor în vigoare, astfel încât să nu fie afectate linia de cale ferată sau rețelele de utilități existente.

Liniile electrice aeriene existente de medie tensiune care supratraversează c.f. se vor introduce în cablu la traversarea liniilor de cale ferată. Liniile electrice aeriene de înaltă tensiune existente vor fi reglementate la traversarea liniilor de cale ferată în funcție de gabaritul (pe verticală și orizontală) față de linia de contact.

Interferențele cu rețelele de drumuri existente se vor rezolva în funcție de categoria drumului și de viteza de circulație pe c.f. pe zona respectivă. Pentru trecerile la nivel se vor face comisii în care se va stabili care vor fi păstrate și care se vor desființa. Pe zonele cu viteza de circulație pe c.f. de 160 km/oră intersecțiile se vor face denivelat. Toate aceste lucrări se vor proiecta doar după obținerea acordului proprietarului respectivei rețele de utilități.

Relocari de utilitati si drumuri

Relocari de utilitati

Utilitățile (conducte de apă, canalizare, cabluri electrice, cabluri cu fibre optice, LES) care:

- subtraversează traseul căii ferate se vor proteja pe același amplasament. Se vor menține pe amplasament și se vor prevedea tuburi de protecție a lor împotriva influenței c.f., conform normelor în vigoare.
- au traseu oblic față de traseul căii ferate se vor păstra pe același amplasament și se vor proteja, astfel încât să nu fie afectate în perioada lucrărilor la calea ferată.

Utilitățile (LEA) care supratraversează traseul căii ferate se vor păstra pe același amplasament și se vor efectua lucrări de supraînălțare a LEA pentru asigurarea înălțimii de supratraversare, a distanței normate dintre LEA și calea ferată, astfel încât să se respecte normativele în vigoare.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 52. Situația rețelelor de utilitati situate pe traseul cail ferate Craiova – Drobeta Turnu Severin - Caransebes

Nr.crt.	Denumire operator/ Administrator rețea	Stația/Interval	Poziția km.	Poziție față de c.f.	Tip intervenție	Distanța față de aria protejată (m)
Categorია de utilități - Conductă alimentare cu apă						
1	C. A Oltenia	Craiova	250 +320	subtraversare	protejare	12663 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2	C. A Oltenia	Craiova	250+325	subtraversare	protejare	12668 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3	C. A Oltenia	Craiova	250+330	subtraversare	protejare	12680 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4	C. A Oltenia	Craiova	250+510	subtraversare	protejare	12359 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5	C. A Oltenia	Craiova	250+570 - 250+720	oblicitate	protejare	12253 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
7	C. A Oltenia	Craiova-Cernele	251+650	subtraversare	protejare	11336 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
8	C. A Oltenia	Cernele	255+050	subtraversare	protejare	7545 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
10	C. A Oltenia	Cernele-Isalnita	257+300	subtraversare	protejare	5778 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

15	C. A Oltenia	Isalnita	260+800 - 261+350	oblicitate	protejare	2158 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	C. A Oltenia	Isalnita	261+350 - 263+800	oblicitate	protejare	2043 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20	C. A Oltenia	Isalnita	263+800	subtraversare	protejare	1960 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	C. A Oltenia	Cotofeni-Racari	270+800	subtraversare	protejare	1545 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
28	C. A Oltenia	Cotofeni-Racari	276+700	subtraversare	protejare	303 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
31	C. A Oltenia	Cotofeni-Racari	277+800	subtraversare	protejare	145 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
33	C. A Oltenia	Racari-Filiasi	281+600	subtraversare	protejare	1250 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
40	C. A Oltenia	Filiasi	284+700 - 286+500	oblicitate	protejare	1740 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
43	C. A Oltenia	Filiasi	286+000	subtraversare	protejare	1960 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
45	C. A Oltenia	Filiasi-Gura Motrului	287+250 - 287+450	oblicitate	protejare	680 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
46	C. A Oltenia	Filiasi-Gura Motrului	287+400	subtraversare	protejare	700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

47	IJCGL	Craiova	250+300	subtraversare	protejare	12532 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
48	CA Oltenia	Craiova	250+609	subtraversare	protejare	12400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
49	CA Oltenia	Craiova	250+623	subtraversare	protejare	12350 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
50	CA Oltenia	Craiova	250+655	subtraversare	protejare	12344 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
51	RA Invest Craiova	Craiova-Cernele	251+605	subtraversare	protejare	11260 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
52	ISPGC Bucuresti	Craiova-Cernele	251+637	subtraversare	protejare	11250 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
53	IGGCL	Craiova-Cernele	251+653	subtraversare	protejare	11240 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
54	IGGCL	Craiova-Cernele	251+656	subtraversare	protejare	11230 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
55	IRDGNI	Craiova-Cernele	253+060	subtraversare	protejare	9980 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
56	DRIFOT Craiova	Cernele	256+806	subtraversare	protejare	6313 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
57	RCF Craiova	Cernele-Isalnita	257+300	subtraversare	protejare	5815 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

58	IGO	Cernele-Isalnita	257+313	subtraversare	protejare	5800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
59	IGO	Cernele-Isalnita	257+920	subtraversare	protejare	5210 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
60	Primaria Isalnita	Cernele-Isalnita	260+798	subtraversare	protejare	2760 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
61	Intrep. Electrocentrale	Cernele-Isalnita	260+813	subtraversare	protejare	2750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
62	CA Oltenia	Isalnita-Cotofeni	266+377	subtraversare	protejare	2547 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
63	IGO	Cotofeni-Racari	270+897	subtraversare	protejare	1710 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
64	Schela petroliera	Cotofeni-Racari	270+090	subtraversare	protejare	2366 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
65	RCF Craiova	Cotofeni-Racari	271+128	subtraversare	protejare	1470 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
66	Sectia PG Ploiesti	Cotofeni-Racari	271+140	subtraversare	protejare	1415 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
67	RCF Craiova	Cotofeni-Racari	271+145	subtraversare	protejare	1410 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
68	Schela petroliera	Cotofeni-Racari	271+800	subtraversare	protejare	1095 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

69	Schela petroliera	Cotofeni-Racari	271+890	subtraversare	protejare	1092 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
70	Primaria Bradesti	Cotofeni-Racari	272+565	subtraversare	protejare	1182 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
71	Trust Petrol Tg. Jiu	Cotofeni-Racari	274+016	subtraversare	protejare	980 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
72	Trust Petrol Tg. Jiu	Cotofeni-Racari	275+765	subtraversare	protejare	760 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
73	Trust Petrol Tg. Jiu	Cotofeni-Racari	276+897	subtraversare	protejare	235 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
74	Primaria Bralostita	Racari	279+525	subtraversare	protejare	1080 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
75	IEELIF Dolj	Racari	279+556	subtraversare	protejare	1095 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
76	Primaria Scaiesti	Racari	279+557	subtraversare	protejare	1094 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
77	IEELIF Dolj	Racari-Filiasi	281+145	subtraversare	protejare	1368 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
78	IEELIF Dolj	Racari-Filiasi	281+165	subtraversare	protejare	1380 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
79	IEELIF Dolj	Racari-Filiasi	283+525	subtraversare	protejare	1545 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

80	IGO	Filiasi	286+440	subtraversare	protejare	1790 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
81	RCF Craiova	Filiasi-Gura Motrului	287+012	subtraversare	protejare	1035 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
82	CA Oltenia	Filiasi	284+380 - 286+560	oblicitate	protejare	2460 m m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
83	CA Oltenia	Filiasi	284+709 - 286+212	oblicitate	protejare	2280 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
84	CA Oltenia	Filiasi	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1620 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
85	CA Oltenia	Filiasi	286+440 - 286+528	oblicitate	protejare	1520 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
86	CA Oltenia	Filiasi	284+380 - 286+560	oblicitate	protejare	1730 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
87	CA Oltenia	Filiasi	284+709 - 286+212	oblicitate	protejare	1650 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
88	CA Oltenia	Filiasi	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1733 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
89	CA Oltenia	Filiasi	286+440 - 286+520	oblicitate	protejare	1523 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
91	CET Isalnita	Cernele - Isalnita	260+820	subtraversare	protejare	2553 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

92	Secom Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	312+215	subtraversare	protejare	560 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
95	SC Aqua Caras	Balta Sarata- Caransebes	474+620	subtraversare	protejare	2600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
96	SC Aqua Caras	Balta Sarata- Caransebes	473+700 - 473+740	oblicitate	protejare	2600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
97	SC Aqua Caras	Balta Sarata- Caransebes	473+550 - 473+700	oblicitate	protejare	2350 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
98	SC Aqua Caras	Balta Sarata	469+800 - 470+300	oblicitate	protejare	2440 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
99	C.J Mehedinti	Orsova	387+010	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și 50 m față de ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
100	C.J Mehedinti	Orsova	387+010	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
101	C.J Mehedinti	Orsova - Valea Cernei	391+925	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
102	C.J Mehedinti	Orsova - Valea Cernei	391+925	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului -



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Locvei
103	C.J Mehedinti	Valea Cernei	392+418	subtraversare	protejare	75 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
104	C.J Mehedinti	Valea Cernei	392+925	subtraversare	protejare	590 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
105	SC Romtelecom	Valea Cernei	393+401	subtraversare	protejare	700 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
106	SC Romtelecom	Valea Cernei - Baile Herculane	394+450	subtraversare	protejare	1300 ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
107	SC Orange Ro	Valea Cernei - Baile Herculane	397+840	subtraversare	protejare	3000 ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
108	SC Orange Ro	Valea Cernei - Baile Herculane	397+875	subtraversare	protejare	3040 ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului -



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Locvei
109	RA Romtelecom	Valea Cernei - Baile Herculane	400+370	subtraversare	protejare	290 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
110	Cons. Local Baile Herculane	Baile Herculane	404+860	subtraversare	protejare	200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
111	Cons. Local Baile Herculane	Baile Herculane	404+860	subtraversare	protejare	200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
112	FRE Reșița	Mehadia Veche - Iablanita	410+690	subtraversare	protejare	2510 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
113	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+292 - 416+786	oblicitate	protejare	5860 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
114	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+786	subtraversare	protejare	6001 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

115	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+786 - 416+908	oblicitate	protejare	6200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
116	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+118	subtraversare	protejare	550 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
117	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+120	subtraversare	protejare	560 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
118	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+328 - 466+371	oblicitate	protejare	100 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
119	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+372	subtraversare	protejare	120 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
120	SC Tenneco SRL Caransebes	Balta Sarata	470+170	subtraversare	protejare	2700 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
121	Primaria Comunei Bucosnita	Valisoara - Valea Timisului	462+652	subtraversare	protejare	470 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
122	Massiv Forest SRL	Balta Sarata	470+608	subtraversare	protejare	3300 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
123	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+200	subtraversare	protejare	3600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

124	Massiv Forest SRL	Balta Sarata - Caransebes	470+790	subtraversare	protejare	3050 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
125	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	470+977	subtraversare	protejare	3320 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
127	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+259	subtraversare	protejare	3650 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
128	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+261	subtraversare	protejare	3360 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
129	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+380	subtraversare	protejare	3374 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
130	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	474+170	subtraversare	protejare	2098 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
131	As. Loc. Teiuș	Balta Sarata - Caransebes	474+605	subtraversare	protejare	1780 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
132	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+462 - 474+620	subtraversare	protejare	1785 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
133	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+620 - 474+640	subtraversare	protejare	1825 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
134	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+532 - 474+640	subtraversare	protejare	1825 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
135	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin	358+164	subtraversare	protejare	4900 m față de ROSCI0420-Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Est				
136	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+939	subtraversare	protejare	5360 m față de ROSCI0420- Oprănești
Categororia de utilitati - Conducte Canalizare						
1	C. A Oltenia	Craiova	250+326	subtraversare	protejare	12667 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	C. A Oltenia	Craiova	250+327	subtraversare	protejare	12668 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	C. A Oltenia	Craiova	250+340	subtraversare	protejare	12670 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	C. A Oltenia	Craiova	250+515	subtraversare	protejare	12359 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5	C. A Oltenia	Craiova	250+520	subtraversare	protejare	12365 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	C. A Oltenia	Craiova	250+520 - 250+570	oblicitate	protejare	12440 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	C. A Oltenia	Craiova	250+790	subtraversare	protejare	12560 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
8	C. A Oltenia	Craiova	250+790 - 250+920	oblicitate	protejare	11933 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

9	C. A Oltenia	Filiasi	284+600	subtraversare	protejare	1740 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11	CA Oltenia	Craiova	250+319	subtraversare	protejare	12655 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	Dep. Craiova	Craiova	250+635	subtraversare	protejare	12250 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	IE Craiova	Craiova	250+640	subtraversare	protejare	12630 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
14	IE Craiova	Craiova	250+641	subtraversare	protejare	12631 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
15	Dep. Craiova	Craiova-Cernele	251+125	subtraversare	protejare	11767 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+054	subtraversare	protejare	4052 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+055	subtraversare	protejare	4053 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+057	subtraversare	protejare	4057 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+059	subtraversare	protejare	4060 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+061	subtraversare	protejare	4063 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

21	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+063	subtraversare	protejare	4066 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
22	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+084	subtraversare	protejare	4069 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
23	Combinat Chimic Craiova	Cernele-Isalnita	259+086	subtraversare	protejare	4072 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24	AEICP Bradesti	Cotofeni-Racari	271+236	subtraversare	protejare	1354 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25	IEELIF Dolj	Cotofeni-Racari	274+230	subtraversare	protejare	1003 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26	UEIL Filiasi	Filiasi	284+905	subtraversare	protejare	2260 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27	IGO	Filiasi	286+037	subtraversare	protejare	1890 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28	IGO	Filiasi	286+437	subtraversare	protejare	1750 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30	IGO	Filiasi	286+440	subtraversare	protejare	1731 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31	Fabrica Transformatoare Filiasi	Filiasi-Gura Motrului	286+904	subtraversare	protejare	1530 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32	CA Oltenia	Craiova	250+300 -	oblicitate	protejare	12663 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			250+309			Coridorul Jiului
33	CA Oltenia	Craiova	248+790 - 250+342	oblicitate	protejare	12600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
34	CA Oltenia	Craiova	250+655 - 250+736	oblicitate	protejare	12510 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
35	CA Oltenia	Craiova - Cernele	250+661 - 251+128	oblicitate	protejare	12100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
36	CA Oltenia	Racari - Filiasi	283+682 - 284+132	oblicitate	protejare	1756 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
37	CA Oltenia	Filiasi	284+120 - 286+560	oblicitate	protejare	1500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
38	CA Oltenia	Filiasi	284+709 - 284+440	oblicitate	protejare	2543 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
39	CA Oltenia	Filiasi	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1594 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
40	CA Oltenia	Filiasi	283+682 - 284+132	oblicitate	protejare	2666 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
41	CA Oltenia	Filiasi	284+120 - 286+560	oblicitate	protejare	1500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
42	CA Oltenia	Filiasi	284+709 - 284+440	oblicitate	protejare	2543 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

43	CA Oltenia	Filiasi	286+084 - 286+440	oblicitate	protejare	1594 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
44	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	357+458	subtraversare	protejare	4480 m față de ROSCI0420- Oprănești
45	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+115	subtraversare	protejare	4800 m față de ROSCI0420- Oprănești
46	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+155	subtraversare	protejare	4950 m față de ROSCI0420- Oprănești
47	Secom Drobeta	Drobeta Turnu Severin Est	358+926	subtraversare	protejare	5450 m față de ROSCI0420- Oprănești
48	Secom Drobeta	Dr. Tr. Severin Est - Dr. Tr. Severin	360+060	subtraversare	protejare	6060 m față de ROSCI0420- Oprănești
48	Secom Drobeta	Dr. Tr. Severin Est - Dr. Tr. Severin	361+575	subtraversare	protejare	7000 m față de ROSCI0420- Oprănești
49	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+622	subtraversare	protejare	2600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
50	SC Aqua Caras	Balta Sarata -	473+700 -	oblicitate	protejare	2600 m ROSCI0385-Râul Timiș



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Caransebes	473+740			între Rusca și Prisaca
51	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	473+550 - 473+700	oblicitate	protejare	2350 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
52	SC Romtelecom	Valea Cernei	393+401	subtraversare	protejare	2510 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
53	SC Romtelecom	Valea Cernei - Baile Herculane	394+553	subtraversare	protejare	1400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
54	RA Romtelecom	Valea Cernei - Baile Herculane	398+917	subtraversare	protejare	1973 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
55	Primaria Comunei lablanita	lablanita	416+301 - 416+784	oblicitate	protejare	6180 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
56	Primaria Comunei lablanita	lablanita	416+784	subtraversare	protejare	6180 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

57	Primaria Comunei Iablanita	Iablanita	416+784 - 416+908	oblicitate	protejare	6280 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
58	Primaria Comunei Iablanita	Cusovat - Domasnea Cornea	427+665	subtraversare	protejare	11000 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
59	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+268 - 443+344	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
60	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+454 - 443+468	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
61	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+468	subtraversare	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
62	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+385 - 443+490	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
63	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+465 - 443+460	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
64	Primaria Comunei	Teregova - Armenis	443+273 - 443+470	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Teregova					
65	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+470	subtraversare	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
66	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+470 - 443+463	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
67	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+468 - 443+473	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
68	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+118	subtraversare	protejare	540 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
69	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+120	subtraversare	protejare	600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
70	Primaria Comunei Bucosnita	Valisoara - Valea Timisului	462+652	subtraversare	protejare	760 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
71	Primaria Comunei Bucosnita	Valisoara - Valea Timisului	462+662	subtraversare	protejare	790 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
72	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+371	subtraversare	protejare	176 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

73	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+371- 466+386	oblicitate	protejare	170 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
74	Primaria Comunei Buchin	Valisoara - Valea Timisului	466+372	subtraversare	protejare	180 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
75	Massiv Forest SRL	Balta Sarata	470+608	subtraversare	protejare	3154 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
76	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+200	subtraversare	protejare	3600 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
77	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+501	subtraversare	protejare	3390 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
78	As. Loc. Teiuș	Balta Sarata - Caransebes	474+440	subtraversare	protejare	1720 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
79	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+102 - 474+288	oblicitate	protejare	2090 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
80	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+475 - 474+622	oblicitate	protejare	1900 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+532 - 474+640	oblicitate	protejare	1840 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
82	SC Aqua Caras	Balta Sarata - Caransebes	474+622 - 474+645	oblicitate	protejare	1785 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categorii de utilități – conductă apă irigații						



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

1	IEELIF Dolj	Cotofeni/Racari	271+910	subtraversare	protejare	1075 m fața de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	IEELIF Dolj	Cotofeni/Racari	277+920	subtraversare	protejare	208 m fața de ROSCI0045- Coridorul Jiului
Categoria de utilități - Conductă Refulare						
1	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+473	subtraversare	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
2	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+473 - 443+488	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
3	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+468 - 443+473	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
4	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+473 - 443+488	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
5	Primaria Comunei Teregova	Teregova - Armenis	443+468 - 443+473	oblicitate	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
6	SC RCS-RDS	Valisoara - Valea Timisului	462+118	subtraversare	protejare	626 m ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilități - Conductă Gaze						



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

1	GDF Suez	Craiova	250+400	subtraversare	protejare	12364 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	GDF Suez	Craiova - Cernele	251+600	subtraversare	protejare	11260 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	GDF Suez	Craiova - Cernele	253+250	subtraversare	protejare	9786 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	GDF Suez	Craiova - Cernele	253+650	subtraversare	protejare	9420 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5	GDF Suez	Cernele - Isalnita	257+950	subtraversare	protejare	5160 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	GDF Suez	Cernele - Isalnita	259+500	subtraversare	protejare	3590 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	GDF Suez	Cernele - Isalnita	257+900 - 257+950	oblicitate	protejare	5210 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	GDF Suez	Cernele - Isalnita	259+200 - 259+500	oblicitate	protejare	3900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11	GDF Suez	Craiova	250+306	subtraversare	protejare	12655 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	IRDGNI	Craiova - Cernele	253+060	subtraversare	protejare	10100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	GDF Suez	Craiova - Cernele	253+373	subtraversare	protejare	9786 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

14	ILF Oltenia	Cernele	256+445	subtraversare	protejare	6642 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
15	IRIDGMB	Cernele - Isalnita	257+005	subtraversare	protejare	6040 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16	IGO	Cernele - Isalnita	257+920	subtraversare	protejare	5190 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	258+930	subtraversare	protejare	4180 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	258+980	subtraversare	protejare	4170 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	258+982	subtraversare	protejare	4173 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20	IPRAN Bucuresti	Cernele - Isalnita	259+200	subtraversare	protejare	3890 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
21	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	259+262	subtraversare	protejare	3900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	259+267	subtraversare	protejare	3910 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

23	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	259+270	subtraversare	protejare	3920 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
24	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	259+335	subtraversare	protejare	4000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
25	IPRAN Bucuresti	Cernele - Isalnita	259+500	subtraversare	protejare	4200m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
26	IPRAN Bucuresti	Cernele - Isalnita	259+510	subtraversare	protejare	4300 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
27	IPRAN Bucuresti	Cernele - Isalnita	259+515	subtraversare	protejare	4380m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
28	IPRAN Bucuresti	Cernele - Isalnita	259+523	subtraversare	protejare	4400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
29	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	259+524	subtraversare	protejare	4500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
30	Combinat Chimic Craiova	Cernele - Isalnita	259+525	subtraversare	protejare	4500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
31	Termocentrala	Cernele - Isalnita	259+600	subtraversare	protejare	5300 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
32	Termocentrala	Cernele -	259+850	subtraversare	protejare	5850 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Isalnita				Coridorul Jiului
33	Schela petroliera	Cotofeni - Racari	271+113	subtraversare	protejare	1400 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
34	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	271+131	subtraversare	protejare	1420 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
35	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	274+013	subtraversare	protejare	980 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
36	SSP Craiova	Cotofeni - Racari	274+025	subtraversare	protejare	991 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
37	SSP Tg Jiu	Cotofeni - Racari	274+653	subtraversare	protejare	1090 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
38	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	276+400	subtraversare	protejare	500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
39	Schela petrol Craiova	Cotofeni - Racari	276+420	subtraversare	protejare	524 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
40	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Cernele - Isalnita	257+800 - 259+150	oblicitate	protejare	5328 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
42	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Isalnita	260+750 - 261+250	oblicitate	protejare	2234 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

43	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Isalnita	261+250 - 261+350	oblicitate	protejare	2340 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
45	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Isalnita	263+000 - 263+800	oblicitate	protejare	1990 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
46	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Isalnita - Cotofeni	263+800 - 266+110	oblicitate	protejare	2000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
47	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Isalnita - Cotofeni	266+110 - 267+300	oblicitate	protejare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
51	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Filiasi - Gura Motrului	288+880	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
52	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Butoiesti - Strehaia	307+500 - 307+800 334+500	peste 100 m	protejare	1170 m față de ROSCI0366-Râul Motru
55	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Strehaia - Ciochiuta	311+400 - 311+750	oblicitate	protejare	567 m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
57	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Strehaia - Ciochiuta	312+700 - 313+300	oblicitate	protejare	800 m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

58	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Strehaia - Ciochiuta	313+300 - 317+ 250	oblicitate	protejare	899 m față de ROSCI0405-Dealurile Strehaia-Bâtlanele
63	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Tamna	324+100	subtraversare	protejare	4816 m față de ROSCI0432-Prunișor
65	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Tamna - Igirioasa	327+550	subtraversare	protejare	2093 m față de ROSCI0432-Prunișor
68	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Prunișor - Drobeta Est	352+350	subtraversare	protejare	363 m față de ROSCI0420-Oprănești
69	Transgaz Medias - ET Craiova (DJ)	Prunișor - Drobeta Est	352+350 - 353+000	oblicitate	protejare	218 m față de ROSCI0420-Oprănești
72	E-ON Gaz; Del Gaz Grid	Valea Timisului - Balta Sarata	469+800	subtraversare	protejare	2528 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
73	E-ON Gaz; Del Gaz Grid	Balta Sarata - Caransebes	470+500	subtraversare	protejare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
74	E-ON Gaz; Del Gaz Grid	Balta Sarata - Caransebes	473+050	subtraversare	protejare	3300 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

75	Massiv Forest Products SRL	Balta Sarata	470+025 - 470+124		protejare	2770 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
76	Massiv Forest Products SRL	Balta Sarata	470+124	subtraversare	protejare	2845 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
77	Massiv Forest Products SRL	Balta Sarata	470+228	subtraversare	protejare	2856 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
78	Massiv Forest SRL	Balta Sarata	470+608	subtraversare	protejare	3300 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
79	S.C. Concordia SRL Caransebes	Balta Sarata - Caransebes	470+950	subtraversare	protejare	3373 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
80	S.C. Concordia SRL Caransebes	Balta Sarata - Caransebes	470+950	subtraversare	protejare	3373 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
81	S.C. Concordia SRL Caransebes	Balta Sarata - Caransebes	470+978	subtraversare	protejare	3385 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
82	S.C. Concordia SRL Caransebes	Balta Sarata - Caransebes	471+260	subtraversare	protejare	3696 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

83	Asoc. Loc. Teius- Caransebes	Balta Sarata - Caransebes	474+180	subtraversare	protejare	2050 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
84	Asoc. Loc. Teius- Caransebes	Balta Sarata - Caransebes	474+180	subtraversare	protejare	2050 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categoria de utilități - Conductă Țiței						
1	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	271+131	subtraversare	protejare	1420 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	274+007	subtraversare	protejare	984 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	274+010	subtraversare	protejare	987 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	275+765	subtraversare	protejare	760 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5	OMV	Cotofeni - Racari	276+084	subtraversare	protejare	655 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	276+900	subtraversare	protejare	213 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	Massiv Forest SRL	Balta Sarata	470+600	subtraversare	protejare	3114 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Categoria de utilități - Conductă Agent Termic						
2	CET Isalnita	Craiova	248+980	subtraversare	protejare	13500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5	CET Isalnita	Craiova	250+320	subtraversare	protejare	12600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	CET Isalnita	Craiova	250+320 - 250+670	oblicitate	protejare	11320 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	CET Isalnita	Craiova - Cernele	250+670 - 252+100	oblicitate	protejare	10860 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
8	CET Isalnita	Craiova - Cernele	252+100 - 252+590	oblicitate	protejare	11550 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	CET Isalnita	Craiova - Cernele	252+590 - 253+580	oblicitate	protejare	9800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
Categoria de utilități - Cablu Fibră Optică (FO)						
1	Telekom	Craiova	250+330	subtraversare	protejare	12680 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	Telekom	Craiova - Cernele	252+110	subtraversare	protejare	10852 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	Telekom	Cernele	255+000	subtraversare	protejare	8056 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	Telekom	Cernele	255+000 -	oblicitate	protejare	7690 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			255+320			Coridorul Jiului
5	Telekom	Cernele	255+320	subtraversare	protejare	7758 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	Telekom	Cernele - Isalnita	255+320 - 259+600	oblicitate	protejare	3638 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	Telekom	Isalnita	259+600 - 262+800	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	Telekom	Isalnita	263+750	subtraversare	protejare	1925 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10	Telekom	Isalnita - Cotofeni	266+150	subtraversare	protejare	2500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11	Telekom	Isalnita - Cotofeni	266+150 - 266+600	oblicitate	protejare	2520 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	Telekom	Cotofeni	270+600 - 270+650	oblicitate	protejare	1350 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	Telekom	Cotofeni	270+650	subtraversare	protejare	1200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
14	Telekom	Cotofeni - Racari	270+650 - 271+500	oblicitate	protejare	1230 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18	Telekom	Racari	279+550 - 279+860	oblicitate	protejare	1070 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

19	Telekom	Racari	279+860	subtraversare	protejare	1010 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
21	Telekom	Filiasi	285+800 - 286+300	oblicitate	protejare	1832 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	Telekom	Filiasi - Gura Motrului	286+500 - 287+880	oblicitate	protejare	576 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
23	Telekom	Filiasi - Gura Motrului	287+880	subtraversare	protejare	536 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
24	Telekom	Filiasi - Gura Motrului	287+880 - 288+000	oblicitate	protejare	489 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
26	RCS&RDS	Craiova	250+325	subtraversare	protejare	12668 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
29	RCS&RDS	Craiova - Cernele	252+100	subtraversare	protejare	11840 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
30	RCS&RDS	Craiova - Cernele	252+110	subtraversare	protejare	11820 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
32	RCS&RDS	Cernele	256+800	subtraversare	protejare	6254 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
33	RCS&RDS	Cernele - Isalnita	258+550	subtraversare	protejare	4576 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
34	RCS&RDS	Cernele - Isalnita	260+650	subtraversare	protejare	2696 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

35	RCS&RDS	Isalnita	261+550	subtraversare	protejare	2069 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
36	RCS&RDS	Isalnita	261+550 - 261+600	oblicitate	protejare	1986 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
37	RCS&RDS	Isalnita	262+920 - 263+150	oblicitate	protejare	1750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
38	RCS&RDS	Cotofeni - Racari	272+670	subtraversare	protejare	1164 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
39	RCS&RDS	Cotofeni - Racari	275+580	subtraversare	protejare	776 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
41	RCS&RDS	Filiasi - Gura Motrului	288+890 - 288+970	oblicitate	protejare	561 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
42	RCS&RDS	Filiasi - Gura Motrului	289+530	subtraversare	protejare	400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
43	RCS&RDS	Filiasi - Gura Motrului	289+530 - 290+740	oblicitate	protejare	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
44	RCS&RDS	Filiasi - Gura Motrului	290+740	subtraversare	protejare	în ROSCI0045-Coridorul Jiului
45	RCS&RDS	Filiasi - Gura Motrului	290+554	subtraversare	protejare	20 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
46	RCS&RDS	Filiasi - Gura Motrului	288+600 - 290+554	oblicitate	protejare	450 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

54	Orange	Craiova - Cernele	252+000 - 252+150	oblicitate	protejare	10800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
55	Orange	Craiova - Cernele	252+150	subtraversare	protejare	10753 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
56	Orange	Craiova - Cernele	252+000 - 252+600	oblicitate	protejare	10350 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
57	Orange	Craiova - Cernele	252+600 - 253+550	oblicitate	protejare	9453 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
58	Orange	Craiova - Cernele	253+550 - 253+650	oblicitate	protejare	9300 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
62	Orange	Cernele - Isalnita	257+500	subtraversare	protejare	5608 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
63	Orange	Cernele - Isalnita	257+500 - 259+250	oblicitate	protejare	3869 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
64	Orange	Cernele - Isalnita	259+250	subtraversare	protejare	3880 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
66	Orange	Cernele - Isalnita	259+400 - 261+070	oblicitate	protejare	2381 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
67	Orange	Isalnita	261+070 - 263+225	oblicitate	protejare	1811 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
68	Orange	Isalnita - Cotofeni	263+225 - 268+800	oblicitate	protejare	2551 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

69	Orange	Cotofeni	268+800 - 269+000	oblicitate	protejare	2480 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
70	Primaria Craiova	Craiova - Cernele	251+372	subtraversare	protejare	11614 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
71	Orange	Cernele - Isalnita	257+445	subtraversare	protejare	5655 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
72	SC Ketty SRL Craiova	Isalnita - Cotofeni	267+770	subtraversare	protejare	2650 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
73	Romtelecom	Cotofeni	270+510	subtraversare	protejare	1980 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
74	Directia Tc Dolj	Cotofeni	270+550	subtraversare	protejare	1890 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
75	Romtelecom	Racari	279+857	subtraversare	protejare	1120 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
76	Romtelecom	Filiasi - Gura Motrului	287+825	subtraversare	protejare	518 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
77	Telekom MH	Gura Motrului - Butoiesti	297+300	subtraversare	protejare	700 m față de ROSCI0366-Râul Motru
78	Telekom MH	Butoiesti - Strehaia	302+250	subtraversare	protejare	403 m față de ROSCI0366-Râul Motru
80	Telekom MH	Strehaia	310+450	subtraversare	protejare	600 m față de ROSCI0420- Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

81	Telekom MH	Strehaia	310+300 - 310+450	oblicitate	protejare	600 m fața de ROSCI0420- Oprănești
82	Telekom MH	Chiochiuta	317+690	subtraversare	protejare	752 m fața de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
83	Telekom MH	Chiochiuta	318+850	subtraversare	protejare	1085 m fața de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
84	Telekom MH	Chiochiuta	318+850 - 318+950	oblicitate	protejare	1200 m fața de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
85	Telekom MH	Igiroasa - Prunisor	334+000 - 334+250	oblicitate	protejare	350 m fața de ROSCI0432- Prunișor
86	Telekom MH	Igiroasa - Prunisor	334+250	subtraversare	protejare	306 m fața de ROSCI0432- Prunișor
87	Telekom MH	Igiroasa - Prunisor	334+250 - 334+700	oblicitate	protejare	246 m fața de ROSCI0432- Prunișor
88	Telekom MH	Igiroasa - Prunisor	335+400 - 335+500	oblicitate	protejare	325 m fața de ROSCI0432- Prunișor
89	Telekom MH	Igiroasa - Prunisor	335+500	subtraversare	protejare	320 m fața de ROSCI0432- Prunișor
90	Telekom MH	Igiroasa - Prunisor	335+500 - 335+900	oblicitate	protejare	335 m fața de ROSCI0432- Prunișor
91	Telekom MH	Prunisor	341+500 - 341+900	oblicitate	protejare	3036 m fața de ROSCI0432- Prunișor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

92	Telekom MH	Prunisor - Drobeta Est	341+900 - 342+500	oblicitate	protejare	2200 m față de ROSCI0420-Oprănești
93	Telekom MH	Drobeta Est	357+100 - 357+750	oblicitate	protejare	4830 m față de ROSCI0420-Oprănești
94	Telekom MH	Drobeta Est	357+750	subtraversare	protejare	4845 m față de ROSCI0420-Oprănești
95	Telekom MH	Drobeta Est	357+400 - 357+750	oblicitate	protejare	4830 m față de ROSCI0420-Oprănești
96	Telekom MH	Drobeta Est	358+800 - 359+300	oblicitate	protejare	5800 m față de ROSCI0420-Oprănești
98	Telekom MH	Drobeta Est	359+200	subtraversare	protejare	5800 m față de ROSCI0420-Oprănești
99	Telekom MH	Drobeta Est	359+400	subtraversare	protejare	5800 m față de ROSCI0420-Oprănești
100	Telekom MH	Drobeta	362+820	subtraversare	protejare	8800 m față de ROSCI0420-Oprănești
101	Telekom MH	Drobeta	363+030	subtraversare	protejare	9100 m față de ROSCI0420-Oprănești
102	Telekom MH	Drobeta	364+600	subtraversare	protejare	4000 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

103	Telekom MH	Drobeta - Gura Vaih	368+000 - 368+520	oblicitate	protejare	50 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
104	Telekom MH	Drobeta - Gura Vaih	368+520	subtraversare	protejare	51 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
105	Telekom MH	Drobeta - Gura Vaih	368+520 - 369+200	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 40 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
106	Telekom MH	Gura Vaih	372+300 - 372+900	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 300 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
107	Telekom MH	Gura Vaih	372+750	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 300 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

108	Telekom MH	Orsova - Valea Cernei	390+800 - 391+720	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
109	Telekom MH	Orsova - Valea Cernei	391+720	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
110	Telekom MH	Topleț	397+290	subtraversare	protejare	3100 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
111	Telekom MH	Topleț	397+370	subtraversare	protejare	2864 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
112	RCS&RDS MH	Prunisor - Drobeta Est	355+700	subtraversare	protejare	3500 m față de ROSCI0420- Oprănești
113	S.C. Digital Cable System SA	Gura Motrului - Butoiesti	294+060	subtraversare	protejare	580 m față de ROSCI0366-Râul Motru
114	Transelectrica	Drobeta Turnu Severin Marfa	353+770	subtraversare	protejare	1400 m față de ROSCI0420- Oprănești
115	RCS&RDS	Drobeta Turnu Severin Marfa	355+267	subtraversare	protejare	3006 m față de ROSCI0420- Oprănești
116	RCS&RDS	Drobeta Turnu Severin Est	358+165	subtraversare	protejare	5057 m față de ROSCI0420- Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

117	Vodafone	Drobeta Turnu Severin - Gura Vaii	365+263	subtraversare	protejare	3800 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
118	Transelectrica	Drobeta Turnu Severin - Gura Vaii	369+990	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 50 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
121	Orange	Gura Motrului - Butoiesti	296+750	subtraversare	protejare	800 m față de ROSCI0366-Râul Motru
125	Orange	Butoiesti - Strehaia	303+950 - 304+100	oblicitate	protejare	în ROSCI0366-Râul Motru
127	Orange	Drobeta Marfa - Drobeta Est	356+000 - 358+600	oblicitate	protejare	5400 m față de ROSCI0420- Oprănești
128	Orange	Drobeta Est	358+600 - 359+350	oblicitate	protejare	5900 m față de ROSCI0420- Oprănești
129	Orange	Drobeta Est	359+350	subtraversare	protejare	5900 m față de ROSCI0420- Oprănești
130	Orange	Drobeta Est - Drobeta	359+350 - 359+500	oblicitate	protejare	5900 m față de ROSCI0420- Oprănești
132	Orange	Gura Vaii - Varciorova	372+750	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 300 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării -



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Baziaș - Porțile de Fier
133	Orange	Varciorova - Orsova	381+450 - 381+550	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 30 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
134	Orange	Varciorova - Orsova	381+550 - 381+850	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și 10 m față de ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
137	Orange	Varciorova - Orsova	386+200	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
138	Orange	Varciorova - Orsova, Orsova	386+200 - 388+100	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
141	Orange	Orsova - Valea Cernei	390+500 - 390+550	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

142	Orange	Orsova - Valea Cernei	390+550	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
143	Orange	Orsova - Valea Cernei	390+550 - 391+100	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
144	Orange	Orsova - Valea Cernei	391+100	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
149	Orange	Valea Cernei - Topleț	394+000 - 395+850	oblicitate	protejare	2135 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
150	Orange	Valea Cernei - Topleț	395+850 - 396+150	oblicitate	protejare	2400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
152	Orange	Valea Cernei - Topleț	397+100	subtraversare	protejare	2919 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
153	Orange	Valea Cernei - Topleț	397+100 - 397+650	oblicitate	protejare	2920 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
156	Orange	Topleț - Baile Herculane	401+250	subtraversare	protejare	7 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
157	Orange	Topleț - Baile Herculane	401+250 - 403+000	oblicitate	protejare	30 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

158	Orange	Toplet - Baile Herculane	401+250 - 403+000	oblicitate	protejare	40 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
159	Orange	Toplet - Baile Herculane	403+000	subtraversare	protejare	50 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
162	Orange	Baile Herculane - Mehadia Noua	405+050	subtraversare	protejare	30 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
163	Orange	Baile Herculane - Mehadia Noua	405+050 - 405+400	oblicitate	protejare	200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
164	Orange	Baile Herculane - Mehadia Noua	405+400	subtraversare	protejare	200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
165	Orange	Baile Herculane - Mehadia Noua	405+400 - 406+750	oblicitate	protejare	330 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
166	Orange	Mehadia Noua	406+750	subtraversare	protejare	331 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
167	Orange	Mehadia Noua	406+750 - 407+100	oblicitate	protejare	380 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Cernei
168	Orange	Mehadia Noua	407+100	subtraversare	protejare	600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
169	Orange	Mehadia Noua - Mehadia	407+100 - 408+600	oblicitate	protejare	1100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
170	Orange	Mehadia	408+600	subtraversare	protejare	1100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
172	Orange	Mehadia	409+400	subtraversare	protejare	1600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
173	Orange	Mehadia	409+400 - 410+100	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
177	Orange	Crusovat	422+300 - 424+100	oblicitate	protejare	9600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Cernei
178	Orange	Crusovat - Domasnea Cornea	424+100 - 427+250	oblicitate	protejare	9900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
179	Orange	Crusovat - Domasnea Cornea	427+250	subtraversare	protejare	9900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
180	Orange	Crusovat - Domasnea Cornea	427+250 - 429+200	oblicitate	protejare	9957 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
181	Orange	Crusovat - Domasnea Cornea	429+200	subtraversare	protejare	9960 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
185	Orange	Poarta	437+550	subtraversare	protejare	4900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
188	Orange	Poarta - Teregova	441+500	subtraversare	protejare	1500 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
192	Orange	Teregova - Armenis	445+600	subtraversare	protejare	în ROSCI0284-Cheile Teregovei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

194	Orange	Slatina Timis	453+100 - 453+200	oblicitate	protejare	1947 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
195	Orange	Slatina Timis	453+200	subtraversare	protejare	1948 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
196	Orange	Slatina Timis	453+200 - 453+300	oblicitate	protejare	2000 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
199	Orange	Slatina Timis - Balta Sarata	459+700 - 470+700	oblicitate	protejare	1749 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
200	Orange	Balta Sarata	470+700	subtraversare	protejare	1700 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
201	Orange	Balta Sarata - Caransebes	470+700 - 474+925	oblicitate	protejare	1632 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
202	Combridge	Dr.Tr.Severin Marfa	355+000 - 357+100	oblicitate	protejare	3900 m fața de ROSCI0420- Oprănești
203	Combridge	Dr.Tr.Severin Marfa	357+100	subtraversare	protejare	4480 m fața de ROSCI0420- Oprănești
204	Combridge	Dr.Tr.Severin Marfa	357+100 - 360+000	oblicitate	protejare	4450 m fața de ROSCI0420- Oprănești
205	Combridge	Orsova - Valea Cernei	388+393	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
206	Combridge	Toplet	398+000 -	oblicitate	protejare	1200 m fața de ROSCI0069-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			399+400			Domogled - Valea Cernei
207	Combridge	Toplet - Baile Herculane	399+400 - 404+500	oblicitate	protejare	10 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
208	Combridge	Baile Herculane	404+500 - 405+900	oblicitate	protejare	în ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei
209	Combridge	Baile Herculane-Mehadia Noua	405+900 + 406+450	oblicitate	protejare	330 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
210	Combridge	Mehadia Noua	406+450 - 408+100	oblicitate	protejare	1000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
211	Combridge	Mehadia Noua - Mehadia Veche	408+100 - 408+500	oblicitate	protejare	1100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
212	Combridge	Mehadia Noua - Mehadia Veche	408+580	subtraversare	protejare	1300 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
213	Combridge	Mehadia Veche	408+580 - 409+400	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Cernei
214	Combridge	Mehadia Veche	409+400	subtraversare	protejare	1600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
215	Combridge	Mehadia Veche	409+400 - 410+100	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
216	Combridge	Mehadia Veche - Iablanita;	410+100 - 415+300	oblicitate	protejare	5300 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
217	Combridge	Iablanita;	415+300 - 417+100	oblicitate	protejare	6000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
218	Combridge	Iablanita - Crusovat	417+100 - 421+480	oblicitate	protejare	8000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
219	Combridge	Iablanita - Crusovat	421+480	subtraversare	protejare	8500 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Cernei
220	Combridge	Iablanita - Crusovat	421+480 - 422+300	oblicitate	protejare	9500 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
221	Combridge	Crusovat	422+300 - 424+500	oblicitate	protejare	9600 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
222	Combridge	Poarta	436+000 - 438+350	oblicitate	protejare	3400 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
223	Combridge	Poarta - Teregova	438+350 - 438+500	oblicitate	protejare	3000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
224	Combridge	Poarta - Teregova	438+500	subtraversare	protejare	2900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
225	Combridge	Poarta - Teregova	438+500 - 440+500	oblicitate	protejare	1492 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
226	Combridge	Armenis - Slatina Timis	452+000 - 453+800	oblicitate	protejare	1590 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
227	Combridge	Armenis - Slatina Timis	453+800	subtraversare	protejare	1600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

228	Combridge	Slatina Timis	453+800 - 455+600	oblicitate	protejare	160 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
235	Combridge	Balta Sarata - Caransebes	471+400 - 473+200	oblicitate	protejare	2800 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
236	Combridge	Balta Sarata - Caransebes	473+200	subtraversare	protejare	2900 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
237	Combridge	Balta Sarata - Caransebes	473+200 - 474+225	oblicitate	protejare	2030 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
240	Telekom CS	Valea Cernei - Toplet	395+750 - 397+650	oblicitate	protejare	2920 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
241	Telekom CS	Toplet	397+650 - 399+350	oblicitate	protejare	1300 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
242	Telekom CS	Toplet - Baile Herculane	399+350 - 404+500	oblicitate	protejare	10 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
246	Telekom CS	Mehadia Noua - Mehadia Veche	408+100 - 408+900	oblicitate	protejare	1480 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
247	Telekom CS	Mehadia Veche	408+900 - 410+100	oblicitate	protejare	1700 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

248	Telekom CS	Mehadia Veche	408+600	subtraversare	protejare	1100 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
249	Telekom CS	lablanita	416+500	subtraversare	protejare	6000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
250	Telekom CS	lablanita - Crusovat	416+500 - 421+500	oblicitate	protejare	8600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
251	Telekom CS	lablanita - Crusovat	421+500	subtraversare	protejare	8900 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
252	Telekom CS	Crusovat	421+500 - 422+000	oblicitate	protejare	9000 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
253	Telekom CS	Crusovat	423+700	subtraversare	protejare	9600 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

254	Telekom CS	Crusovat - Domasnea Cornea	423+700 - 431+000	oblicitate	protejare	9850 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
255	Telekom CS	Poarta - Teregova	438+550	subtraversare	protejare	3000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
256	Telekom CS	Poarta - Teregova	439+150	subtraversare	protejare	2800 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
257	Telekom CS	Slatina Timis - Valisoara	455+700	subtraversare	protejare	157 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
258	Telekom CS	Valisoara - Valea Timisului	465+650	subtraversare	protejare	257 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
259	Telekom CS	Balta Sarata	470+000 - 470+500	oblicitate	protejare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
260	Telekom CS	Balta Sarata	470+500	subtraversare	protejare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
261	Telekom CS	Balta Sarata	470+350 - 470+500	oblicitate	protejare	3100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
262	Telekom CS	Balta Sarata	470+500 - 470+600	oblicitate	protejare	3200 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
263	S.C. Protelco	Orsova - Valea Cernei	388+462 - 388+393	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

264	S.C. Protelco	Orsova - Valea Cernei	388+393	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
265	S.C. Protelco	Orsova - Valea Cernei	388+393 - 388+462	oblicitate	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
266	Romtelecom	Valea Cernei	393+233	subtraversare	protejare	660 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei
267	SCTCR Telecom SRL	Toplet	397+820	subtraversare	protejare	3160 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
268	Romtelecom Caras-Severin	Toplet	398+260	subtraversare	protejare	3330 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
269	Romtelecom Caras-Severin	Toplet	398+260	subtraversare	protejare	3330m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei
270	Romtelecom Caras-Severin	Toplet - Baile Herculane	402+520	subtraversare	protejare	200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
271	Romtelecom Caras-Severin	Toplet - Baile Herculane	402+520	subtraversare	protejare	200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
272	Romtelecom	Toplet - Baile	403+340	subtraversare	protejare	325 m față de ROSCI0069-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Caras-Severin	Herculane				Domogled - Valea Cernei
273	Romtelecom Caras-Severin	Toplet - Baile Herculane	403+340	subtraversare	protejare	325 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
274	RCS&RDS CS	Baile Herculane	405+040 - 405+161	oblicitate	protejare	90 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
275	RCS&RDS CS	Baile Herculane - Mehadia Noua	405+542	subtraversare	protejare	280 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
276	FRE Reșița	Mehadia Veche - Iablanita	410+461	subtraversare	protejare	2400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
277	RCS&RDS CS	Iablanita	416+040 - 416+782	oblicitate	protejare	6225 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
278	RCS&RDS	Iablanita	416+782	subtraversare	protejare	6230 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
279	RCS&RDS CS	Iablanita	416+782 - 416+883	subtraversare	protejare	6300 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

280	Primăria Iablanița	Crusovat - Domasnea Cornea	427+245	subtraversare	protejare	9600 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
281	Primăria Iablanița	Crusovat - Domasnea Cornea	427+377	subtraversare	protejare	9700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
282	Primăria Iablanița	Crusovat - Domasnea Cornea	427+460	subtraversare	protejare	9900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
283	RCS&RDS CS	Poarta	437+369 - 437+427	oblicitate	protejare	2000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
284	Primăria Teregova	Teregova	441+365	subtraversare	protejare	1400 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
285	Primăria Teregova	Teregova - Armenis	443+465	subtraversare	protejare	în ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
286	RCS&RDS CS	Slatina Timis	452+836 - 454+044	oblicitate	protejare	1350 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
287	RCS&RDS CS	Slatina Timis - Valisoara	456+363 - 456+407	oblicitate	protejare	6500 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

288	RCS&RDS	Slatina Timis - Valisoara	456+407	subtraversare	protejare	700 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
289	RCS&RDS CS	Slatina Timis - Valisoara	456+407 - 456+450	subtraversare	protejare	700 m fața de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
290	S.C. Protelco	Valisoara - Valea Timisului	462+641	subtraversare	protejare	500 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
291	Primăria Bucșnița	Valisoara - Valea Timisului	466+334	subtraversare	protejare	190 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
292	RCS&RDS CS	Valea Timisului - Balta Sarata	468+614 - 468+676	oblicitate	protejare	1365 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
293	RCS&RDS	Valea Timisului - Balta Sarata	468+676	subtraversare	protejare	1370 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
294	RCS&RDS CS	Valea Timisului - Balta Sarata	468+672 - 468+739	oblicitate	protejare	1380 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
295	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+211	subtraversare	protejare	3600 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
296	SC Concordia SRL	Balta Sarata - Caransebes	471+252	subtraversare	protejare	3700 m fața de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

297	RCS&RDS CS	Balta Sarata - Caransebes	472+394 - 472+827	oblicitate	protejare	3250 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categorii de utilitati - Cablu CATV						
1	Asoc. Loc. Teius-aransebes	Balta Sarata - Caransebes	474+180	subtraversare	protejare	2600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
2	Asoc. Loc. Teius-aransebes	Balta Sarata - Caransebes	474+181	subtraversare	protejare	2600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categorii de utilitati - Cablu Telefonice						
1	RCF Craiova	Craiova - Cernele	253+120	subtraversare	protejare	9900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	RCF Craiova	Cernele	254+850	subtraversare	protejare	8265 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	IJRVMR	Cernele	255+000	subtraversare	protejare	8056 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	RCF Craiova	Cernele	255+789	subtraversare	protejare	7330 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
5	RCF Craiova	Cernele	256+270	subtraversare	protejare	6850 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	RCF Craiova	Cernele	256+365	subtraversare	protejare	6794 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	RCF Craiova	Cernele -	257+562	subtraversare	protejare	5590 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Isalnita				Coridorul Jiului
8	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+575	subtraversare	protejare	5400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+870	subtraversare	protejare	5320 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10	Combinatul Chimic	Cernele - Isalnita	259+125	subtraversare	protejare	3912 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11	Combinatul Chimic	Cernele - Isalnita	259+536	subtraversare	protejare	3580 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	Termocentrala	Isalnita	261+462	subtraversare	protejare	2111 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	PTTR Dolj	Isalnita	263+740	subtraversare	protejare	1860 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
14	PTTR Dolj	Isalnita - Cotofeni	266+315	subtraversare	protejare	2240 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
15	PTTR Dolj	Cotofeni	270+500	subtraversare	protejare	1950 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16	PTTR Dolj	Racari	279+540	subtraversare	protejare	1070 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	RCF Craiova	Filiasi	284+582	subtraversare	protejare	1900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

18	Romtelecom	Filiasi	285+812	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19	RCF Craiova	Filiasi	285+870	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20	RCF Craiova	Filiasi	285+875	subtraversare	protejare	2180 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
21	RCF Craiova	Filiasi	285+955	subtraversare	protejare	2200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	RCF Craiova	Filiasi	286+097	subtraversare	protejare	1260 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
Categorია de utilități - Linii Electrice Subterane LES 20 kV						
4	CEZ Distribuție - COER Dolj	Craiova	250+310	subtraversare	protejare	12300 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
8	CEZ Distribuție - COER Dolj	Craiova - Cernele	252+800	subtraversare	protejare	10000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10	CEZ Distribuție - COER Dolj	Craiova - Cernele	253+300 - 253+700	oblicitate	protejare	9300 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele	256+830	subtraversare	protejare	6270 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+050	subtraversare	protejare	3070 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

14	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+800	subtraversare	protejare	3000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16	CEZ Distributie - COER Dolj	Isalnita - Cotofeni	267+100	subtraversare	protejare	2500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	CEZ Distributie - COER Dolj	Isalnita - Cotofeni	268+700	subtraversare	protejare	2800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni	270+650	subtraversare	protejare	1200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni	270+650 - 271+000	oblicitate	protejare	1500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+250	subtraversare	protejare	1036 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
21	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	275+350	subtraversare	protejare	823 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	CEZ Distributie - COER Dolj	Racari	279+550	subtraversare	protejare	1070 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
23	CEZ Distributie - COER Dolj	Racari	279+880	subtraversare	protejare	900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
25	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	288+880	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
Categoria de utilitati - Linii Electrice Aeriene LEA 20 kV						



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

1	CEZ Distributie - COER Dolj	Craiova - Cernele	252+700	supratraversare	supraînălțar e	10400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+150	supratraversare	supraînălțar e	5000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+180	supratraversare	supraînălțar e	5000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
6	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+350	supratraversare	supraînălțar e	3000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	CEZ Distributie - COER Dolj	Isalnita	262+980	supratraversare	supraînălțar e	1660 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10	CEZ Distributie - COER Dolj	Isalnita	263+150	supratraversare	supraînălțar e	1750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
14	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni	269+850	supratraversare	supraînălțar e	2490 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	272+650	supratraversare	supraînălțar e	1170 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+000 - 274+250	oblicitate	supraînălțar e	1050 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+250 - 274+850	oblicitate	supraînălțar e	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+850	supratraversare	supraînălțar e	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

20	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+860	supratraversare	supraînălțar e	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
21	CEZ Distributie - COER Dolj	Cotofeni - Racari	274+850 - 275+300	oblicitate	protejare	860 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	CEZ Distributie - COER Dolj	Racari - Filiasi	282+000	supratraversare	supraînălțar e	1200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
23	CEZ Distributie - COER Dolj	Racari - Filiasi	282+210	supratraversare	supraînălțar e	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
24	CEZ Distributie - COER Dolj	Racari - Filiasi	282+230 - 284+130	oblicitate	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
25	CEZ Distributie - COER Dolj	Racari - Filiasi	284+130	supratraversare	supraînălțar e	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
26	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi	285+550	supratraversare	supraînălțar e	2000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
27	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi	285+950	supratraversare	supraînălțar e	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
28	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi	285+850 - 286+750	oblicitate	protejare	1600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
29	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi	286+300	supratraversare	supraînălțar e	1600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
30	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi	286+320	supratraversare	supraînălțar e	1600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

31	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi	286+750	supratraversare	supraînălțar e	1530 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
32	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+150	supratraversare	supraînălțar e	975 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
33	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+480	supratraversare	supraînălțar e	750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
34	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+750	supratraversare	supraînălțar e	600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
35	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	287+850	supratraversare	supraînălțar e	480 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
36	CEZ Distribuție - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	288+600	supratraversare	supraînălțar e	400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
Categorია de utilități - Linii Electrice Aeriene LEA 110 kV						
1	CEZ Distribuție - COER Dolj	Craiova - Cernele	252+650	supratraversare	supraînălțar e	10400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
2	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele	256+800	supratraversare	supraînălțar e	6254 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
3	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+210	supratraversare	supraînălțar e	5100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
4	CEZ Distribuție - COER Dolj	Cernele - Isalnita	258+550	supratraversare	supraînălțar e	4576 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

7	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	259+180	supratraversare	supraînălțar e	4000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	259+630	supratraversare	supraînălțar e	3800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+250	supratraversare	supraînălțar e	2900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+400	supratraversare	supraînălțar e	2800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	CEZ Distributie - COER Dolj	Cernele - Isalnita	260+450	supratraversare	supraînălțar e	2800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
15	CEZ Distributie - COER Dolj	Filiasi - Gura Motrului	289+550	supratraversare	supraînălțar e	570 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
16	Transelectrica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	373+220	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
18	Transelectrica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	373+650	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
Categorii de utilități - Linii Electrice Aeriene LEA 220 kV						
2	Transelectrica Craiova	Cernele - Isalnita	260+240	supratraversare	supraînălțar e	2990 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

3	Transelectrica Craiova	Prunisor Nou - Dr.Tr.Severin Marfa	354+650	supratraversare	supraînălțare	4480 m față de ROSCI0420-Oprănești
4	Transelectrica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+645	supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
5	Transelectrica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+690	supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
6	Transelectrica Timisoara	Gura Vaii - Varciorova	374+740	supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
10	Transelectrica Timisoara	Slatina Timis - Valisoara	457+070	supratraversare	supraînălțare	400 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
Categorii de utilități - Linii Electrice Aeriene LEA 400 kV						
2	Transelectrica Craiova	Filiasi - Gura Motrului	288+105	supratraversare	supraînălțare	500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3	Transelectrica Craiova	Filiasi - Gura Motrului	288+180	supratraversare	supraînălțare	501 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4	Transelectrica	Filiasi - Gura	290+410	supratraversare	supraînălțare	20 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Craiova	Motrului			e	Coridorul Jiului
5	Transelectrica Craiova	Prunisor Nou - Dr.Tr.Severin Est	352+000	supratraversare	supraînălțare	226 m față de ROSCI0420-Oprănești
6	Transelectrica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+180	supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
7	Transelectrica Craiova	Gura Vaii - Varciorova	374+240	supratraversare	supraînălțare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
Categorია de utilitati - Cablu Electric						
1	Electrocentrale Craiova	Craiova - Cernele	251+764	subtraversare	protejare	11000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
2	IRE	Craiova - Cernele	252+489	subtraversare	protejare	10500 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
3	IRE	Craiova - Cernele	253+626	subtraversare	protejare	9000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
4	IRE	Cernele	255+074	subtraversare	protejare	8000 m față de ROSCI0045-Coridorul Jiului
5	ILF Oltenia	Cernele	256+445	subtraversare	protejare	8600 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Coridorul Jiului
6	IRE	Cernele	255+074	subtraversare	protejare	8000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
7	MTAMA	Cernele - Isalnita	257+790	subtraversare	protejare	5600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
8	CEZ Distribuție	Cernele - Isalnita	260+021	subtraversare	protejare	3170 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
9	IRE	Cernele - Isalnita	260+472	subtraversare	protejare	3000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
10	Teleconstrucția	Isalnita	263+440	subtraversare	protejare	1800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
11	Trust CM Energie Sibiu	Isalnita - Cotofeni	267+104	subtraversare	protejare	2600 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
12	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni	270+324	subtraversare	protejare	1500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
13	Schela petroliera Craiova	Cotofeni	270+670	subtraversare	protejare	1400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
14	GIFET Tg Jiu	Cotofeni - Racari	271+150	subtraversare	protejare	1500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
15	SSP Craiova	Cotofeni - Racari	271+612	subtraversare	protejare	1500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

16	IRE	Cotofeni - Racari	272+345	subtraversare	protejare	1504 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
17	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	274+223	subtraversare	protejare	1050 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
18	IRE	Cotofeni - Racari	274+295	subtraversare	protejare	1038 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
19	IEELIF Dolj	Cotofeni - Racari	274+830	subtraversare	protejare	1000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
20	Trust Petrol Tg Jiu	Cotofeni - Racari	276+905	subtraversare	protejare	400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
21	Trust Petrol Tg Jiu	Racari	279+538	subtraversare	protejare	300 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
22	IRE	Filiasi	286+600	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
23	CEZ Distributie	Balota - Dr.Tr.Severin Marfa	352+150	subtraversare	protejare	190 m față de ROSCI0420- Oprănești
24	RCF Craiova	Craiova	249+000	subtraversare	protejare	13800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
25	RCF Craiova	Craiova	249+020	subtraversare	protejare	13750 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
26	RCF Craiova	Craiova	249+050	subtraversare	protejare	13700 m față de ROSCI0045-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Coridorul Jiului
27	RCF Craiova	Craiova	249+077	subtraversare	protejare	13680 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
28	RCF Craiova	Craiova	249+190	subtraversare	protejare	13600m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
29	RCF Craiova	Craiova	249+212	subtraversare	protejare	13800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
30	RCF Craiova	Craiova	249+250	subtraversare	protejare	13800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
31	RCF Craiova	Craiova	249+285	subtraversare	protejare	13800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
32	RCF Craiova	Craiova	249+300	subtraversare	protejare	13500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
33	RCF Craiova	Craiova	249+325	subtraversare	protejare	13500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
34	RCF Craiova	Craiova	249+330	subtraversare	protejare	13500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
35	RCF Craiova	Craiova	249+370	subtraversare	protejare	13500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
36	RCF Craiova	Craiova	249+395	subtraversare	protejare	13500 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

37	RCF Craiova	Craiova	249+400	subtraversare	protejare	13200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
38	RCF Craiova	Craiova	249+415	subtraversare	protejare	13200m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
39	RCF Craiova	Craiova	249+430	subtraversare	protejare	13200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
40	RCF Craiova	Craiova	249+480	subtraversare	protejare	13200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
41	RCF Craiova	Craiova	249+505	subtraversare	protejare	12000 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
42	RCF Craiova	Craiova	249+510	subtraversare	protejare	12001 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
43	RCF Craiova	Craiova	249+580	subtraversare	protejare	12002 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
44	RCF Craiova	Craiova	249+607	subtraversare	protejare	12003 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
45	RCF Craiova	Craiova	249+662	subtraversare	protejare	12004 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
46	RCF Craiova	Craiova	249+760	subtraversare	protejare	12005 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
47	RCF Craiova	Craiova	249+900	subtraversare	protejare	12006 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

48	RCF Craiova	Craiova	250+000	subtraversare	protejare	13700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
49	RCF Craiova	Craiova - Cernele	252+858	subtraversare	protejare	10900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
50	RCF Craiova	Cernele	254+750	subtraversare	protejare	8370 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
51	RCF Craiova	Cernele	255+075	subtraversare	protejare	7930 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
52	RCF Craiova	Cernele	255+780	subtraversare	protejare	7400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
53	RCF Craiova	Cernele	255+785	subtraversare	protejare	7400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
54	RCF Craiova	Cernele	256+180	subtraversare	protejare	6900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
55	RCF Craiova	Cernele	256+810	subtraversare	protejare	6800 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
56	RCF Craiova	Cernele - Isalnita	257+648	subtraversare	protejare	5400 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
57	RCF Craiova	Isalnita	261+467	subtraversare	protejare	2150 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
58	RCF Craiova	Isalnita	261+520	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

59	RCF Craiova	Isalnita	261+543	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
60	RCF Craiova	Isalnita	261+560	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
61	RCF Craiova	Isalnita	261+570	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
62	RCF Craiova	Isalnita	261+575	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
63	RCF Craiova	Isalnita	261+635	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
64	RCF Craiova	Isalnita	261+680	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
65	RCF Craiova	Isalnita	261+700	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
66	RCF Craiova	Isalnita	261+785	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
67	RCF Craiova	Isalnita	261+810	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
68	RCF Craiova	Isalnita	261+870	subtraversare	protejare	2100 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
69	RCF Craiova	Isalnita	262+000	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

70	RCF Craiova	Isalnita	262+154	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
71	RCF Craiova	Isalnita	262+260	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
72	RCF Craiova	Isalnita	262+440	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
73	RCF Craiova	Isalnita	262+452	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
74	RCF Craiova	Isalnita	262+500	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
75	RCF Craiova	Isalnita	262+525	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
76	RCF Craiova	Isalnita	262+610	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
77	RCF Craiova	Isalnita	262+660	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
78	RCF Craiova	Isalnita	262+700	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
79	RCF Craiova	Isalnita	262+775	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
80	RCF Craiova	Isalnita	262+840	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

81	RCF Craiova	Isalnita	262+850	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
82	RCF Craiova	Isalnita - Cotofeni	264+363	subtraversare	protejare	2200 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
83	RCF Craiova	Cotofeni	270+540	subtraversare	protejare	1900 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
84	RCF Craiova	Racari	278+257	subtraversare	protejare	300 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
85	Electrificare CFR	Butoiesti	299+897	subtraversare	protejare	500 m față de ROSCI0366-Râul Motru
86	Electrificare CFR	Strehaia	310+617	subtraversare	protejare	600 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
87	Electrificare CFR	Tamina	324+906	subtraversare	protejare	5000 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
88	Electrificare CFR	Tamina	325+091	subtraversare	protejare	3500 m față de ROSCI0432- Prunișor
89	Electrificare CFR	Igiroasa - Prunisor Nou	333+261	subtraversare	protejare	600 m față de ROSCI0432- Prunișor
90	Electrificare CFR	Prunisor Nou	340+143	subtraversare	protejare	1300 m față de ROSCI0432- Prunișor
91	Electrificare CFR	Drobeta Turnu Severin	358+938	subtraversare	protejare	5600 m față de ROSCI0420- Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Est				
92	Electrificare CFR	Drobeta Turnu Severin - Gura Vaii	366+964	subtraversare	protejare	1800 față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
93	Electrificare CFR	Varciorova	379+420	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
94	Electrificare CFR	Varciorova	379+706	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
95	Electrificare CFR	Varciorova	380+004	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
96	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului	293+000	subtraversare	protejare	10 m față de ROSCI0045- Coridorul Jiului
97	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	294+200	subtraversare	protejare	1000 m față de ROSCI0366-Râul Motru
98	CEZ Distribuție -	Gura Motrului -	294+250	supratraversare	supraînălțat	1000 m față de ROSCI0366-Râul



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	COER Drobeta	Butoiesti			e	Motru
99	CEZ Distributie - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	295+750	subtraversare	protejare	1080 m față de ROSCI0366-Râul Motru
100	CEZ Distributie - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	295+800	subtraversare	protejare	1080 m față de ROSCI0366-Râul Motru
101	CEZ Distributie - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	297+450	supratraversare	supraînălțar e	700 m față de ROSCI0366-Râul Motru
102	CEZ Distributie - COER Drobeta	Gura Motrului - Butoiesti	297+750	subtraversare	protejare	900 m față de ROSCI0366-Râul Motru
103	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti	298+200	supratraversare	supraînălțar e	400 m față de ROSCI0366-Râul Motru
104	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti	295+850	subtraversare	protejare	1020 m față de ROSCI0366-Râul Motru
105	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	300+430	supratraversare	supraînălțar e	500 m față de ROSCI0366-Râul Motru
106	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	303+600	supratraversare	supraînălțar e	340 m față de ROSCI0366-Râul Motru
107	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	310+000	supratraversare	supraînălțar e	900 m față de ROSCI0366-Râul Motru
108	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	310+800	subtraversare	protejare	950 m față de ROSCI0366-Râul Motru



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

109	CEZ Distributie - COER Drobeta	Butoiesti - Strehaia	310+850	supratraversare	supraînălțar e	950 m față de ROSCI0366-Râul Motru
110	CEZ Distributie - COER Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	311+800	supratraversare	supraînălțar e	600 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
111	CEZ Distributie - COER Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	312+400	subtraversare	protejare	650 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
112	CEZ Distributie - COER Drobeta	Strehaia - Ciochiuta	314+300	supratraversare	supraînălțar e	700 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
113	CEZ Distributie - COER Drobeta	Chiochiuta	318+820	supratraversare	supraînălțar e	1020 m față de ROSCI0405- Dealurile Strehaia-Bâtlanele
114	CEZ Distributie - COER Drobeta	Igiroasa - Prunisor	331+150	subtraversare	protejare	200 m față de ROSCI0432- Prunișor
115	CEZ Distributie - COER Drobeta	Igiroasa - Prunisor	335+500	supratraversare	supraînălțar e	320 m față de ROSCI0432- Prunișor
116	CEZ Distributie - COER Drobeta	Prunisor	340+500	supratraversare	supraînălțar e	1600 m față de ROSCI0432- Prunișor
117	CEZ Distributie - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	344+800	supratraversare	supraînălțar e	200 m față de ROSCI0420- Oprănești
118	CEZ Distributie - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	350+800	supratraversare	supraînălțar e	10 m față de ROSCI0420- Oprănești
119	CEZ Distributie - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	355+100	supratraversare	supraînălțar e	2930 m față de ROSCI0420- Oprănești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

120	CEZ Distributie - COER Drobeta	Prunisor - Drobeta Est	355+200	supratraversare	supraînălțar e	2900 m față de ROSCI0420- Oprănești
121	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta Est	357+000	subtraversare	protejare	4500 m față de ROSCI0420- Oprănești
122	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta Est	357+950	supratraversare	supraînălțar e	4950 m față de ROSCI0420- Oprănești
123	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta Est	358+750	subtraversare	protejare	5500 m față de ROSCI0420- Oprănești
124	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta Est - Drobeta	362+300	subtraversare	protejare	8000 m față de ROSCI0420- Oprănești
125	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta Est - Drobeta	362+700	subtraversare	protejare	8200 m față de ROSCI0420- Oprănești
126	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta	362+750	subtraversare	protejare	8200 m față de ROSCI0420- Oprănești
127	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta	363+200	subtraversare	protejare	5400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026 -Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
128	CEZ Distributie - COER Drobeta	Drobeta	363+400	subtraversare	protejare	5600 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării -



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Baziaș - Porțile de Fier
129	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	363+600	subtraversare	protejare	4900 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
130	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	363+750	subtraversare	protejare	4700 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
131	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta	364+000	supratraversare	supraînălțare	4600 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
132	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+200	subtraversare	protejare	2500 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
133	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+300	subtraversare	protejare	2400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
134	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+400	subtraversare	protejare	2300 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
135	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	366+900	subtraversare	protejare	1800 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
136	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	367+100	supratraversare	supraînălțare	900 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
137	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	368+000 - 368+200	oblicitate	protejare	580 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
138	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	368+200	subtraversare	protejare	500 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
139	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Drobeta - Gura Vaii	368+200 - 368+400	oblicitate	protejare	560 m față de ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
140	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii	371+250	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
141	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+100	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
142	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+400	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
143	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+600	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Portile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

144	CEZ Distributie - COER Drobeta	Gura Vaii - Varciorova	374+700	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
145	CEZ Distributie - COER Drobeta	Statia Orsova	387+750	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
146	CEZ Distributie - COER Drobeta	Statia Orsova	387+800	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
147	CEZ Distributie - COER Drobeta	Statia Orsova	387+950	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
148	CEZ Distributie - COER Drobeta	Statia Orsova	388+200	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
149	CEZ Distributie - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	389+800	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

150	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	390+000	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
151	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	392+000	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
152	CEZ Distribuție - COER Drobeta	Orsova - Valea Cernei	392+250	supratraversare	supraînălțar e	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
153	Enel Banat	Valea Cernei - Toplet	396+200	subtraversare	protejare	2400 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
154	Enel Banat	Toplet	397+200	subtraversare	protejare	2700 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
155	Enel Banat	Toplet	397+950	subtraversare	protejare	3000 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării -



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

						Baziaș - Porțile de Fier
156	Enel Banat	Topleț	398+250	subtraversare	protejare	3200 m față de ROSCI0206- Porțile de Fier și ROSPA0080- Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
157	Enel Banat	Topleț - Baile Herculane	399+050	subtraversare	protejare	1250 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
158	Enel Banat	Topleț - Baile Herculane	400+000	subtraversare	protejare	400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
159	Enel Banat	Topleț - Baile Herculane	401+150	subtraversare	protejare	10 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
160	Enel Banat	Topleț - Baile Herculane	403+750	subtraversare	protejare	400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
161	Enel Banat	Topleț - Baile Herculane	404+050	subtraversare	protejare	140 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
162	Enel Banat	Baile Herculane	404+300	subtraversare	protejare	10 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei
163	Enel Banat	Mehadia Noua	407+350	supratraversare	supraînălțar e	700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

164	Enel Banat	Mehadia Noua - Mehadia Veche	407+800	subtraversare	protejare	900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
165	Enel Banat	Mehadia Veche - Iablanita	409+900	subtraversare	protejare	1900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
166	Enel Banat	Mehadia Veche - Iablanita	410+100	subtraversare	protejare	1700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
167	Enel Banat	Iablanita	416+000	subtraversare	protejare	5700 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
168	Enel Banat	Iablanita	416+350	subtraversare	protejare	5900 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
169	Enel Banat	Iablanita - Crusovat	420+050	supratraversare	supraînălțar e	8000 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

170	Enel Banat	lablanita - Crusovat	420+150	supratraversare	supraînălțar e	8200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
171	Enel Banat	lablanita - Crusovat	420+600	supratraversare	supraînălțar e	8500 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
172	Enel Banat	Crusovat	421+650	supratraversare	supraînălțar e	9000 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
173	Enel Banat	Crusovat	421+800	supratraversare	supraînălțar e	9200 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
174	Enel Banat	Crusovat	422+150	subtraversare	protejare	9020 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
175	Enel Banat	Crusovat	422+850	subtraversare	Protejare	9100 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

176	Enel Banat	Crusovat	425+000	supratraversare	supraînălțare	9400 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
177	Enel Banat	Crusovat - Domasnea Cornea	427+300	subtraversare	protejare	9000 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
178	Enel Banat	Crusovat - Domasnea Cornea	427+600	subtraversare	protejare	9400 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
179	Enel Banat	Crusovat - Domasnea Cornea	427+800	subtraversare	protejare	9600 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
180	Enel Banat	Domasnea Cornea	430+100	subtraversare	protejare	8200 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
181	Enel Banat	Domasnea Cornea	431+200	supratraversare	supraînălțare	8050 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
182	Enel Banat	Poarta - Teregova	438+600	supratraversare	supraînălțare	2900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
183	Enel Banat	Teregova	442+900	supratraversare	supraînălțare	30 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
184	Enel Banat	Slatina Timis - Valisoara	455+150	supratraversare	supraînălțare	300 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

185	Enel Banat	Slatina Timis - Valisoara	458+400	supratraversare	supraînălțare	428 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
186	Enel Banat	Valisoara - Valea Timisului	461+850	supratraversare	supraînălțare	520 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
187	Enel Banat	Valea Timisului - Balta Sarata	466+900	supratraversare	supraînălțare	190 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
188	Enel Banat	Balta Sarata	468+700	supratraversare	supraînălțare	1300 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
189	Enel Banat	Balta Sarata	469+500	supratraversare	supraînălțare	2100 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
190	Enel Banat	Balta Sarata	470+200	supratraversare	supraînălțare	2800 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
191	Enel Banat	Balta Sarata - Caransebes	470+900	supratraversare	supraînălțare	2900 m față de ROSCI0385-Râul Timiș între Rusca și Prisaca
193	S.C. Energobit SA	Orsova	386+725	supratraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
195	Zugravu Maria	Orsova - Valea Cernei	390+420	subtraversare	protejare	în ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

196	S.C. Romcomplex SRL Toplet	Valea Cernei	393+173	subtraversare	protejare	600 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
197	S.C. Romcomplex SRL Toplet	Valea Cernei	393+173	subtraversare	protejare	600 m față de ROSCI0206-Porțile de Fier și ROSPA0080-Munții Almăjului - Locvei și ROSPA0026-Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier
198	UTR Resita	Baile Herculane	404+745	subtraversare	protejare	375 față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
199	CL Băile Herculane	Mehadia Veche	408+910	subtraversare	protejare	3300 față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
200	CL Băile Herculane	Mehadia Veche - Iablanita	409+584	subtraversare	protejare	3800 față de ROSCI0284-Cheile Teregovei
201	FRE Resita	Mehadia Veche - Iablanita	410+461	subtraversare	protejare	2400 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
202	FRE Resita	Iablanita	416+510	subtraversare	protejare	6200 m față de ROSCI0069-Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

203	Primăria Iablanița	Crusovat	422+445	subtraversare	protejare	4400 m față de ROSCI0069- Domogled - Valea Cernei și ROSPA0035-Domogled - Valea Cernei
-----	-----------------------	----------	---------	---------------	-----------	---



Relocari de drumuri

Prezentam in tabelul de mai jos categoriile de drumuri ce urmeaza a fi relocate (DJ,DC,DL) impreuna cu lungimile de relocare si suprafetele ocupate.

Tabel 53. Relocari drumuri

Nr. crt.	Poziție kilometrică corespunzătoare pe calea ferată	Categorie drum relocat	Lungimea drumului relocat (m)	Suprafață ocupată (m ²)
1.	333+162- 333+212	Drum comunal - DC 24	550	3850
2.	335+394- 335+676	Drum judetean - DJ 607A	380	3016
3.	338+107- 338+207	Drum local	410	2455
4.	340+422- 340+462	Drum comunal - DC 18	300	3356
5.	345+320 - 345+800	Drum judetean - DJ 607A	510	3794
6.	352+136- 352+256	Drum judetean - DJ 607A	945	5736
7.	410+155 - 410+560	Drum local	435	2606
8.	423+692- 423+933	Drum judetean - DJ 608	250	2000
9.	426+510- 426+600	Drum local	180	1082
10.	427+822- 428+575	Drum local	950	5690
11.	428+657- 428+953	Drum local	492	2951
12.	430+967 - 431+494	Drum local	610	3656
13.	437+960 - 438+314	Drum local	945	5487
14.	439+244 - 439+505	Drum local	335	2001
15.	439+849 - 440+180	Drum local	498	2986
TOTAL			7790	50666



1.12 Estimarea tipului și a cantităților de emisii și deșeuri

1.12.1 Emisii în mediul acvatic

În perioada de execuție a reabilitării tronsonului de cale ferată Craiova-Caransebeș emisiile de poluanți în mediul acvatic sunt datorate:

- emisiilor de poluanți gazoși rezultați din traficul vehiculelor grele în apropierea cursurilor de apă (NOx, CO, SO₂, compuși organici volatili particule în suspensie, PM₁₀ etc.). În același timp, vor rezulta particule din frecarea dintre suprafața drumului și a roților vehiculelor. Toate acestea vor fi spălate de precipitații și depozitate pe sol, de unde prin intermediul apelor pluviale pot ajunge în albia apelor de suprafață datorită morfologiei locale a terenului sau în apele subterane din zonă;
- pierderilor de materiale de construcții (în special mortar sau lapte de ciment), care pot conduce la creșterea alcalinității apei;
- scurgerilor accidentale de substanțe chimice, carburanți și uleiuri provenite de la funcționarea utilajelor implicate în lucrările de construcție sau datorate manevrării defectuoase a autovehiculelor de transport;
- apelor pluviale ce spală platformele organizării de șantier
- depozitării și gestionării necorespunzătoare a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor de construcție, în special deșeurile cu conținut de substanțe periculoase (produse petroliere, traverse de lemn scoase din cale ce conțin creozot, etc.);
- gestionării necorespunzătoare a apelor uzate menajere rezultate din grupurile sanitare ale organizărilor de șantier și din toaletele ecologice amplasate în fronturile de lucru;
- spălarea utilajelor și a mijloacelor de transport la nivelul organizării de șantier;

Emisiile de poluanți **în perioada de operare** vor neglijabile având în vedere măsurile luate încă din faza de proiectare și anume:

- colectare a apelor uzate provenite din stațiile c.f. in drenuri;
- toate punctele de deversare a apelor de la drenurile c.f. vor fi prevăzute cu separator de nămol și hidrocarburi (**160buc.**), amplasat în amonte de căminul de descărcare;
- apele colectate din stații și din zona peroanelor vor trece printr-un separator de nămol și hidrocarburi, amplasat înainte de căminul de descărcare;
- colectarea apelor pluviale și evacuarea dirijată a acestor către emisari cu respectarea limitelor de încărcare cu poluanți conform: NTPA-001/2005 pentru apele uzate evacuate în emisari naturali și NTPA - 002/2005 "Normativ privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților;

Amenajările cursurilor de apă vor permite:

- scurgerea liberă, naturală a apelor, conservarea ecosistemelor acvatice;
- refacerea și menținerea echilibrului hidrologic, morfologic și al biodiversității, în zona în care se face amenajarea;

Așezarea geotextilului/geogrila de separație determină o mărire a drenajului și previne contaminarea straturilor de bază/sub-bază.



Emisiile de praf sau pulberi metalice, care se pot depune pe suprafața apei, generate de curenții de aer produși de mișcarea trenurilor și din procesul de frânare, datorita debitelor masice foarte mici, vor fi neglijabile.

În perioada de dezafectare emisiile de poluanți sunt cele provenite din organizările de șantier și zonele de depozitare, dacă acestea sunt amplasate necorespunzător, fără a respecta cerințele legale, privind protecția mediului.

1.12.2 Emisii atmosferice

Emisii de poluanți din surse staționare dirijate

În perioada de execuție a lucrărilor sursele staționare dirijate sunt reprezentate de grupurile electrogene pentru asigurarea alimentării cu energie electrică în fronturile de lucru și în organizarea de șantier.

Conform Ghidul EMEP – 2019, 1.A.4 Non road mobile machinery 2019, emisiile provenite de la grupurile electrogene sunt emisii specifice motoarelor cu combustie, principalii indicatori fiind reprezentați de Nox, CO, COV_{nm}, SO₂, CO₂ și particulele în suspensie (PM).

Emisii de poluanți din surse staționare nedorizate și din surse mobile

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

Principalele faze de activitate care se constituie în surse de emisie a prafului în atmosferă sunt:

- săpăturile, excavațiile, manevrarea maselor de pământ;
- decopertările, umpluturile;
- forările;
- transportul, încărcarea și descărcarea materialelor de construcții în șantier;
- realizarea sistemului rutier (drumuri tehnologice-drumuri de acces la fronturile de lucru);
- traficul auto pe drumurile tehnologice;
- realizarea lucrărilor la: poduri, podețe, viaducte, tuneluri, consolidări, apărări de mal, etc.

Emisiile de praf variază adesea în mod substanțial de la o zi la alta, în funcție de nivelul activității, de operațiile specifice și de condițiile meteorologice dominante.

Operațiile de tăiere și sudură a elementelor metalice pot conduce la emisii de particule metalice care conțin în principal oxizi metalici, monoxid de carbon rezultat din descompunerea CO₂ din atmosferă în zona arcului de electric, dioxid de azot rezultat din oxidarea azotului atmosferic datorită temperaturii ridicate din zona arcului electric, ozon.



Emisii de poluanți

Calcul realizat utilizând date din Ghidul EMEP- 2019, 1.A.3.b.i-iv, Table 3-21- NFR 1.A.3.b.iii
Lucrări terasamente- pentru o durată de funcționare de 10h/zi – 4 ani și 5 luni.

Tabel 54. Emisii de poluanți – surse nedirijate

Utilaje 16-32t	Emisii(kg)							
	CO	NM VOC	NO _x	N ₂ O	NH ₃	Pb	CO ₂	PM _{2,5}
Excavator	0,14	0,01	0,57	0,04	0,01	0,0000	0,65	0,0016
Buldozer	0,42	0,04	1,70	0,13	0,04	0,0000	1,96	0,0048
Autoîncărcător	0,49	0,05	1,98	0,15	0,04	0,0000	2,28	0,0056
Autobasculantă	1,41	0,13	5,67	0,43	0,12	0,0001	6,52	0,0161
Autogreder	0,70	0,07	2,83	0,21	0,06	0,0001	3,26	0,0081
Compactor	0,70	0,07	2,83	0,21	0,06	0,0001	3,26	0,0081
Cilindru compresor	0,70	0,07	2,83	0,21	0,06	0,0001	3,26	0,0081
Total	4,58	0,44	18,41	1,40	0,39	0,0005	21,20	0,0524

Calcul realizat utilizând date din Ghidul EMEP - 2019, 2.A.5.b Construcții și demolări-
2019, Table 3.3 Factorii de emisie de nivel 1 pentru emisiile fugare necontrolate
pentru categoria sursă 2.A.5.b Construcții și demolări - Construcții nerezidențiale

Emisii de particule (PM10) rezultate în timpul executării lucrărilor

Tabel 55. Emisii de particule PM10

Operații /tip lucrări	Cantități emisii particule – (kg/amplasament/zi)	Cantități emisii particule – (kg/amplasament total/10 ore)	Emisii in perioada de exploatare (4 ani si 5 luni) - pentru o durată de unctionare de 10 ore/zi (tone)
Decapare sol vegetal	30861,23	12858,85	20715,60257
Încărcare pământ/sol vegetal în camion			
Descărcare pământ din auto			
Descărcare agregate din auto			
Descărcare nisip din camioane			

Emisii de particule (PM2.5) rezultate în timpul executării lucrărilor

Tabel 56. Emisii de particule PM2,5

Operații /tip lucrări	Cantități emisii particule – (kg/amplasament/zi)	Cantități emisii particule – (kg/amplasament total/10 ore)	Emisii in perioada de exploatare (4 ani si 5 luni) - pentru o durată de functionare de 10 ore/zi (tone)
Decapare sol vegetal	3086,123	1285,88	2071,560257
Încărcare pământ/sol vegetal			



în camion			
Descărcare pământ din auto			
Descărcare agregate din auto			
Descărcare nisip din camioane			
Suprafața luată în calcul 11264350 m ² (225,2kmx50m)			

Emisii în perioada de operare

Estimarea emisiilor de poluanți generați în urma transportului feroviar s-a realizat conform metodologiei *EMEP/EEA* (ghid de inventar al emisiilor de poluanți atmosferici 2019) – tabel 3.2-3.5.- combustibil diesel.

Rezultatele estimărilor emisiilor generate sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 57. Emisii generate în perioada de operare

Nr.crt.	Denumire sursa	Debit masic (g/s)							
		NOx	CO	COVnm	TSP	PM10	N2O	CH4	CO2
1.	Locomotiva linie de transport	3,83	1,09	0,29	0,10	0,073	1,46	11,07	191,01
2.	Manevra	1,36	0,27	0,12	0,08	0,05	0,6	4,4	79,75
3.	Vagoane	0,59	0,16	0,07	0,02	0,02	0,36	2,67	46,75

Emisii în perioada de dezafectare

Se estimează că emisiile de poluanți în aer în etapa de dezafectare a proiectului vor avea valori similare cu cele din etapa de execuție a proiectului, deoarece în aceasta etapă se vor utiliza aproximativ aceleași tipuri de utilaje.

Pentru modelarea dispersiei poluantilor atmosferici din zona lucrărilor de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, a fost utilizat programul BREEZE AERMOD/ISCTM, program bazat pe modelul matematic de dispersie AERMOD, elaborat și folosit de Agentia Statelor Unite ale Americii pentru Protectia mediului, US EPA (United States Environmental Protection Agency) a cărei ultimă modificare și îmbunătățire este din data de 01 Octombrie, 2019.

Modelarea dispersiei presupune efectuarea mai multor pași intermediari, cum ar fi pregătirea datelor meteorologice, datelor de suprafață a terenului și cele legate de topografie. Astfel, acest model ia în considerare caracteristicile topografice și climatice pentru fiecare locație (surse de poluare) și poate prezice concentrații de poluanți din surse punctiforme, de suprafață sau volume. Datele climatice folosite în etapele pregătitoare modelului de dispersie sunt de două feluri: de suprafață, cu frecvența orară (ISHD - Integrated Surface Hourly Observations) și de radiosondaj



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

(capabile să surprindă variabilitatea condițiilor meteorologice pe profil vertical). Aceste cloud tipuri de date au fost introduse în modulul AERMET, parcurgând etape de verificare, QA (Quality Assurance) și contopire. Ambele seturi de date au fost preluate de la Administrația Națională Oceanică și Atmosferică (NOAA - <https://www.ncdc.noaa.gov/dataaccess>) a Statelor Unite ale Americii, prin accesarea bazei de date on-line. Dupe prelucrarea acestora, au rezultat două tipuri de fișiere (.sfc și .pfl), conținând informațiile relevante pentru zonă, rezoluția spațio-temporală și perioada de studiu, atât pe plan orizontal cât și pe plan vertical.

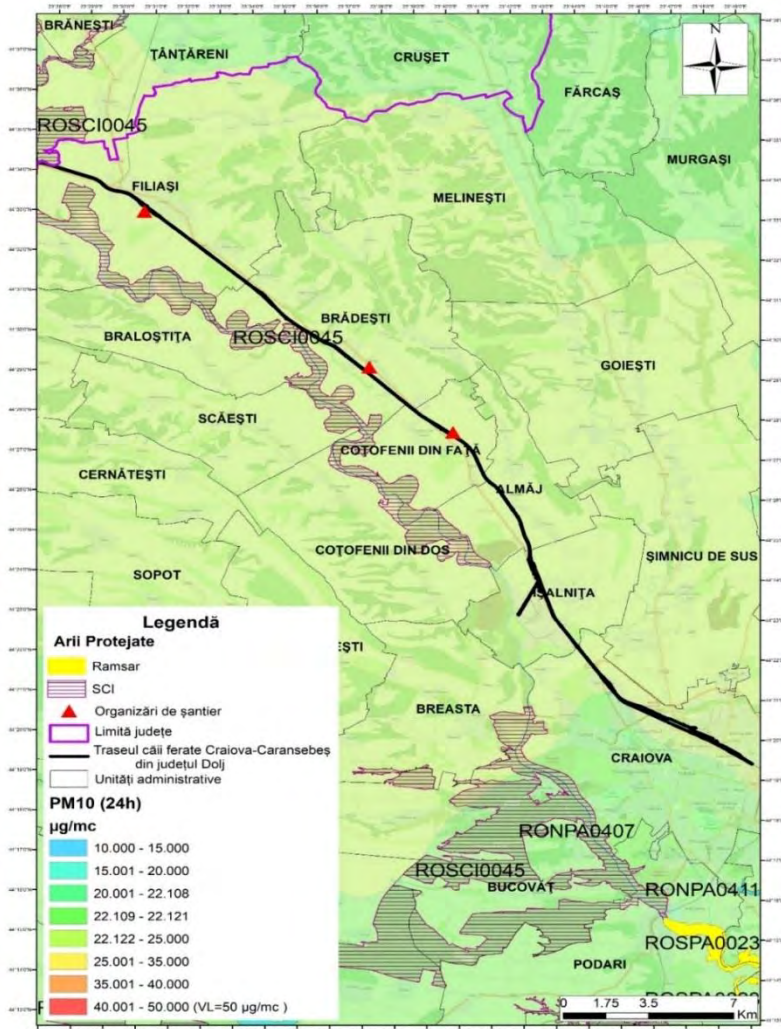
Datele topografice au fost prelucrate prin modulul AERMAP, integrat în program, cu ajutorul căruia datele topografice au fost corelate cu cele referitoare la sursele de emisie și receptorii acestora.

Hărțile reprezentative de identificare a dispersiei poluanților atmosferici pentru proiectul de Reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, la care a fost adăugat și fondul regional pentru fiecare tip de sursă sunt sintetizate în hărțile de mai jos:

- Hărțile reprezentative de identificare a dispersiei poluanților atmosferici - Traseul căii ferate Craiova-Caransebeș din județul Dolj:



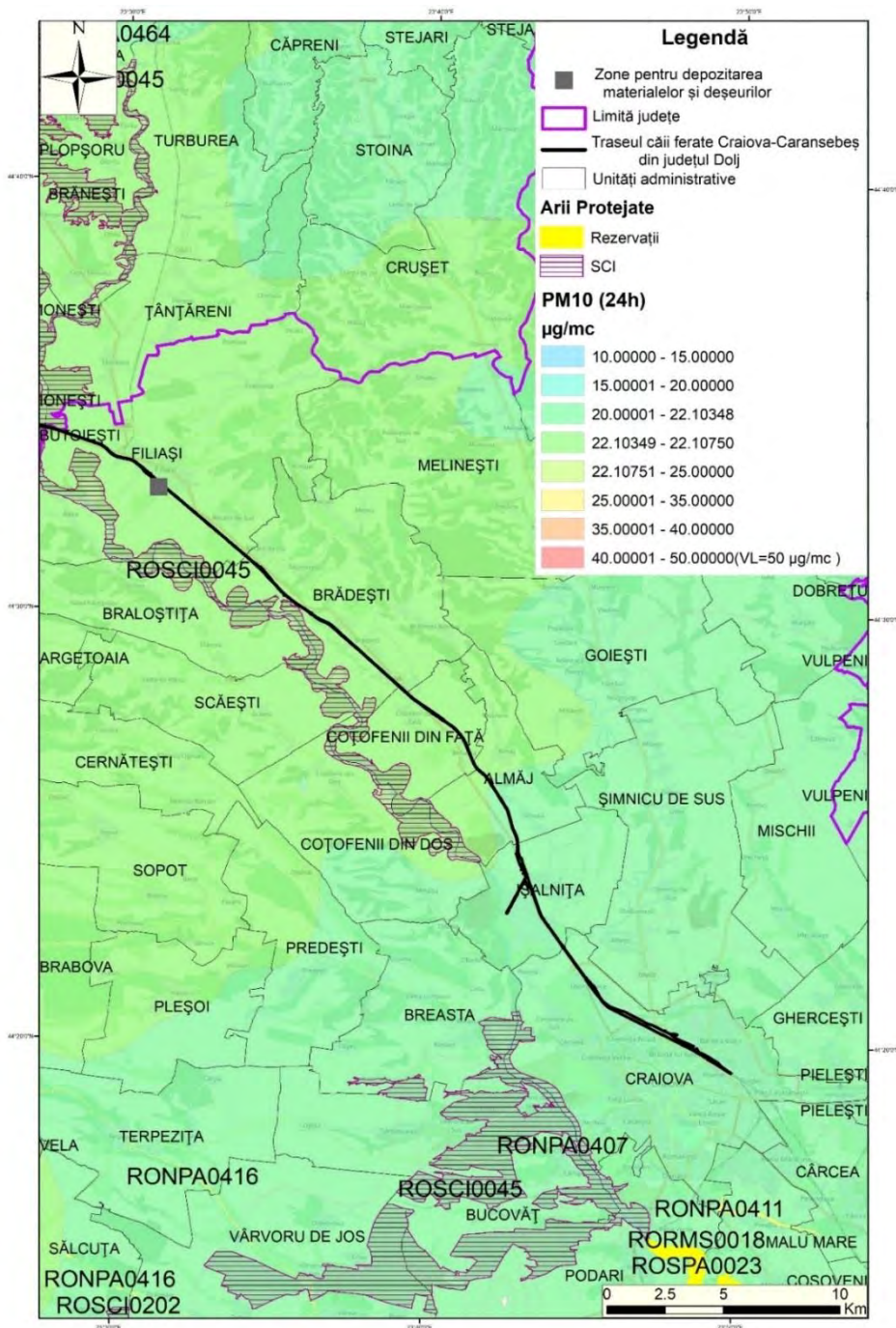
Organizări de șantier



Pentru organizările de șantier analizate valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 µg/m³) și se situează în intervalul 22.1-25 µg/ m³



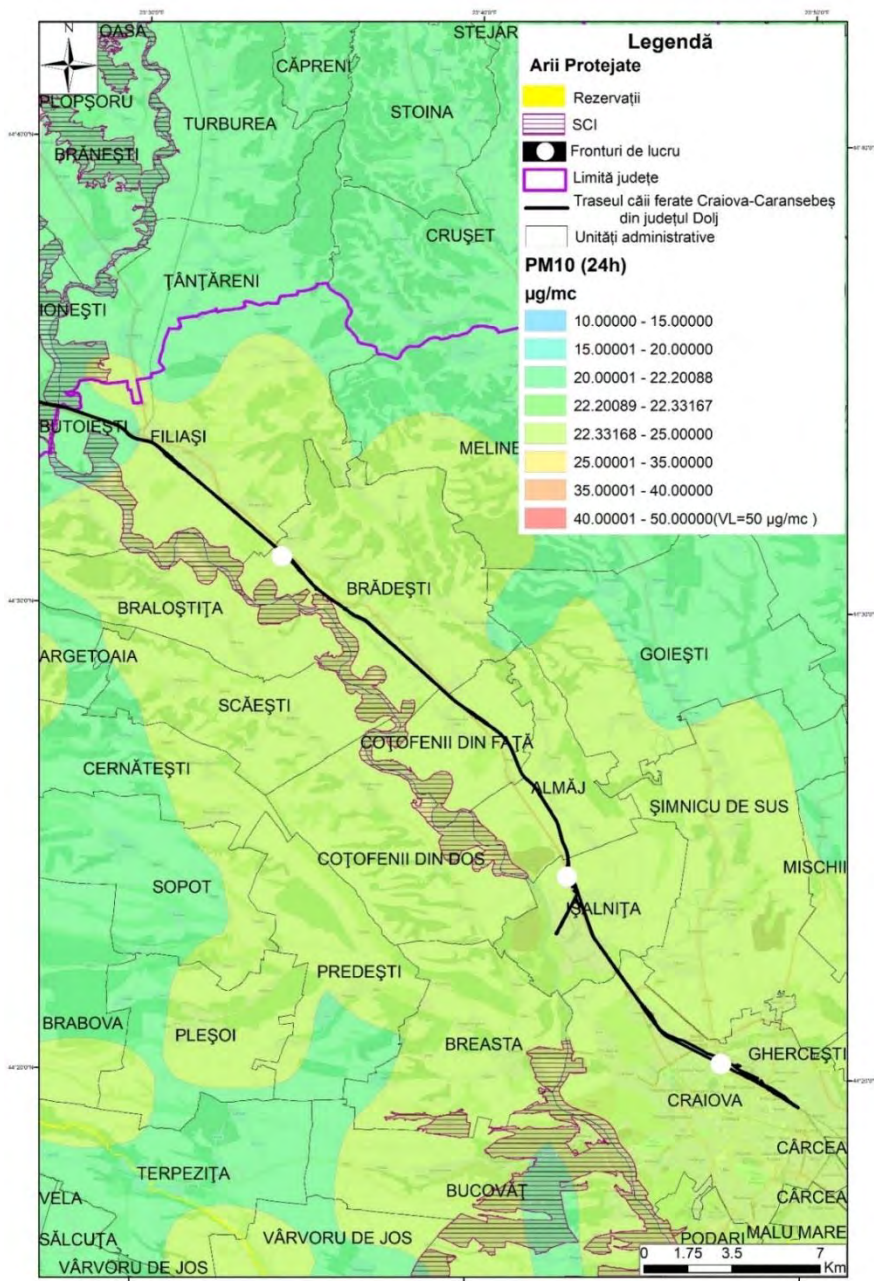
Zone pentru depozitarea materialelor și deșeurilor





Pentru zona analizată de depozitare a materialelor și deșeurilor valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 μm^3) și se situează în intervalul 20,0-22,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

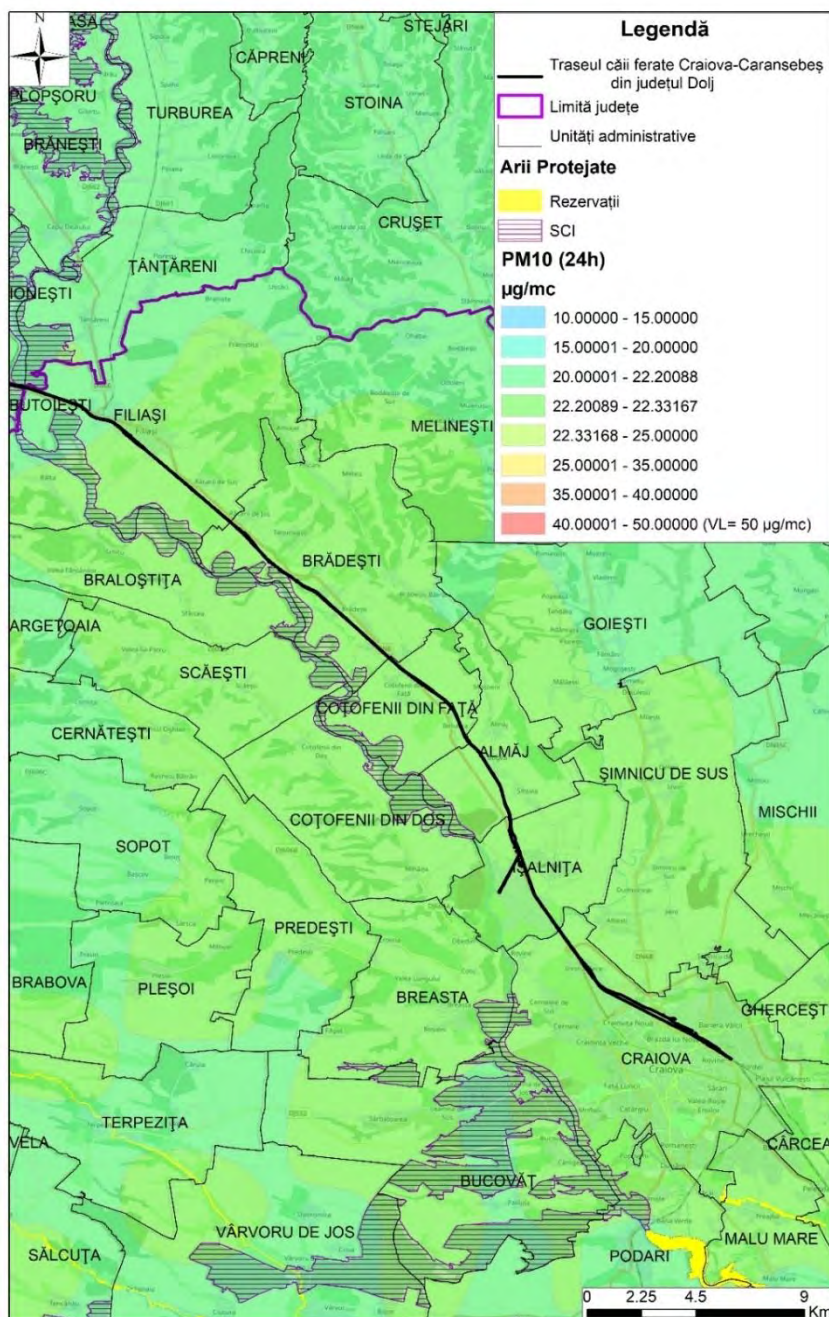
Fronturi de lucru





Pentru zona fonturilor de lucru valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) și se situează în intervalul 25,0-35,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Trafic utilaje de construcție





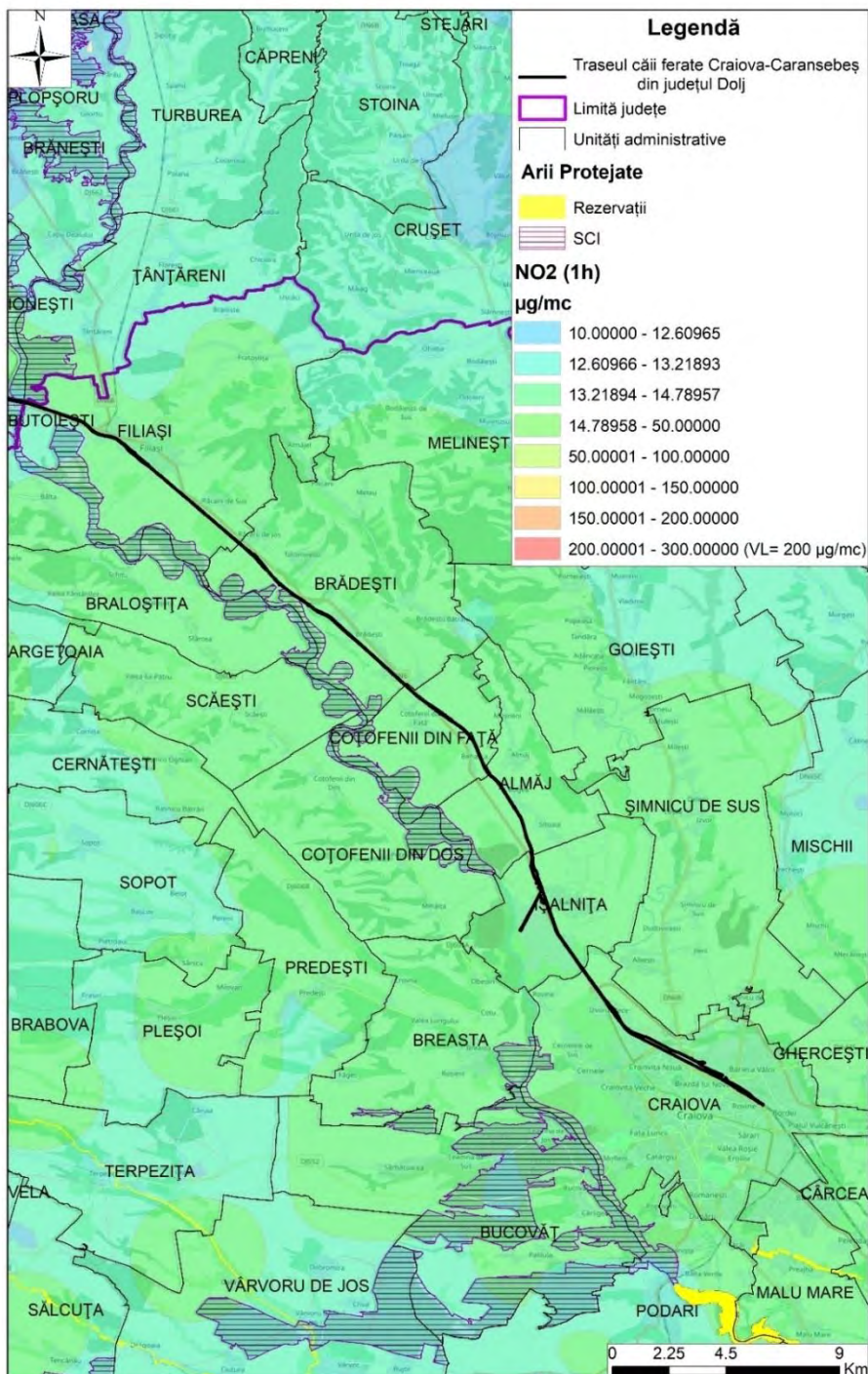
Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) și se situează în intervalul 22,3-25,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$





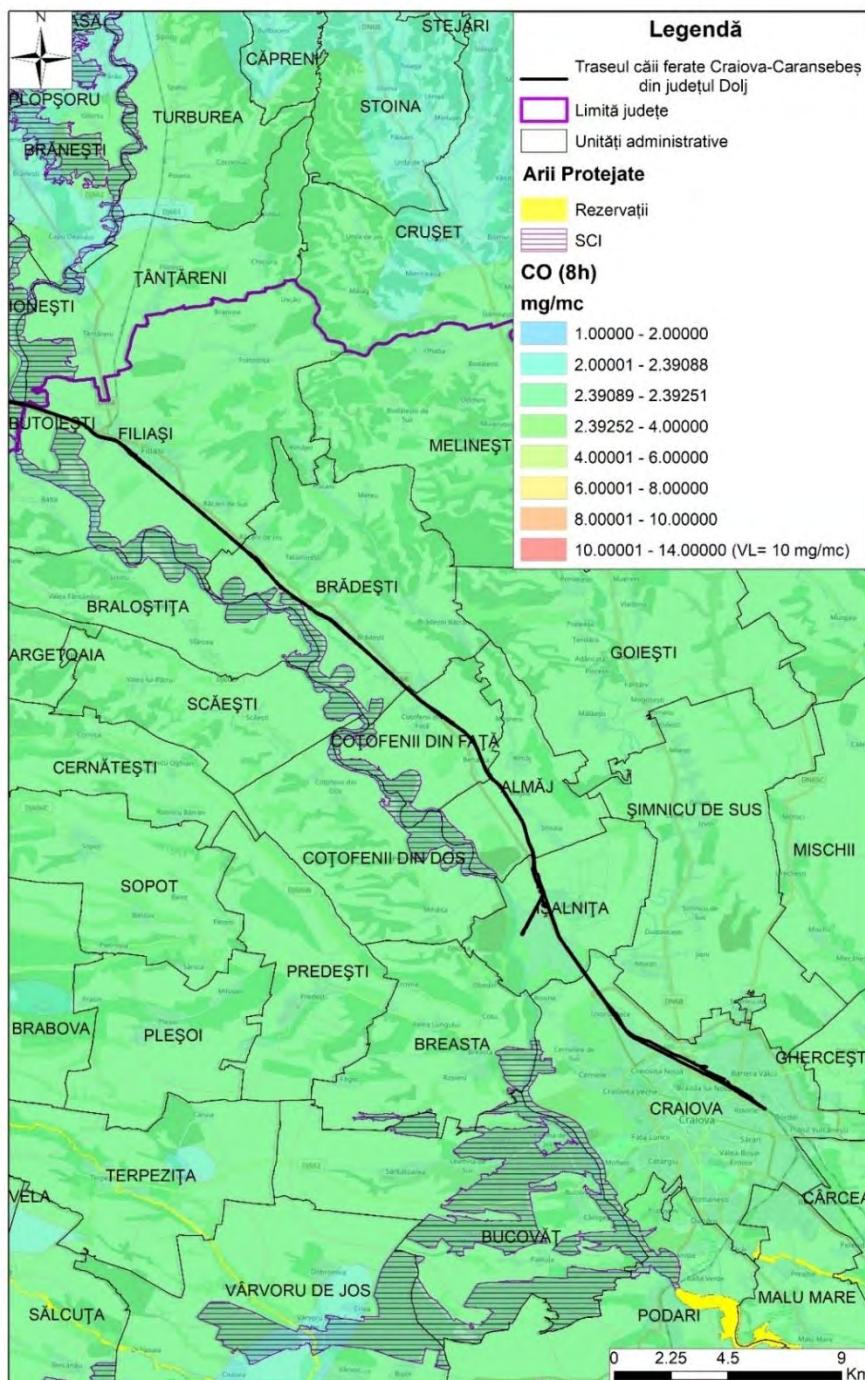
Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

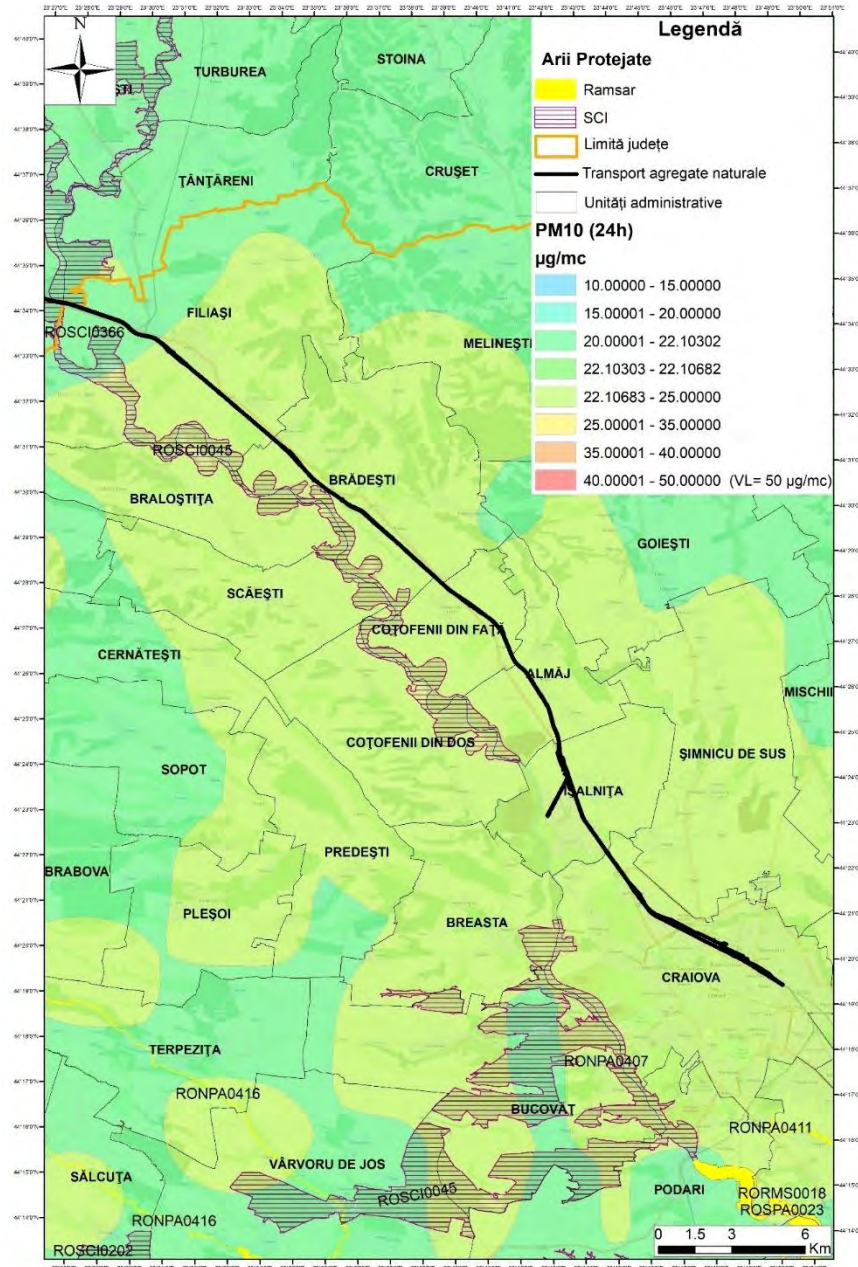
Pentru utilajele de construcție valorile determinate pentru NO₂ sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 200 μg/m³) și se situează în intervalul 14,7-50,0 μg/m³





Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru CO sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $10 \mu\text{m}^3$) și se situează în intervalul $2,3-4,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Tipuri de transport materiale de construcție

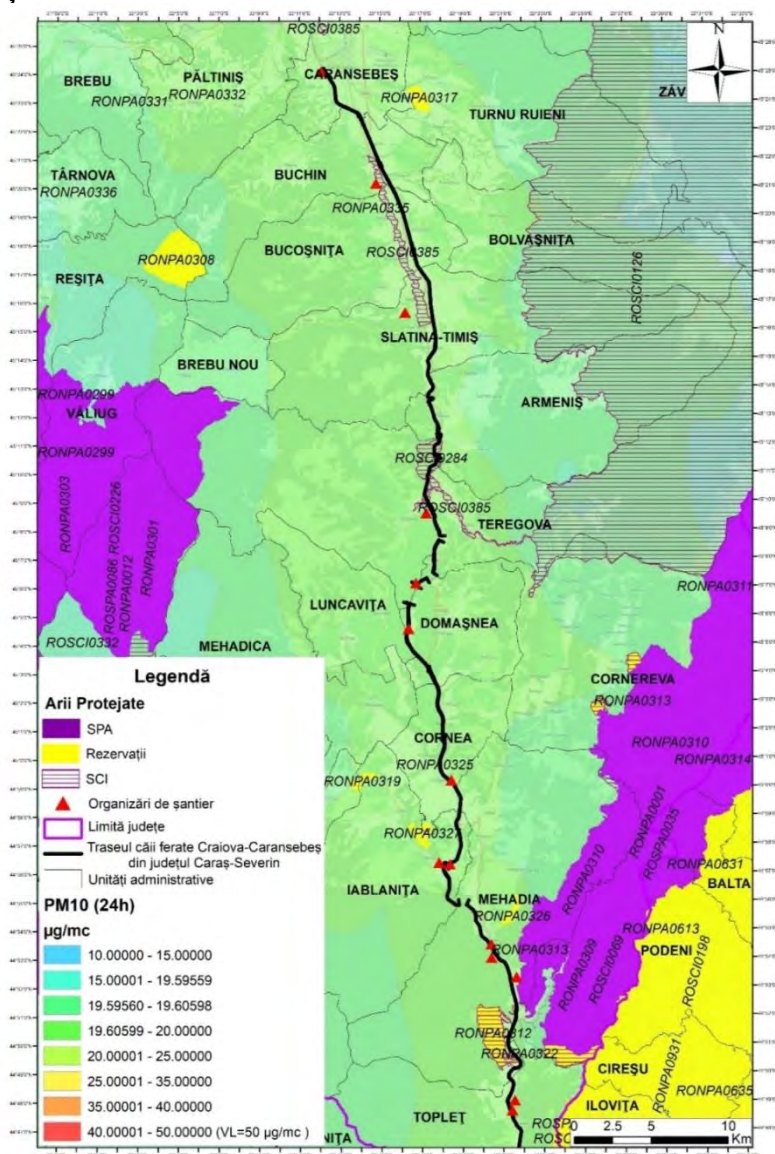




Pentru transportul rutier valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) și se situează în intervalul $25,0\text{--}35,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$

- Hărțile reprezentative de identificare a dispersiei poluanților atmosferici - Traseul căii ferate Craiova-Caransebeș din județul Caraș-Severin

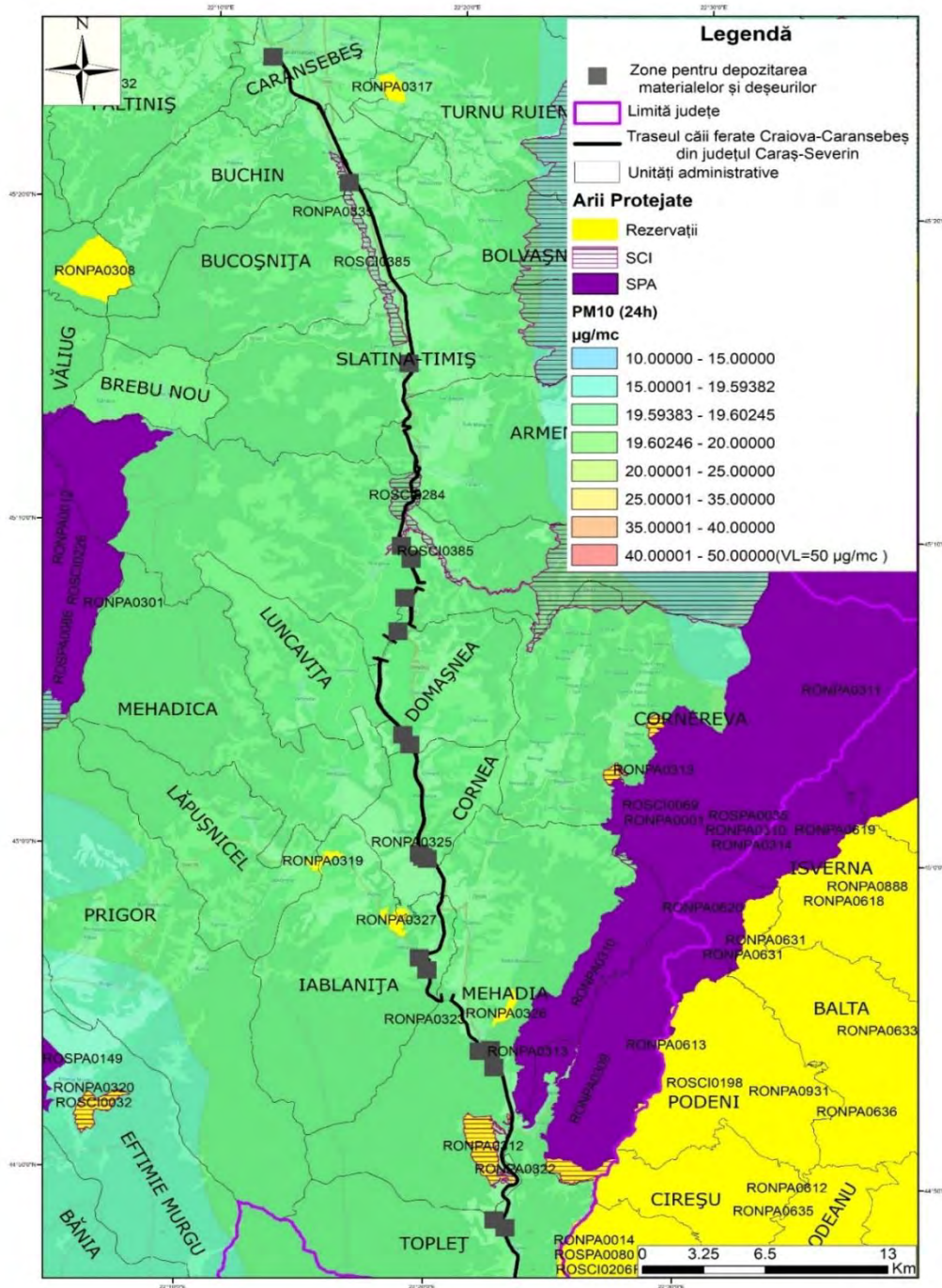
Organizări de șantier



Pentru organizările de șantier analizate valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $50\mu\text{g}/\text{m}^3$) și se situează în intervalul $19,6\text{--}20\mu\text{g}/\text{m}^3$



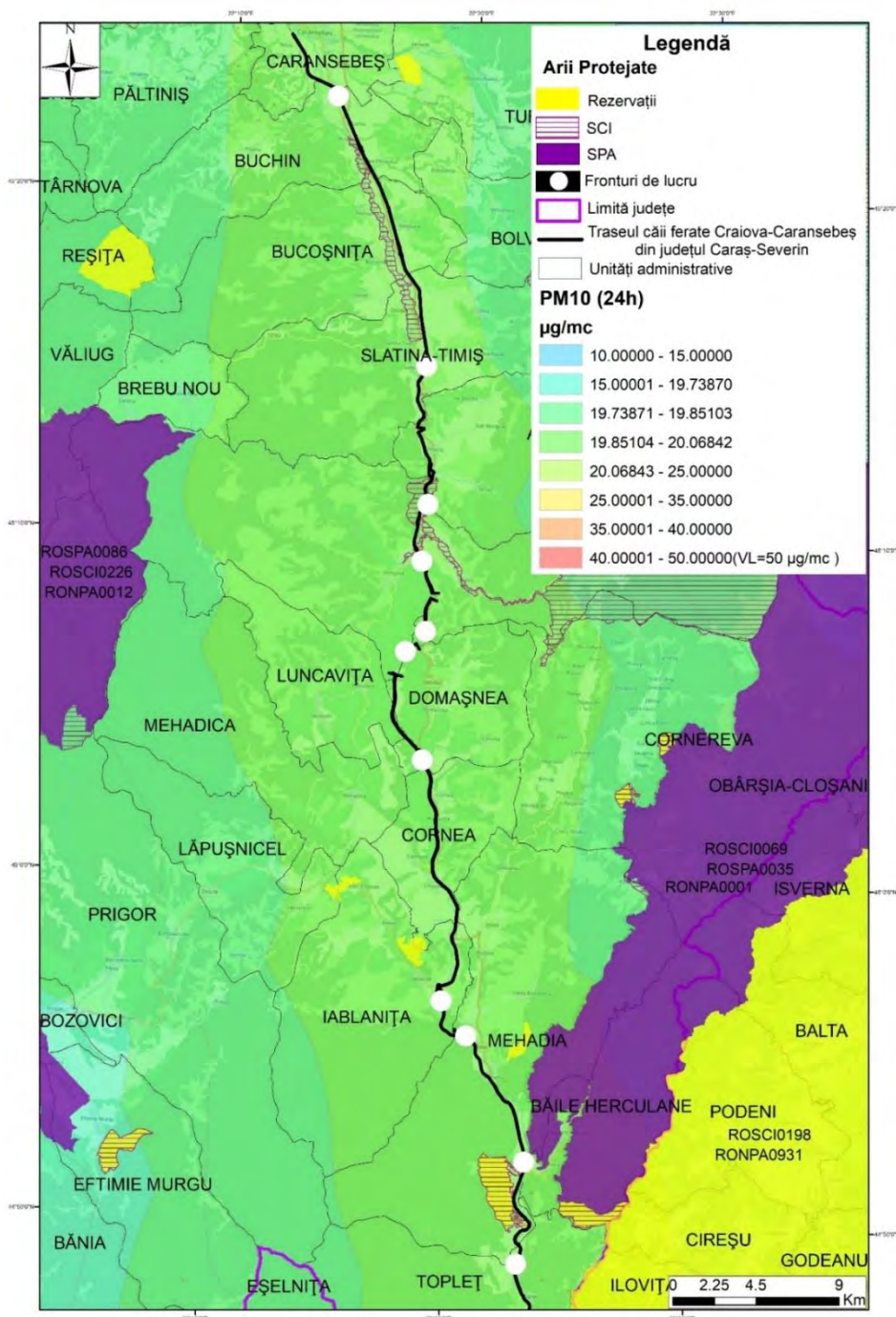
Zone pentru depozitarea materialelor și deșeurilor



Pentru zonele analizate de depozitare a materialelor și deșeurilor valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50μ/m³) și se situează în intervalul 19,6-20,0 μg/m³



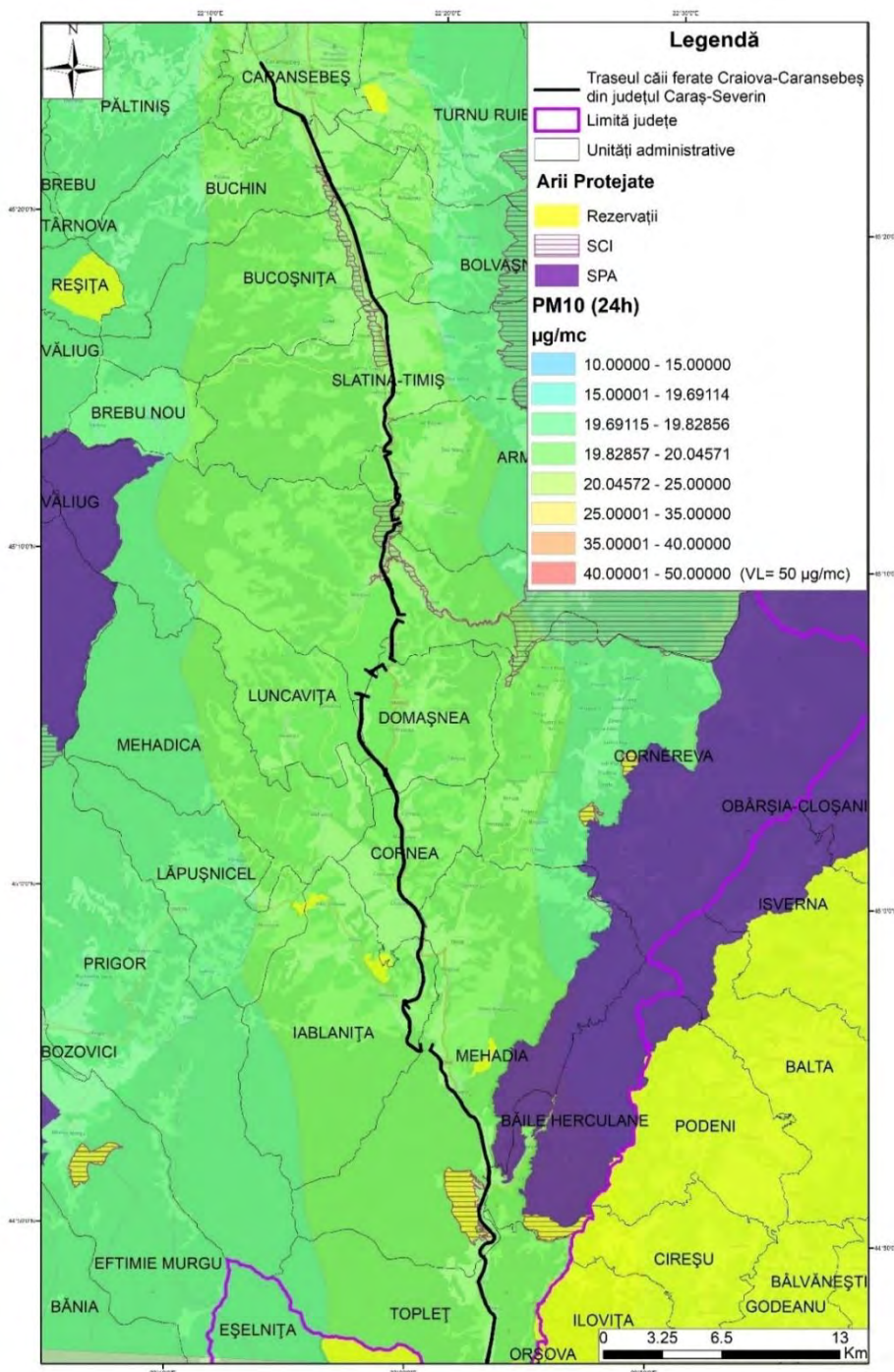
Fronturi de lucru



Pentru zona fonturilor de lucru valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 μm^3) și se situează în intervalul 20,0-25,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Trafic utilaje de construcție

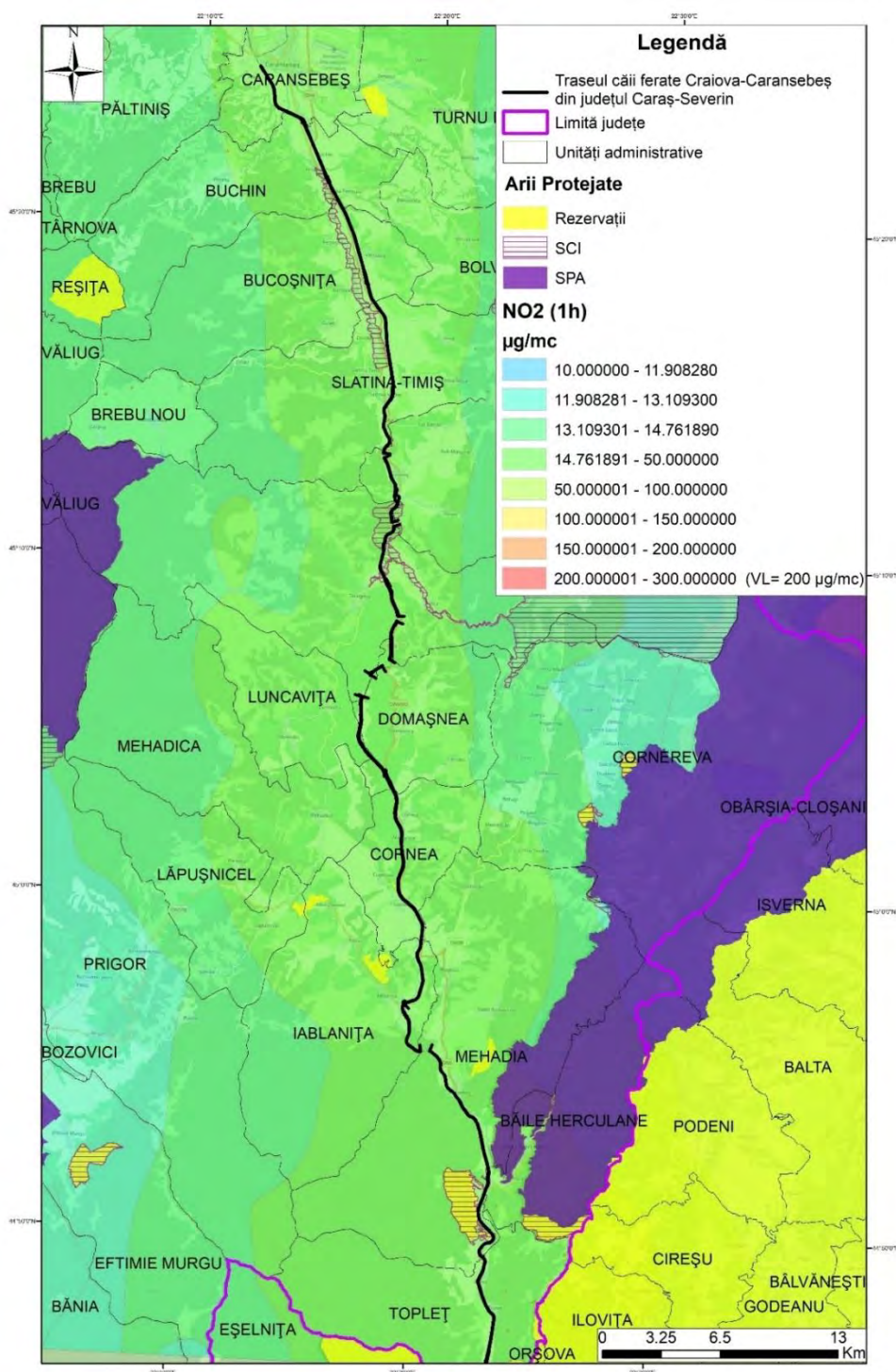


Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 µg/m³) și se situează în intervalul 20,0-25,0 µg/m³



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

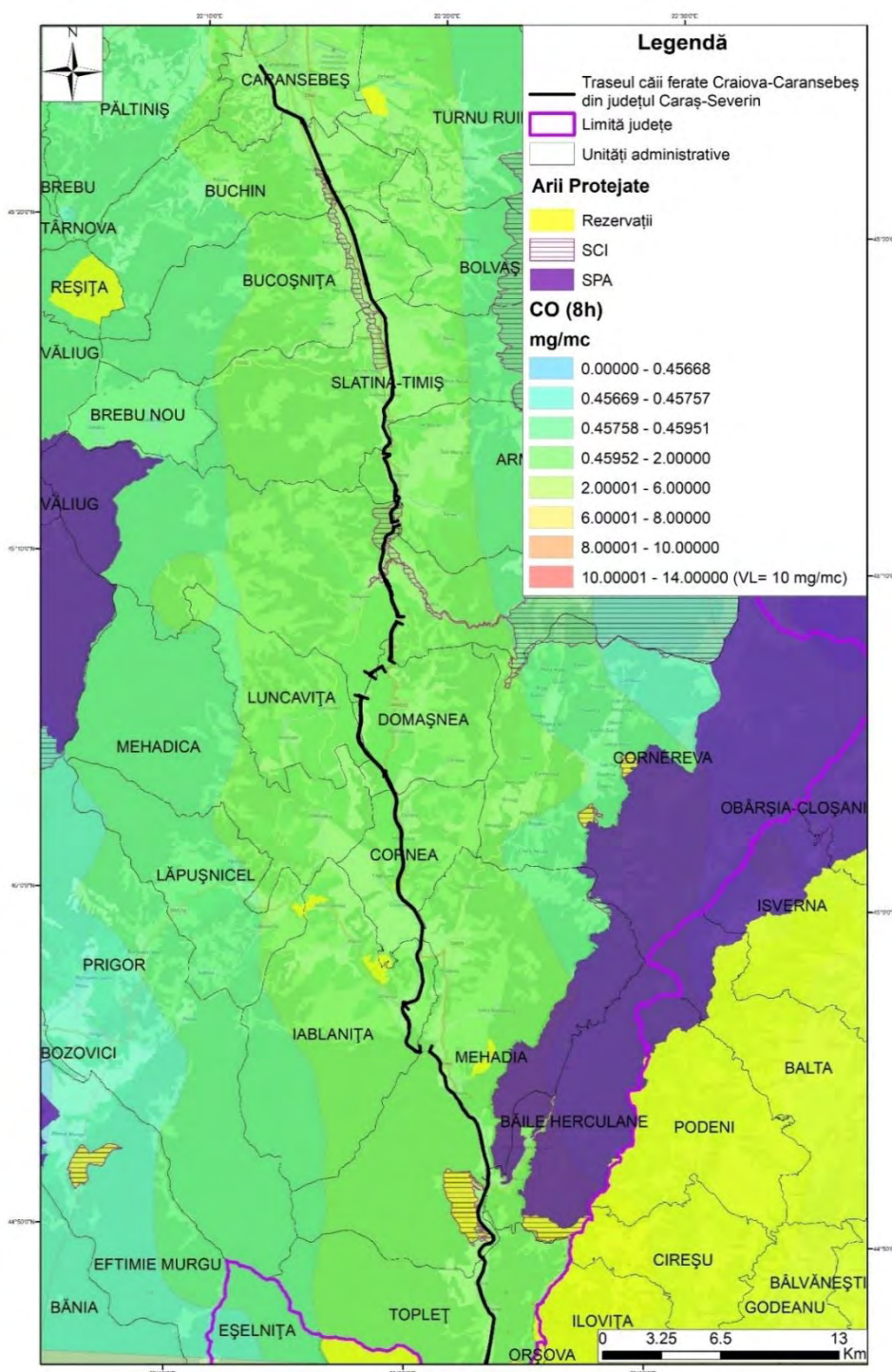


Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru NO₂ sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 200 μg/m³) și se situează în intervalul 50,0-100,0 μg/m³



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

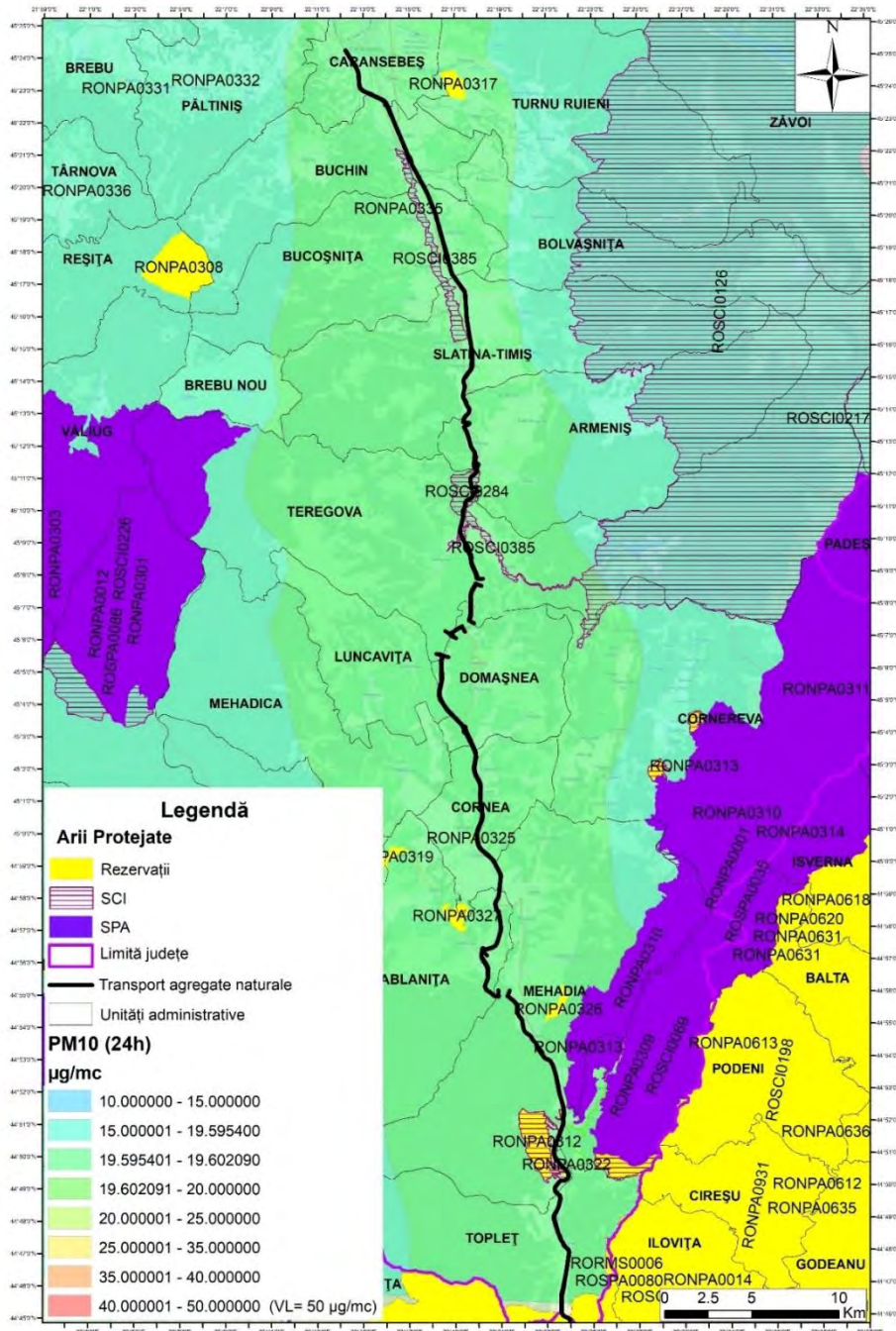
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru CO sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $10 \mu\text{m}^3$) și se situează în intervalul $2,0\text{-}6,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$



Tipuri de transport materiale de construcție

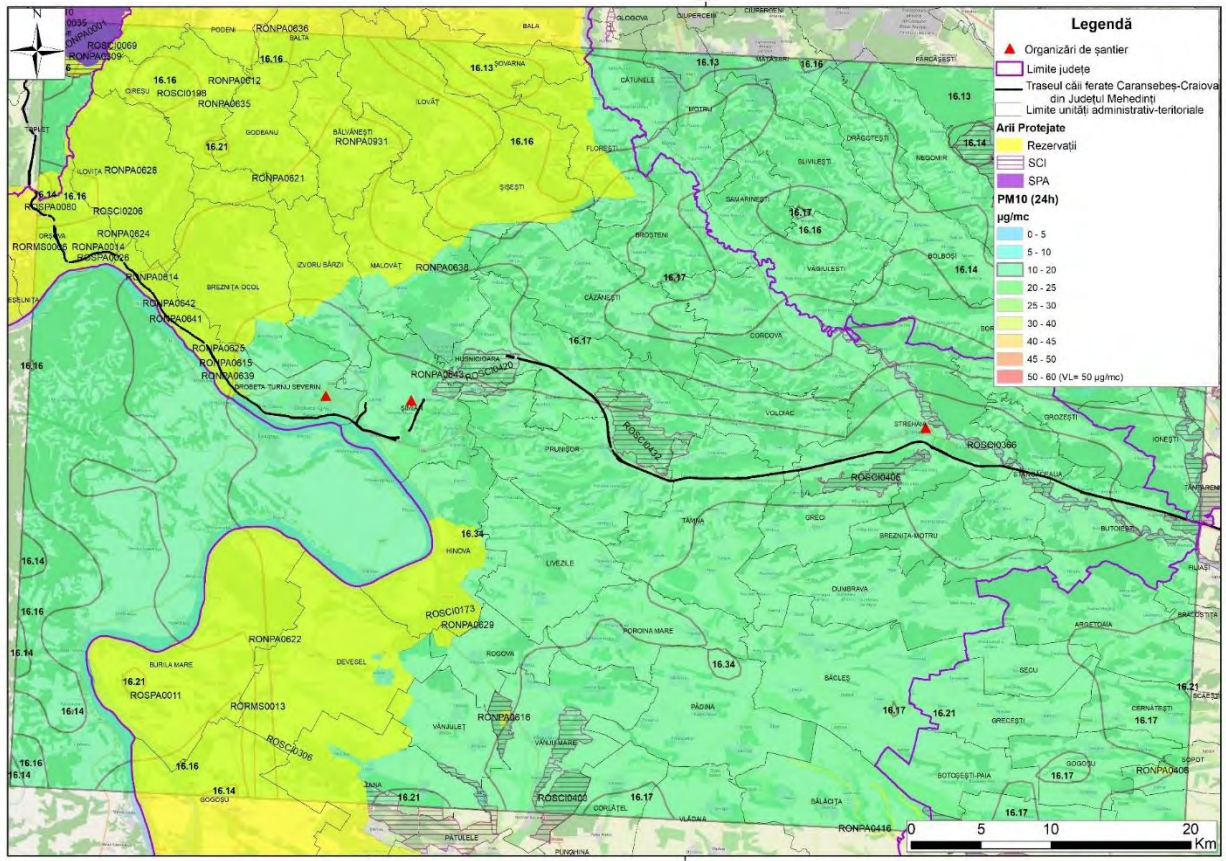


Pentru transportul rutier valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 μ/m³) și se situează în intervalul 19,6-20,0 μg/m³



- Hărțile reprezentative de identificare a dispersiei poluanților atmosferici - Traseul căii ferate Craiova-Caransebeș din județul Mehedinți

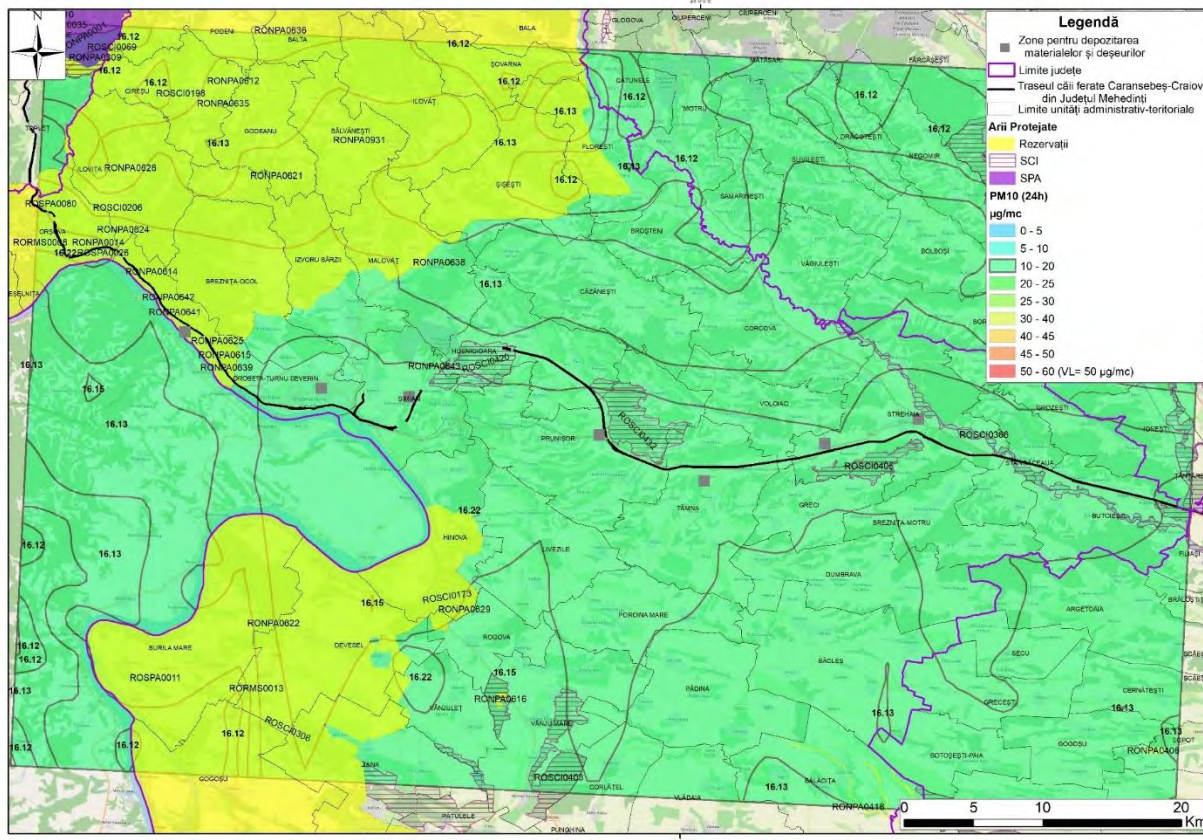
Organizări de șantier



Pentru organizările de șantier analizate valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $50\mu\text{m}^3$) și se situează în intervalul $10,0-20\mu\text{g}/\text{m}^3$



Zone de depozitare materiale și deșeurii



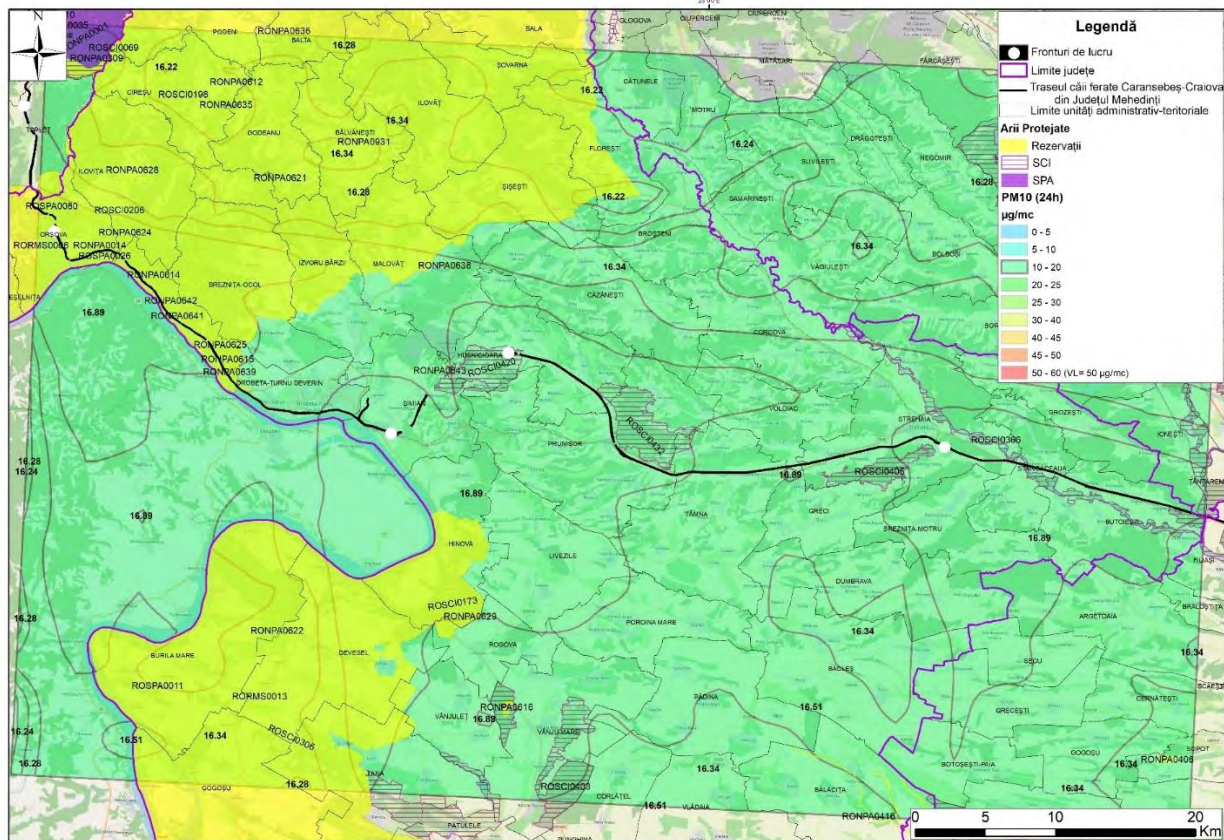
Pentru zonele analizate de depozitare a materialelor și deșeurilor valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50µ/m³) și se situează în intervalul 10,0-20,0 µg/m³



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Fronturi de lucru



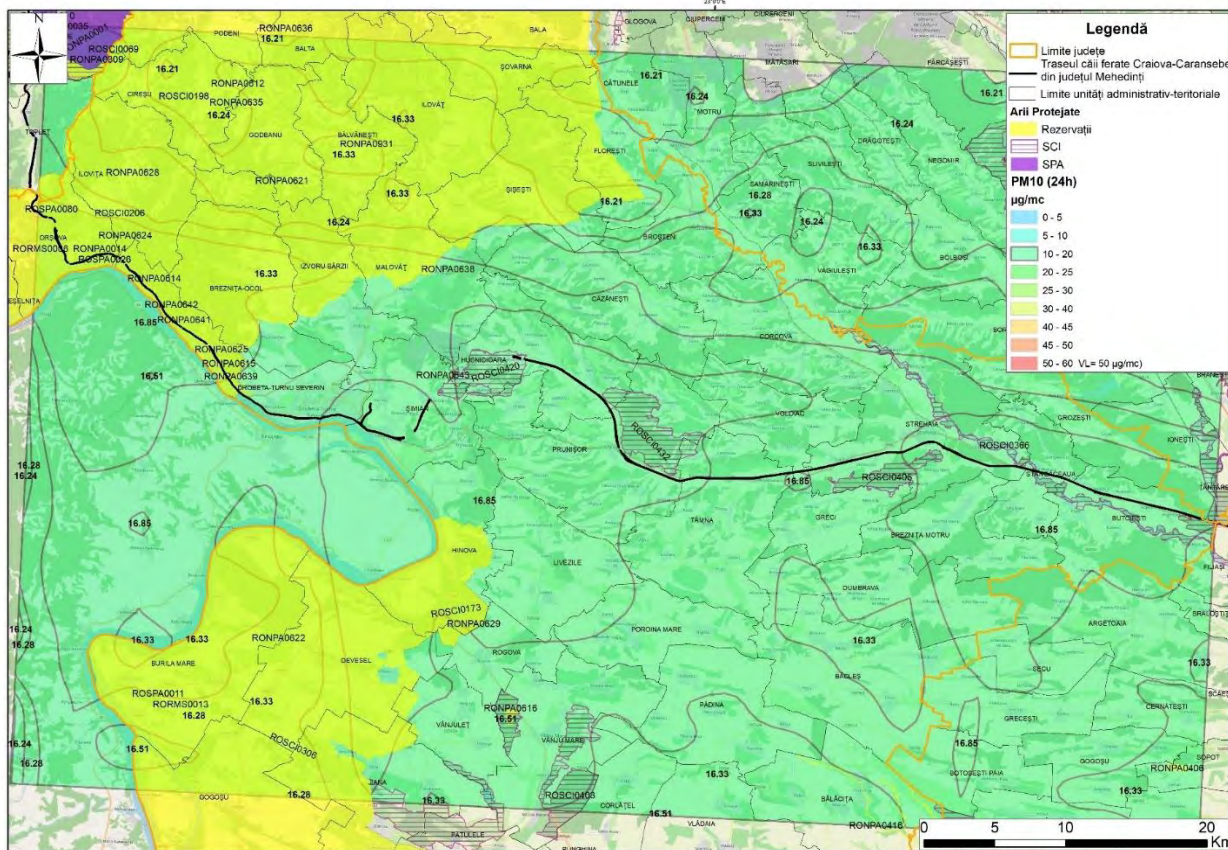
Pentru zona fonturilor de lucru valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 µ/m³) și se situează în intervalul 10,0-20,0 µg/m³



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Trafic utilaje de construcție

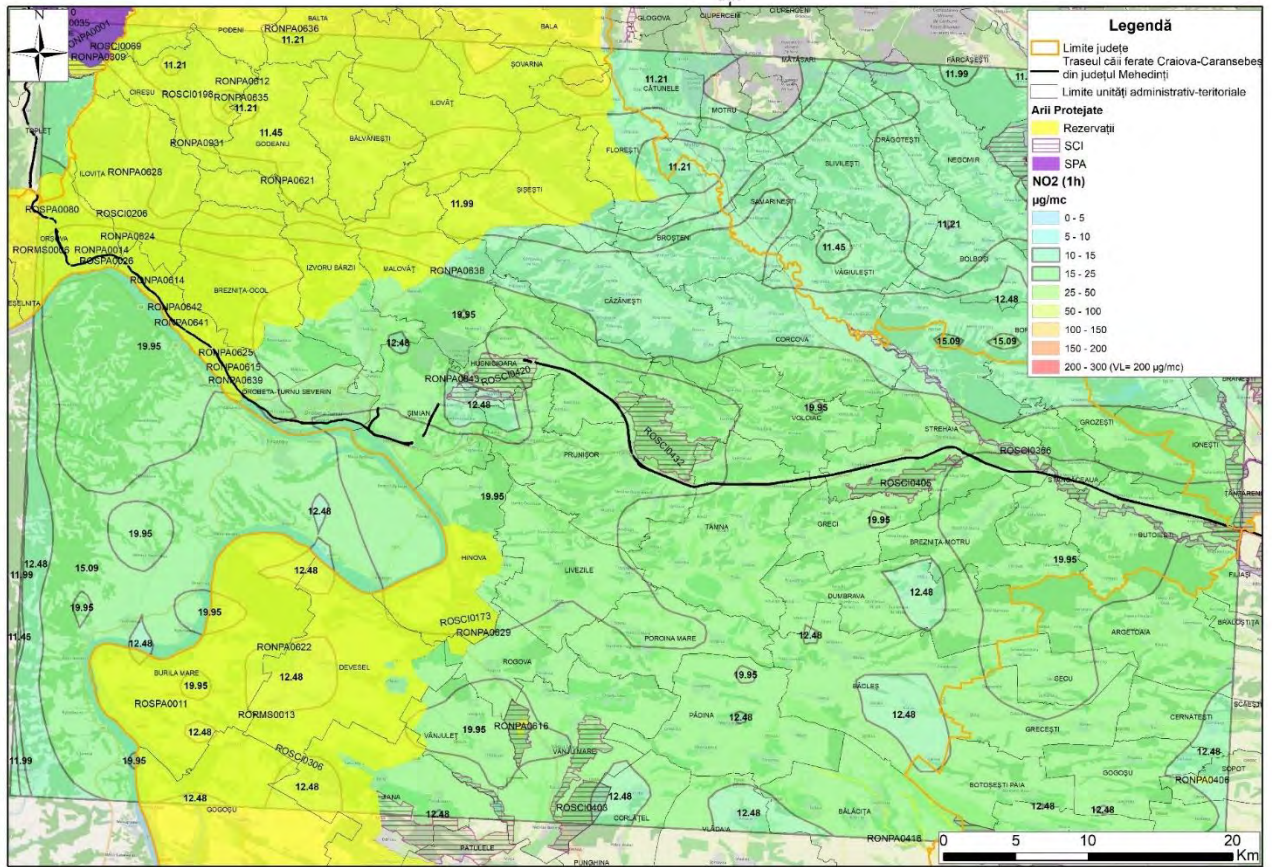


Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 50 μm^3) și se situează în intervalul 10,0-20,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

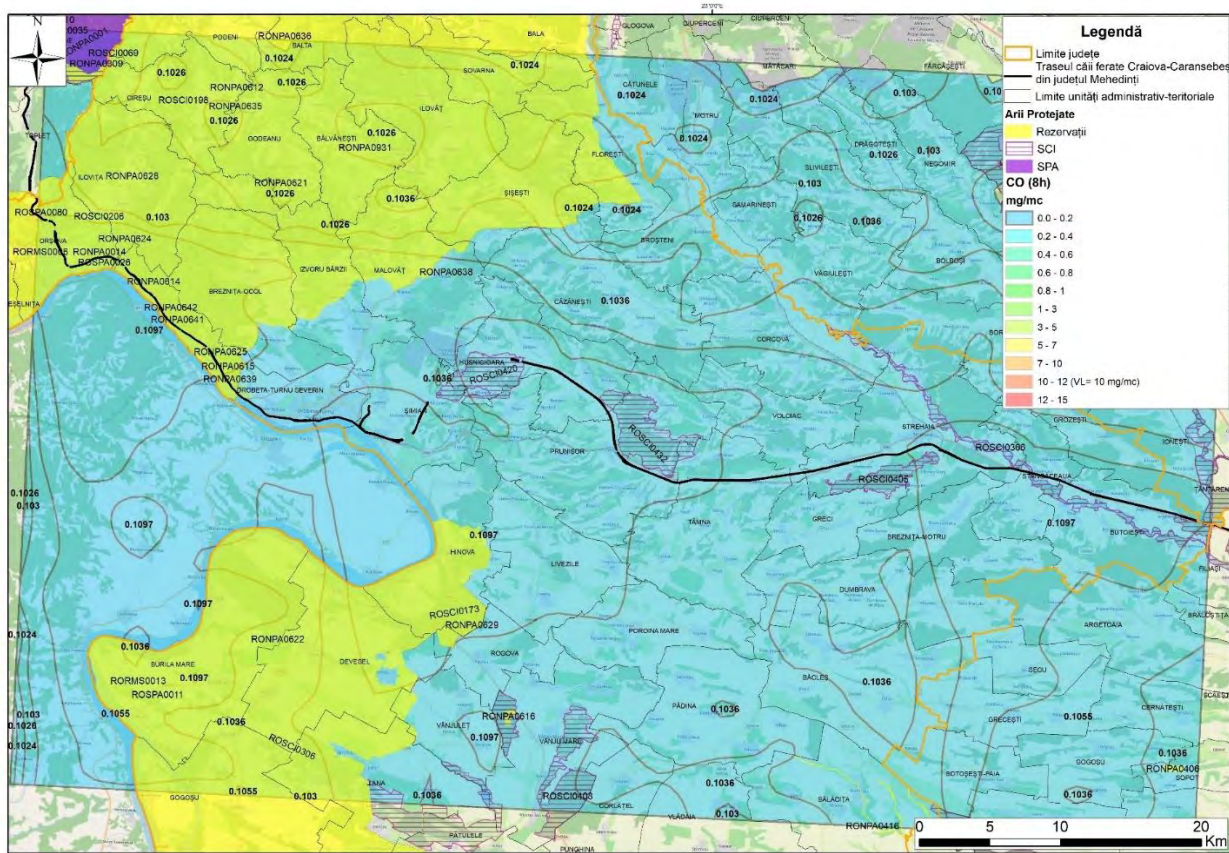


Pentru utilaje de construcție valorile determinate pentru NO_2 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) și se situează în intervalul 15,0-25,0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

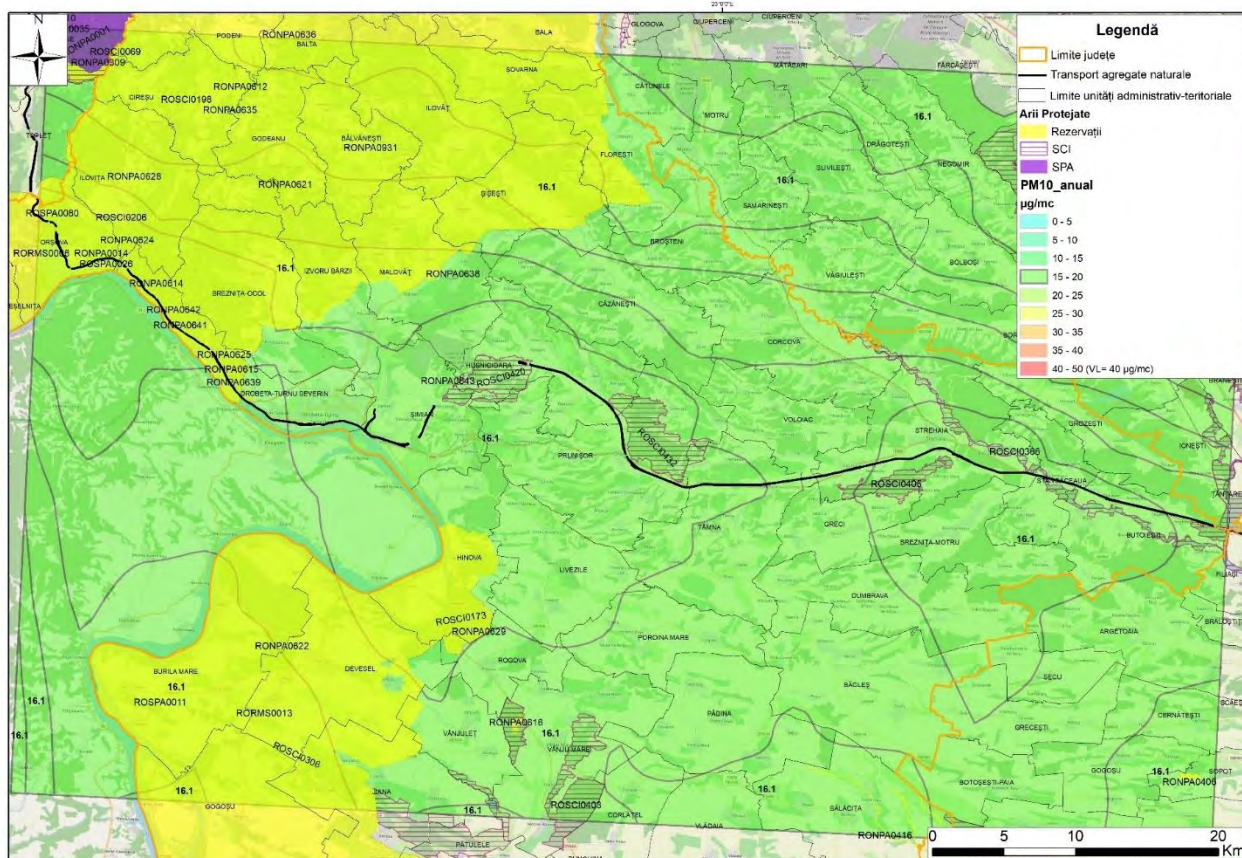
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Pentru utilajele de construcție valorile determinate pentru CO sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $10 \mu/m^3$) și se situează în intervalul $0,1-0,2 \mu/m^3$



Tipuri de transport materiale de construcție



Pentru transportul rutier valorile determinate pentru PM 10 sunt sub limita impuse de normativele în vigoare (Legea nr. 104/2011 – VL $50 \mu/m^3$) și se situează în intervalul $15,0-20,0 \mu/m^3$.



1.12.3 Contaminarea solului și subsolului

1.12.3.1 Identificarea zonelor contaminate cu produse petroliere și metale

Pentru determinarea zonelor contaminate cu produse petroliere și metale, trebuie parcurse următoarele etape:

- investigații vizuale prin care se identifică amplasamentele posibil contaminate în linia curentă a căii ferate, în stații c.f. și de-a lungul liniilor abătute din stații;
- investigare prin prelevare de probe - conform unui plan de prelevare, analizarea acestora în vederea stabilirii gradului de contaminare.

Pentru tronsonul de cale ferată Craiova-Caransebeș au fost prelevate probe de piatră spartă și sol din zonele cu poluare istorică.

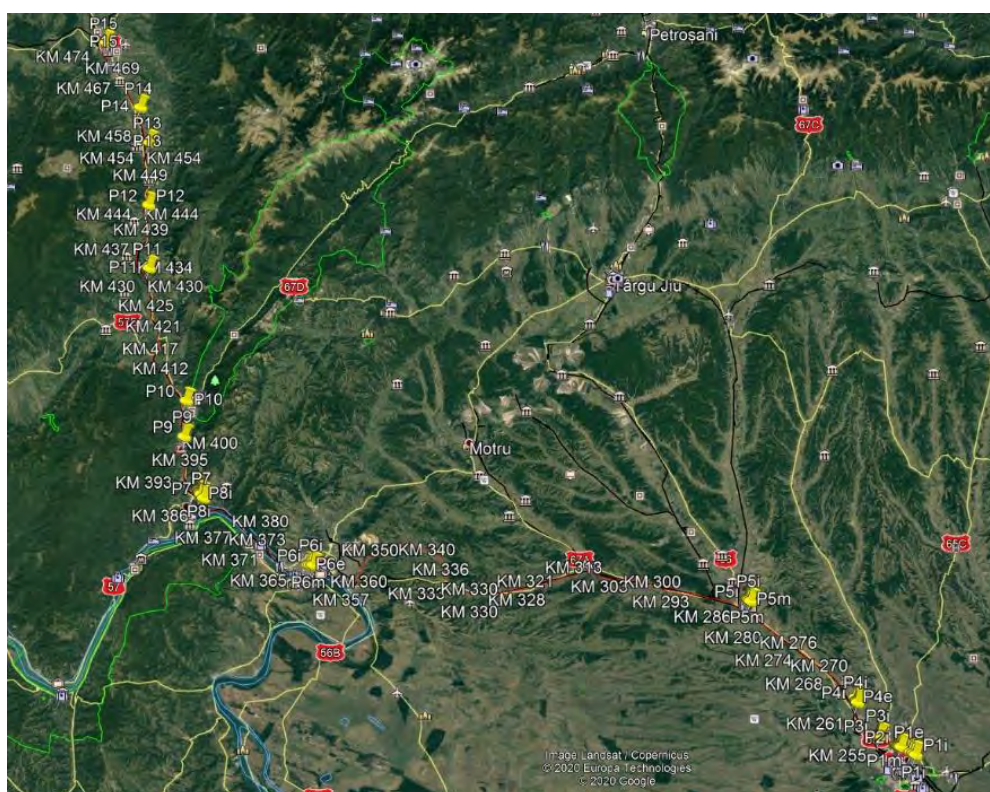


Figura 44. Puncte de prelevare piatră spartă și sol

În urma analizelor de laborator efectuate, pe probele prelevate de piatră spartă și sol pentru a se constata dacă indicatorii analizați se încadrează în limitele maxim admise stabilite de Ordinului M.A.P.P.M. nr. 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului cu modificările și completările ulterioare și Ordinului M.M.G.A. nr. 95/2005 privind stabilirea criteriilor de acceptare și procedurilor preliminare de acceptare a deșeurilor la depozitare și lista națională de deșeuri acceptate în fiecare clasă de depozit de deșeuri cu modificările și completările ulterioare, s-au determinat zonele contaminate.



În capitolul 5.4.2. este tratată în detaliu starea actuală a solurilor din zona proiectului.

Tabel 58. Identificarea zonelor contaminate cu produse petroliere și metale

Nr. crt.	Stația	Poz. km	Probe piatră spartă		Probe sol	
			analizate	contaminate	analizate	contaminate
1.	Craiova	250+000	6	3	6	0
2.	Craiova Tj.	252+000	4	2	4	0
3.	Cernele	255+580	3	2	3	0
4.	Ișalnița	262+150	3	3	3	1
5.	Filiași	285+853	4	1	4	0
6.	Drobeta Tr-Sev	363+400	5	4	5	2
7.	Drobeta Marfă	386+400	3	3	3	3
8.	Orșova	387+790	6	5	6	6
9.	Topleț H	398+083	2	0	2	0
10.	Băile Herculane	404+800	2	1	2	2
11.	Domașnea Cornea H	430+609	2	1	2	1
12.	Teregova H	442+380	2	1	2	0
13.	Slatina Timiș H	454+000	3	1	3	1
14.	Vălișoara H	460+410	2	0	2	2
15.	Caransebeș H	473+770	4	0	4	0

După stabilirea zonelor contaminate urmează:

- întocmirea planului de excavare ce cuprinde delimitarea suprafețelor și adâncimilor identificate a fi contaminate;
- decontaminare piatră spartă și sol ex-situ.

Pentru decontaminare piatră spartă va fi stabilită o metodă de decontaminare, iar aceasta constă în:

- Stocarea într-o zonă impermeabilizată, conform prevederilor legislației de mediu în vigoare, în baza autorizației de mediu/autorizației integrate de mediu a operatorului care realizează decontaminarea pietrei sparte. Acest tip de deșeu stocat temporar nu va depăși cantitatea de 50 tone, înaintea transportării la instalația de eliminare finală.
- Sortarea prealabilă a pietrei sparte.

Piatra spartă contaminată se va trata pe o platformă autorizată, din punct de vedere al protecției mediului, într-o instalație de spălare mobilă. Principiul funcționării instalației de spălare mobilă este acela de a antrena substanțele contaminante într-un flux ridicat de soluții apoase diluate, cu conținut de agenți de curățare, spumare, corecție pH și emulsionare.

În timpul procesului, apa de spălare este recirculată, prin 3 (trei) containere tip abroll etanșe și mobile, care sunt golite și curățate periodic. Sistemul de încărcare alimentează instalația, unde se realizează spălarea de două ori la rând, sub un jet



puternic de apă, iar cu ajutorul unei benzi transportatoare se evacuează materialele decontaminate din instalație.

Principalele caracteristici tehnice ale instalației:

- capacitatea de producție 150 t/h,
- gradul de eficiență a procesului de spălare: 99%,
- concentrația de poluanți 10%,
- apa necesară pentru spălare 4-6 m³/h (apă de spălare se reintroduce integral în instalație, apa consumată se regăsește în cantitățile de sol tratat și este eliminată odată cu aceasta)
- putere instalație – 18.5 kw
- cantitatea de apă prezentă concomitent în instalație - 120 m³

Poluanții sunt conținuți în nămolul rezultat în urma spălării și care se așează pe fundul containerelor - cod deșeu: 19 02 05* (nămoluri provenite din procese de tratare fizice și chimice, cu conținut de substanțe periculoase). Nămolul (șlamul) rezultat din procesul de spălare cu conținut de poluanți, va fi transportat și tratat la o instalație autorizată, din punct de vedere al protecției mediului, cu care operatorul are contract.

Pentru decontaminare solului va fi stabilită o metodă de decontaminare, iar aceasta constă în:

- Stocarea într-o zonă impermeabilizată, conform prevederilor legislației de mediu în vigoare, în baza autorizației de mediu/autorizației integrate de mediu a operatorului care realizează decontaminarea pietrei sparte. Acest tip de deșeu stocat temporar nu va depăși cantitatea de 50 tone.
- Sortarea prealabilă a solului. Solul rezultat din procesul de sortare al pietrei sparte contaminate și solul contaminat cu hidrocarburi și metale excavat, va fi supus operațiunilor de bioremediere sau stabilizare/ solidificare, după caz.

Bioremedierea se bazează pe capacitatea unor compuși chimici de a fi biodegradați prin stimularea creșterii anumitor agenți microbieni care să utilizeze contaminanții drept sursă de hrană și energie. Printre contaminanții care sunt tratați prin bioremediere se numără petrolul și alte produse petroliere.

La finalizarea procesului se va verifica eficiența procesului de decontaminare prin prelevare de probe piatră spartă și sol și analiza lor pentru a se constata dacă indicatorii analizați se încadrează în limitele Ordinului M.A.P.P.M. nr. 756/1997 și Ordinului M.M.G.A. nr. 95/2005 cu modificările și completările ulterioare.

1.12.3.2 Emisii în perioada de execuție

Emisiile potențiale de poluanți pentru sol, subsol sunt datorate:

- pierderilor accidentale de combustibili și ulei rezultate din defecțiuni tehnice ale utilajelor și mijloacelor de transport, din alimentarea necorespunzătoare cu carburanți sau de la reparațiile utilajelor și mijloace de transport. Aceste scurgeri accidentale se depun în sol și conduc la modificări structurale ale solului;



- depunerii pe suprafața solului a deșeurilor rezultate din procesele tehnologice și deșeurile menajere ce pot conduce la contaminarea solului;
- deversării apelor pluviale care spală platforma organizării de șantier și a apelor menajere sau tehnologice uzate care dacă nu sunt colectate și epurate se pot infiltra în sol și pot conduce la încărcarea cu poluanți a acestuia;
- activitățile specifice de pregătire a terenului - tăieri de arbori și arbuști - erodarea solului poate produce alunecări de teren.
- circulația mijloacelor de transport și a utilajelor dinspre și în bazele de producție, organizările de șantier, zonele de stocare a materialului excavat. Astfel, rezultă poluanți atât de la arderea combustibililor (NO_x, SO₂, CO, pulberi), cât și de la funcționarea utilajelor în fronturile de lucru (NO_x, SO₂, CO, Pb, pulberi), poluanți care prin intermediul mediilor de dispersie, în special prin sedimentarea poluanților din aer, se pot depune pe suprafața solului și conduce la modificări structurale ale profilului de sol;
- depozitele temporare pentru deșeuri contaminate cu produse petroliere și metal (piatră spartă contaminată, sol contaminat, traverse de lemn creozotate, etc.) amenajate necorespunzător.

1.12.3.3 Emisii în perioada de operare

În perioada de exploatare emisiile potențiale de poluanți pentru sol, subsol pot să apară datorită:

- circulației trenurilor pe calea ferată care produc vibrații în corpul terasamentului;
- pierderilor de substanțe chimice din vagoane - neetanșarea acestora;
- accidentelor în care sunt implicate trenuri de marfă și care transportă substanțe periculoase.
- scurgerilor de ape uzate fecaloid-menajere de la grupurile sanitare ale vagoanelor de călători;
- colectării și evacuării defectuoase a deșeurilor menajere rezultate de la traficul feroviar și spațiile de servicii.

1.12.4 Zgomot și vibrații

Pentru evaluarea zgomotului de fond dar și a zgomotului generat de proiect a fost realizat Studiu de zgomot. În secțiunile următoare sunt prezentate sintetizat rezultatele studiului.

1.12.4.1 Nivelul actual al zgomotului de fond

În vederea evaluării zgomotului de fond, în zona locuită din apropierea liniei cf, au fost identificate activităților generatoare de zgomot din zona terasamentului de cale ferată.

Ca sursă principală de emisii de zgomot este traficul feroviar.

Au fost efectuate măsurători de zgomot de-a lungul tronsonului de cale ferată Craiova – Caransebeș pentru toate zonele locuite.

Pentru aprecierea valorilor măsurate s-au făcut referiri la următoarele normative:



- STAS 10.009/2017 – Acustica urbană – Limite admisibile ale nivelului de zgomot, acest STAS prevede o valoare de emisie de **70 dB(A)** pentru o distanță de 25 m din axul căii ferate. Această valoare este valabilă pentru cele 24 ore ale zilei;
- Legea 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental;
- Ordinul Ministerului Sănătății nr.119/2014 pentru aprobarea normelor de igienă și recomandările privind mediul de viață al populației cu modificările și completările ulterioare, în Art. 16 sunt prezentați indicatorii de referință pentru locuințe și anume:
 - în perioada zilei, nivelul de presiune acustica continuu echivalent ponderat A (AeqT), măsurat la exteriorul locuinței conform standardului SR ISO 1996/2-08, la 1,5 m înălțime fata de sol, sa nu depășească **55 dB** și curba de zgomot Cz 50;
 - în perioada nopții, între orele 23,00-7,00, nivelul de presiune acustica continuu echivalent ponderat A (LAeqT), măsurat la exteriorul locuinței conform standardului SR ISO 1996/2-08, la 1,5 m înălțime fata de sol, să nu depășească **45 dB**.
- STAS 6156/86 – Protecția împotriva zgomotului în construcții civile și social culturale.

Pentru măsurătorile acustice s-a utilizat un sonometru integrator SdB02+, clasa 2 conform normelor NF EN 60651 si CEI 651/NF EN 60804 și CEI 804.

- Domeniul de măsurare : 30-130 dB.
- Calibrarea aparatului cu un calibror 01dB (Cal 02) s-a efectuat înaintea efectuării fiecărui set de măsurători. Cal. 093,9 dB, corecția +0,3 dB.
- Certificat de etalonare Nr.01.03-151/2019 eliberat de Institutul Național de Metrologie.

Au fost luate in considerare si hărțile de zgomot elaborate in conformitate cu cerințele legislației europene, precum si planurile de masuri ce au rezultat si anume:

- Harți strategice de zgomot si Planul de Acțiune pentru reducerea zgomotului - sursa - trafic feroviar in cadrul "Planului de acțiune al Municipiului Craiova", elaborator *Enviro Consult*;
- Hărților strategice de zgomot și a planurilor de acțiune pentru căile ferate principale din interiorul și din aglomerărilor–Tronsonul Roșiori Nord–Filiași, elaborator CEPSTRA GRUP SRL.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

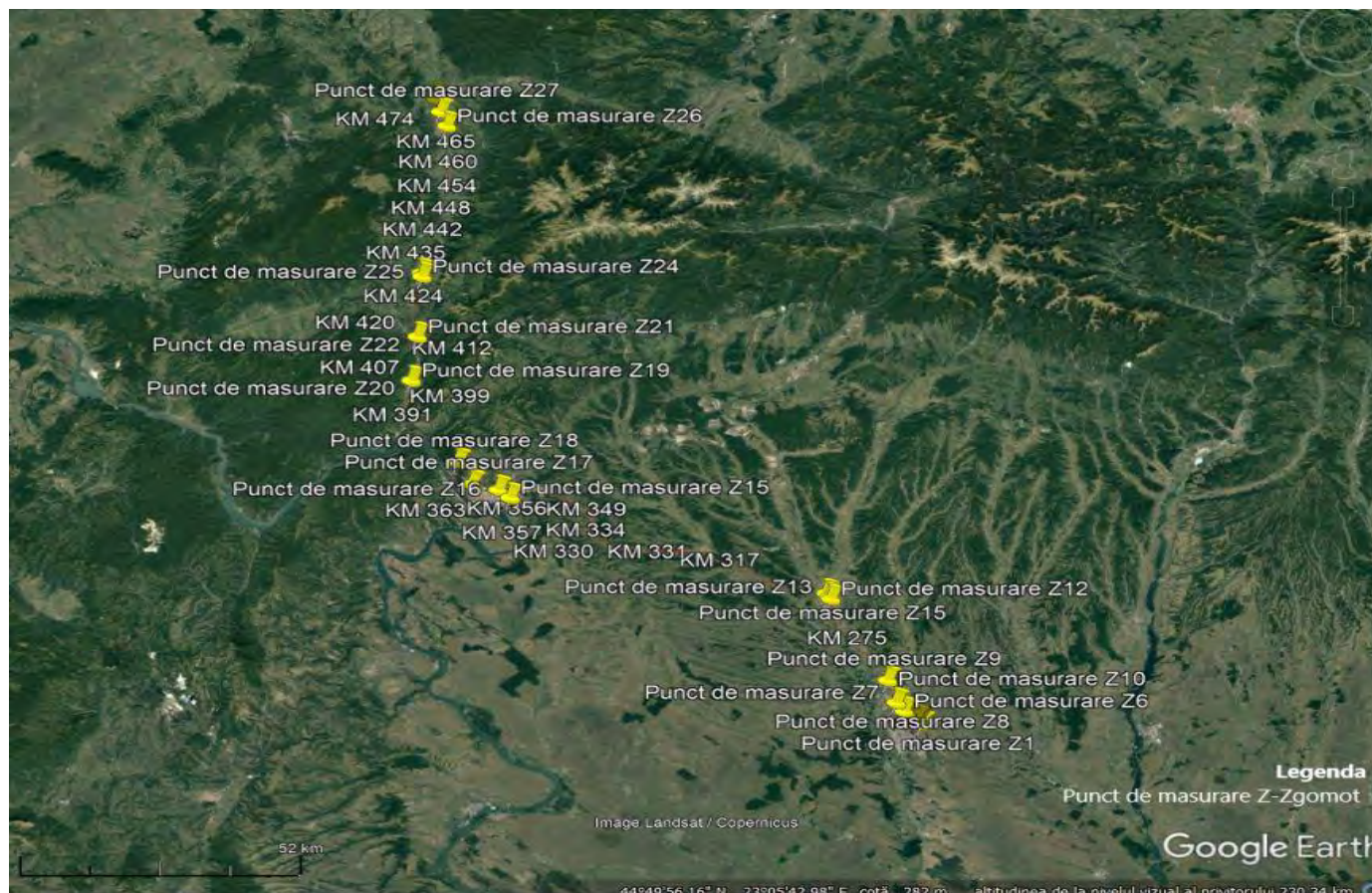


Figura 45. Puncte de măsurare zgomot



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 59. Măsurători de zgomot

Interval/stație	Perioada	Tip Tren	Nr. Vagoane	Viteza (km/h)	Poz. km	Mărimi det. (dB)										Dist. receptor (m)
						L _{eq}	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Craiova	zi	Marfă	24 +L	45	253+550	81,2	77,5	84,3	87,1	82,1	78,3	74,5	64,7	53,3	51,5	50
Craiova	zi	Marfă Intrare stație	13+L	15	250+000	62,5	78,5	81,1	83,7	77,3	65,7	68,5	71,3	75,4	62,5	30-50
Ișalnița	zi	R	4 +L	60	261+500	70,2	79,4	79,2	78,4	76,5	68,3	62,8	60,4	59,3	56,3	30-40
Filiaș	zi	Marfă	34+2L	40	286+100	82,6	72,5	82,6	87,4	74,4	76,8	84,8	75,2	81,7	65,1	10
Drobeta Tr.- Severin	zi	IR	4 +L	50	361+100	72,3	74,4	73,1	62,1	62	61,4	58,6	54,1	51,2	48,1	10-15
Topleț	zi	Marfă	32+L	30	398+700	78,1	80,3	79,1	72	70,8	63,1	56,8	54,3	52,5	52,0	15
Caransebeș	noapte	Marfă	39+L	30	474+600	75,9	61,7	69,9	62,8	79,2	72,4	65,9	61,3	52,8	50	10
	noapte	IR	5 +L	54	474+600	79,0	78,6	80,6	80,7	80,9	67,4	64,3	66,2	65,2	57,2	10
STAS 6156-86 (Cz 50 dB) – pentru igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației							89,4	75,0	65,2	58,5	53,5	50	47,2	45,2	43,5	

L= locomotiva





Din analiza măsurătorilor de zgomot se observă că nivelul actual al zgomotului datorat traficului feroviar nu se încadrează în limitele impuse de STAS 6156-86 (Cz 50 dB) – pentru igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, Ordinului nr. 119/2014 cu modificările și completările ulterioare - în aceste zone traficul feroviar nu trebuie să genereze o presiune acustică care să contribuie la depășirea valorii de 50 dB(A) la exteriorul locuințelor în timpul zilei, respectiv 40 dB(A) în timpul nopții.

Estimarea numărului de persoane expuse la zgomotul produs de traficul feroviar datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Sursa: INCERTRANS - Harta de zgomot pentru Municipiul Craiova)

Ca sursă majoră a fost considerată Stația CFR Craiova, care, conform datelor furnizate de SNCFR SA are mai mult de 59.000 treceri de trenuri pe an. Numărul de persoane afectate de această sursă majoră a fost calculat prin izolarea sursei de restul rețelei feroviare și rularea programului de cartare. Numărul persoanelor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Lnoapte): 2700; Numărul persoanelor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Lzsn): 1100.

Nivel dB	Nr. persoane* (L _{zsn})	Nivel dB	Nr. persoane* (L _n)	Total (zsn)	Total (n)
		45 ≤ 50	1900		1900
		50 ≤ 55	800		2700
55 ≤ 60	1100	55 ≤ 60	0	1100	2700
60 ≤ 65	0	60 ≤ 65	0	1100	2700
65 ≤ 70	0	65 ≤ 70	0	1100	2700
70 ≤ 75	0	≥ 70	0	1100	2700
≥ 75	0			1100	

Estimarea numărului de clădiri expuse la zgomotul produs de traficul feroviar datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Sursa: INCERTRANS - Harta de zgomot pentru Municipiul Craiova)

- Numărul clădirilor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Lnoapte): 45
- Numărul clădirilor expuse la zgomot datorat sursei majore Stația CFR Craiova (Lzsn): 23

Nivel dB	Nr. clădiri (L _{zsn})	Nivel dB	Nr. clădiri (L _n)	Total (zsn)	Total (n)
		45 ≤ 50	29		29
		50 ≤ 55	11		40
55 ≤ 60	17	55 ≤ 60	5	17	45
60 ≤ 65	4	60 ≤ 65	0	21	45
65 ≤ 70	2	65 ≤ 70	0	23	45
70 ≤ 75	0	≥ 70	0	23	45
≥ 75	0			23	

Estimarea numărului de persoane și clădiri expuse la zgomotul produs de traficul feroviar în Municipiul Craiova (Sursa: ENVIRO CONSULT SRL - Plan de acțiune pentru Municipiul Craiova)



Lden

Nivel dB	55-60	60-65	65-70	70-75	≥75
Nr. clădiri	1840	886	53	1	0
Nr. persoane	3472	1731	66	0	0

Lnoapte

Nivel dB	50-55	55-60	60-65	65-70	≥70
Nr. clădiri	1840	886	53	1	0
Nr. persoane	3472	1731	66	0	0

1.12.4.2 Emisiile de zgomot în perioada de execuție

Emisiile de zgomot în perioada de execuție sunt reprezentate de:

- Lucrări de construcție la calea ferată;
- Lucrările de demolare;
- Funcționarea utilajelor;
- Traficul auto.

Emisiile de zgomot sunt de mai multe tipuri, ca urmare a surselor de producere și anume: fixe și mobile.

În categoria surselor fixe sunt incluse utilaje de mare capacitate, cu acțiune continuă, pentru excavarea, transportul și haldarea maselor de pământ.

În categoria surselor mobile sunt incluse buldozerele, cilindrii compactori, repartizori mixturi asfaltice, excavatoarele, încărcătorul cu cupă și mijloacele de transport materii și materiale.

În câmp deschis apropiat, zgomotul reprezintă de fapt zgomotul utilajelor de construcție și foarte rar al unui utilaj izolat. Nivelul de zgomot în acest caz este influențat de mediul de propagare a zgomotului, respectiv de existența unor obstacole naturale sau artificiale între surse (utilajele de construcție) și punctele de măsurare. În această situație, interesează nivelul acustic obținut la distanțe cuprinse între câțiva metri și câteva zeci de metri față de sursă.

Tabel 60. Caracterizarea, din punct de vedere acustic, a utilajelor

Nr. crt.	Tip utilaj	Presiunea acustică maximă* Lw(dBA)	Nivel de zgomot la 10 m de sursă (dB)	Nivel de zgomot la 20 m de sursă (dB)	Nivel de zgomot la 40 m de sursă (dB)
1.	Buldozer	115	82	76	70
2.	Excavator	117	82	76	70
3.	Încărcător frontal	95	67	61	55
4.	Automacara	107	80	67	65
5.	Compactor	115	87	85	80
6.	Compresor	90	62	56	50
7.	Betonieră	95	67	61	55



8.	Utilaj pentru forat	104	76	70	65
9.	Autocisternă	68	48	43	36
10.	Tren de lucru	100	74	68	62
11.	Locomotivă diesel	75	57	50	47
12.	Basculantă	107	80	67	65

*(parametrii din fișele tehnice ale utilajelor)

Pe parcursul execuției lucrărilor utilajele menționate în tabelul anterior nu vor funcționa simultan și nu vor funcționa toate concentrate în același punct, ele fiind distribuite pe întreaga lungime a șantierului în fronturile de lucru.

Simulări pentru diferite scenarii de lucru sunt prezentate în tabelul de mai jos

Tabel 61. Scenarii de lucru

Scenarii de lucru	Tip utilaje /Organizare șantier	Dist față de locuință (m)	Distanța față de frontul de lucru (m)	Distanța față de linia cf (m)	Nivel de zgomot dB(A)
1	Organizare șantier (trafic auto)	3	-	-	43,5
2	Încărcător frontal 2 basculante	3	40	150	49,5
3	Excavator Autobasculantă Stație sortare	3	230	450	48,5
4	Buldoexcavator Compactor 4 autocamioane	3	50	50	65,0

Pentru faza de execuție, având în vedere amplasamentul lucrărilor, tehnologia utilizată, numărul de utilaje folosit și gradul de utilizare a acestora în timp, precum și adoptarea unor măsuri privind reducerea nivelului de zgomot la sursă se estimează niveluri echivalente de zgomot inferioare valorii de 65dB(A) (valoarea limită admisă conform SR 10.009/2017 pentru zona industrială).

În condițiile cele mai defavorabile – funcționarea simultană a mai multor utilaje în frontul de lucru - valoarea nivelului echivalent de zgomot la receptorii sensibili (cele mai apropiate case față de frontul de lucru) poate depăși valoarea limită de 55 dB(A) impusă de Ordinul M.S. nr. 119/2014 pe timp de zi.

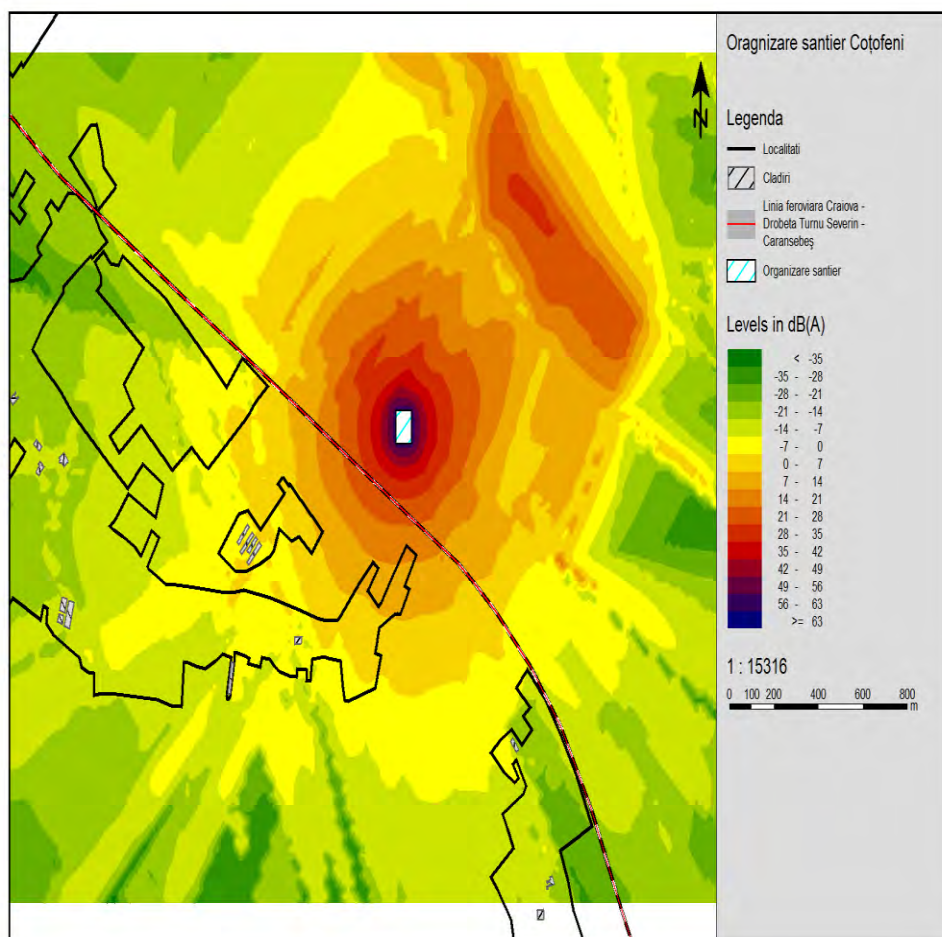
În cazul în care în zonele locuite se înregistrează depășiri ale nivelului de zgomot, în perioada de execuție, respectiv peste 50 dB conform SR 10009/2017, vor fi instalate de către antreprenor panouri de protecție împotriva zgomotului, cu înălțimea de cca. 3 m în vederea reducerii nivelului de zgomot la receptorii sensibili aflați în vecinătatea fronturilor de lucru.

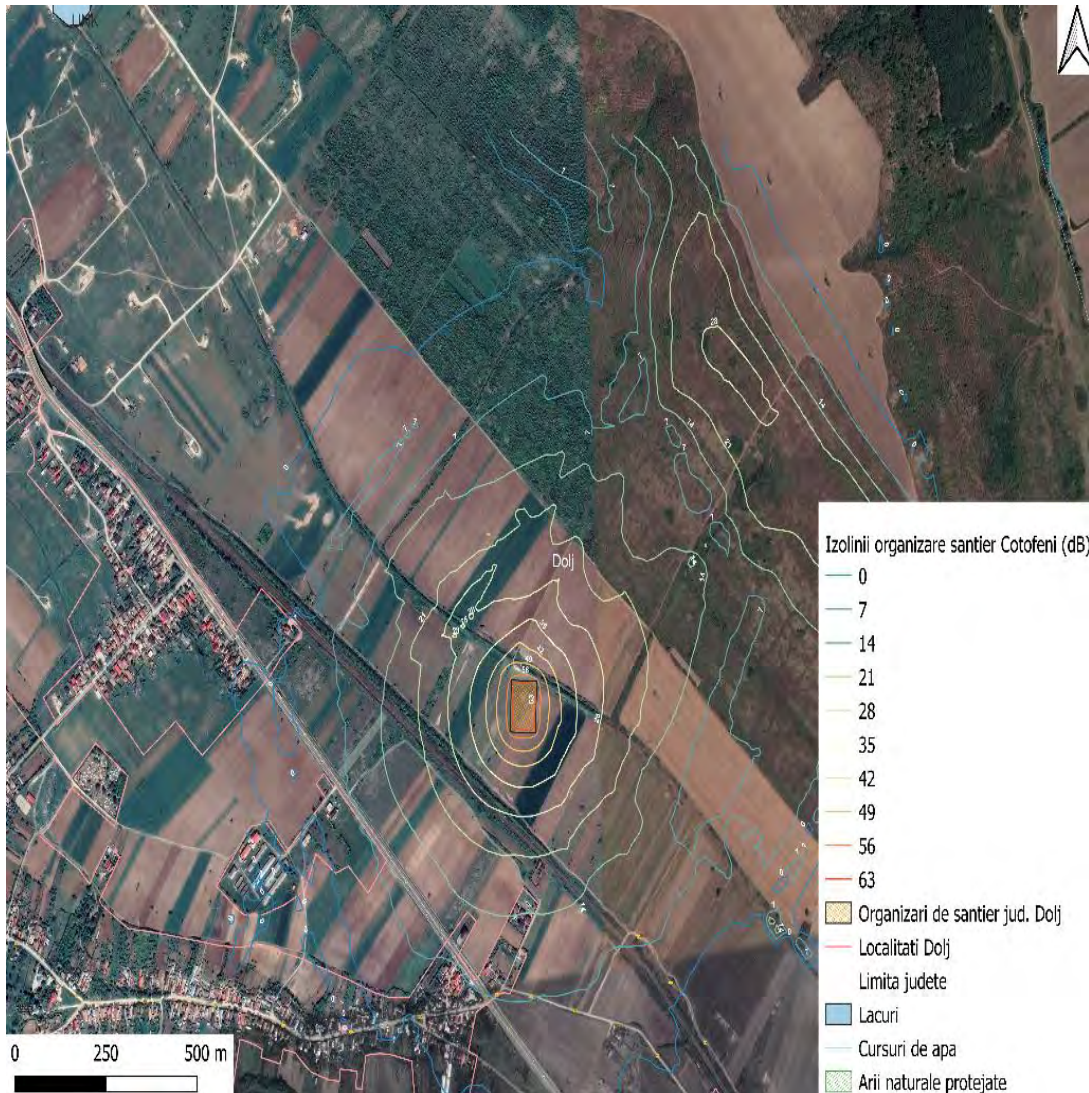


Pentru modelarea nivelului de zgomot din zona lucrărilor de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, a fost utilizat programul SoundPLANnoise 8.2, program prin care pot fi create simulări rapide de zgomot, o varietate de ieșiri tabelare și hărți informative de zgomot.

Hărțile reprezentative de identificare a nivelului de zgomot în etapa de construcție pentru proiectul de reabilitare a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, pe tipuri de surse de emisie sunt sintetizate în cele ce urmează:

Organizări de șantier





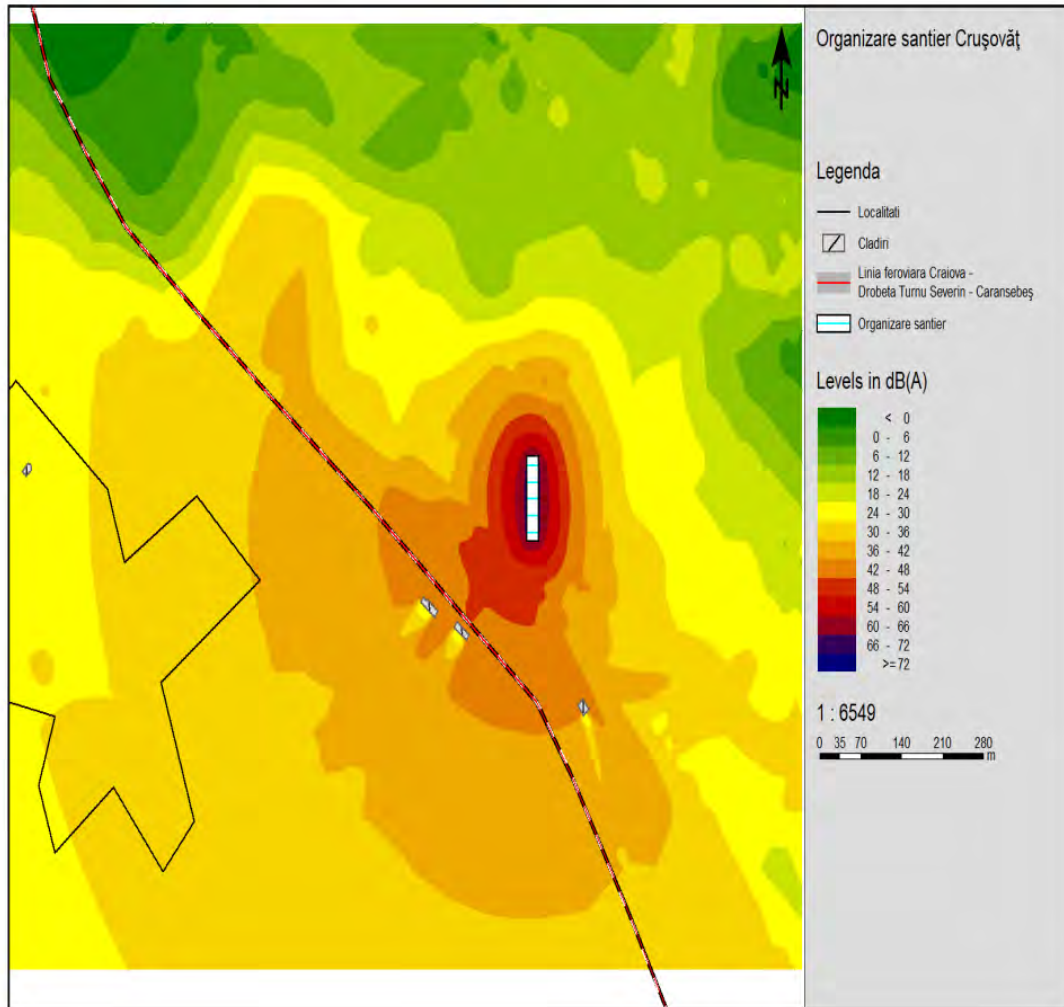


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

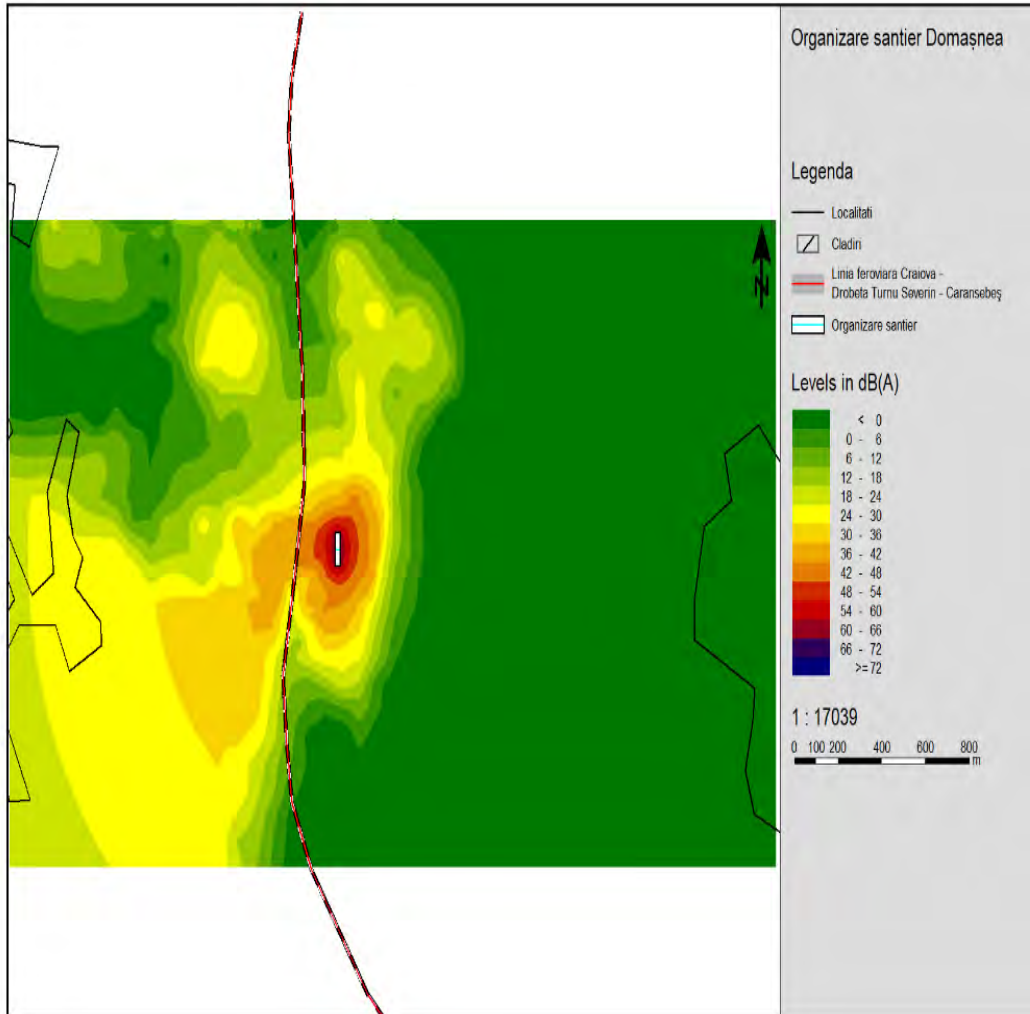
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



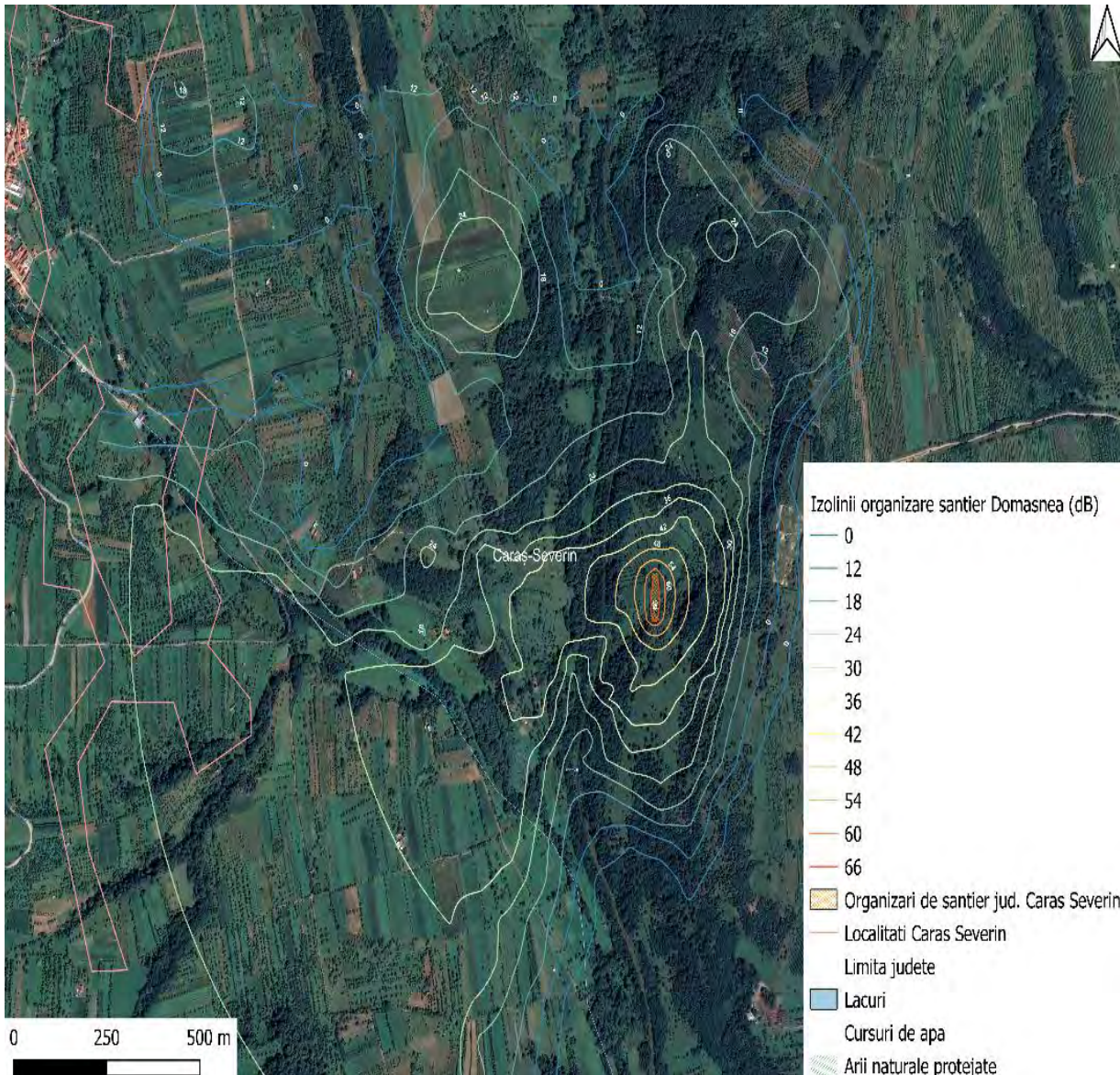


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

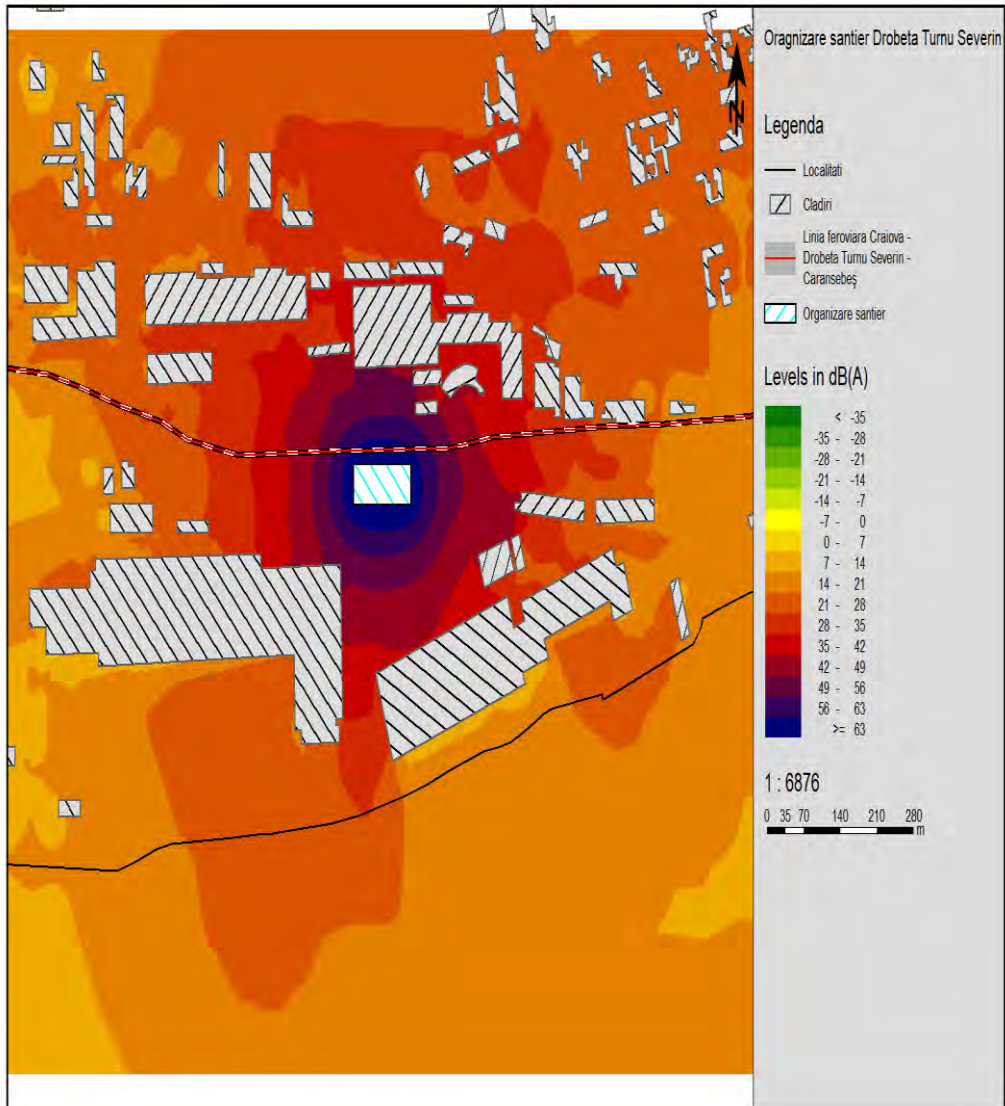
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



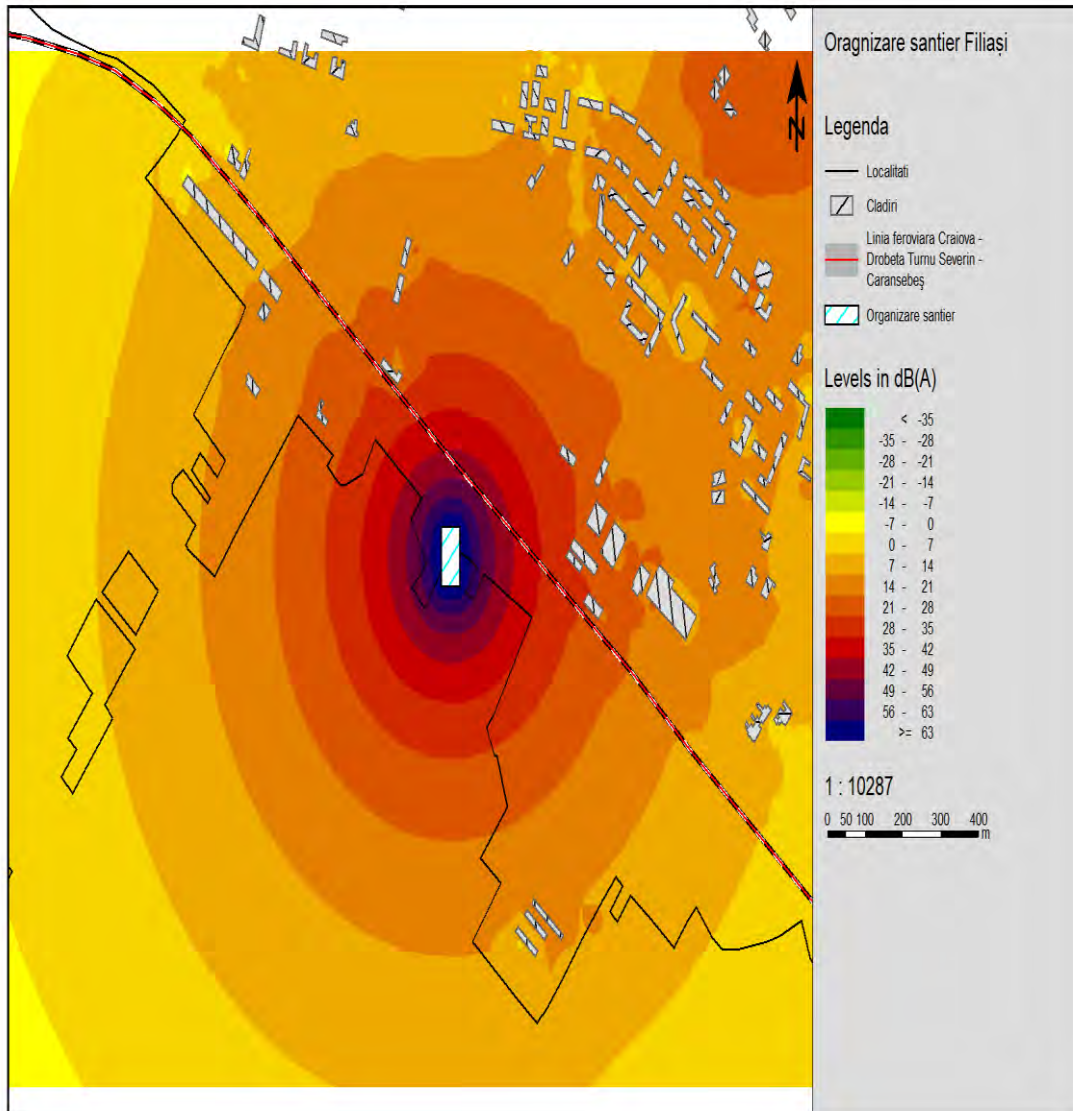


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



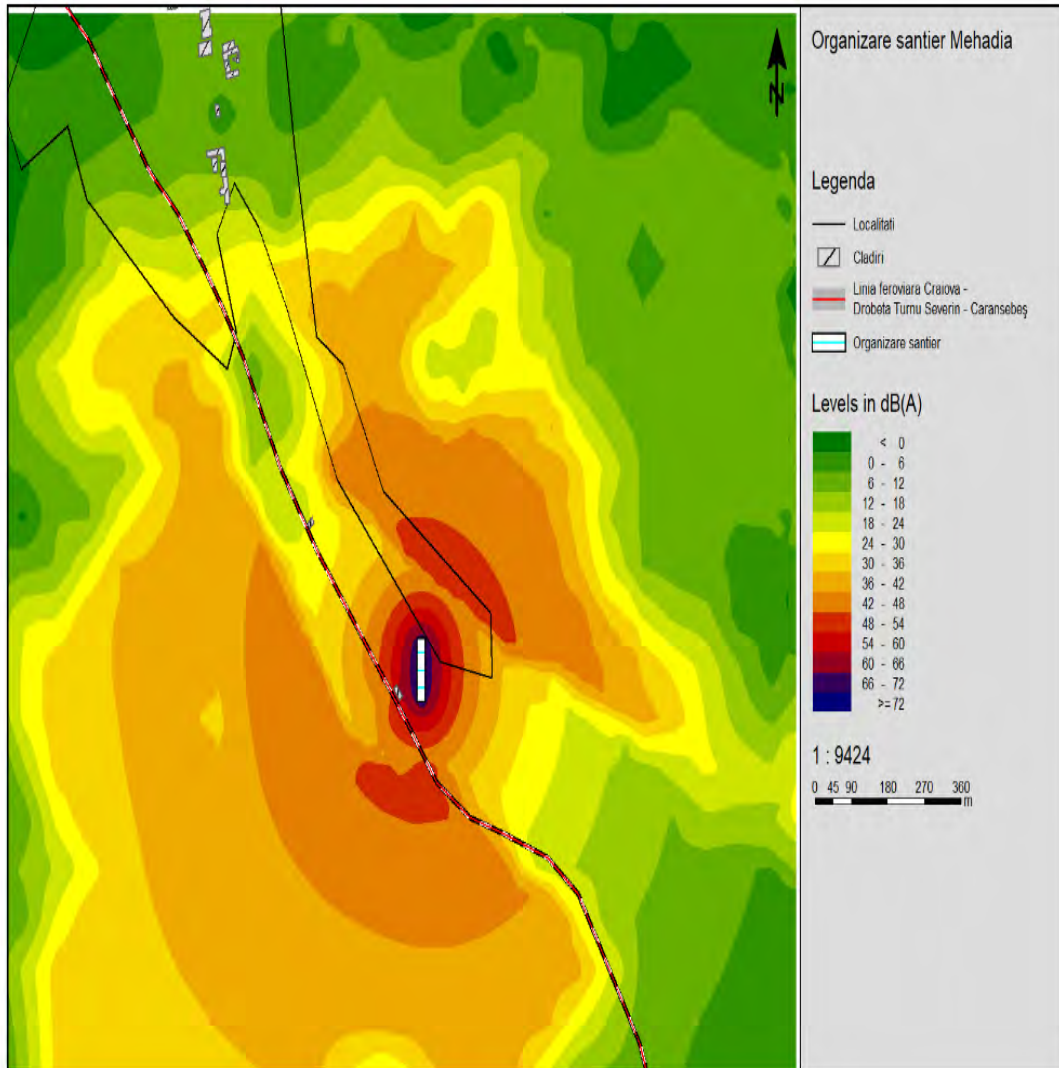


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



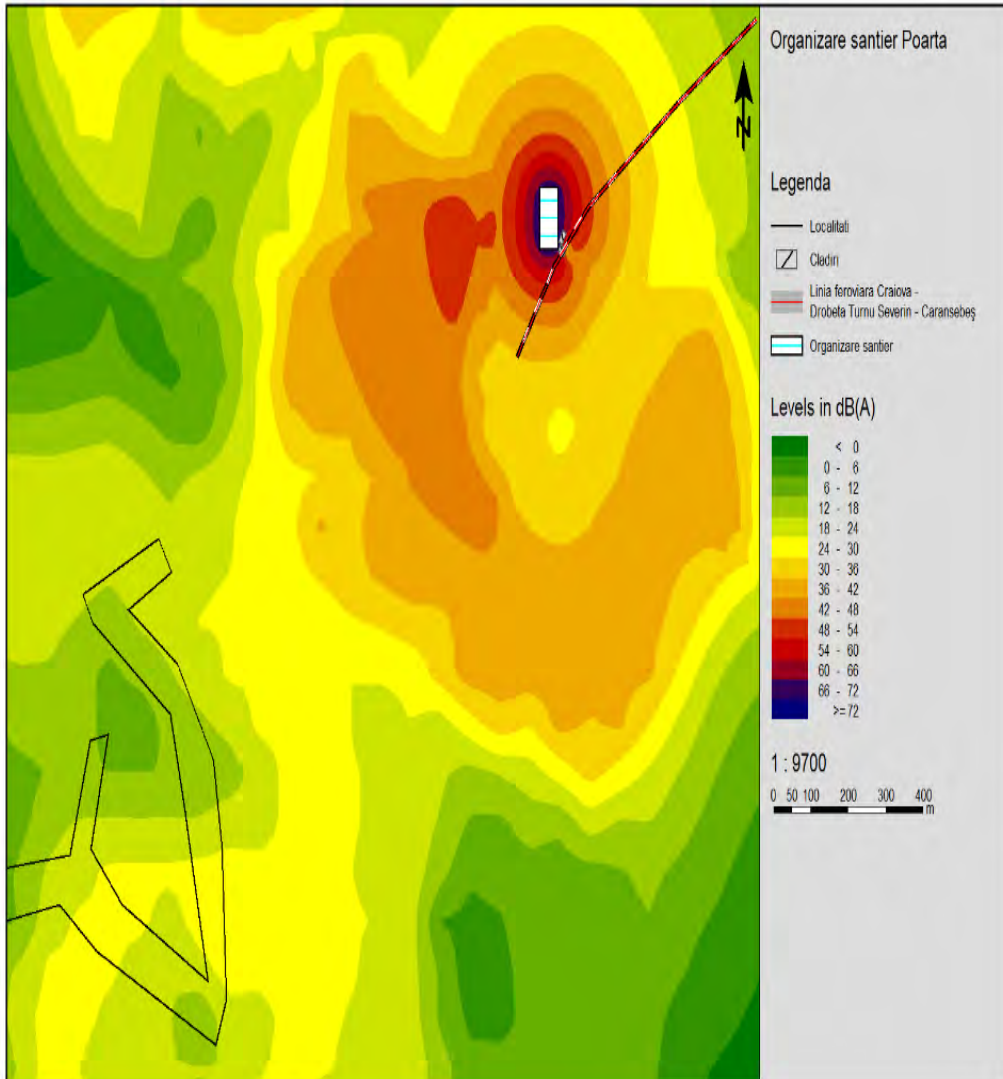


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



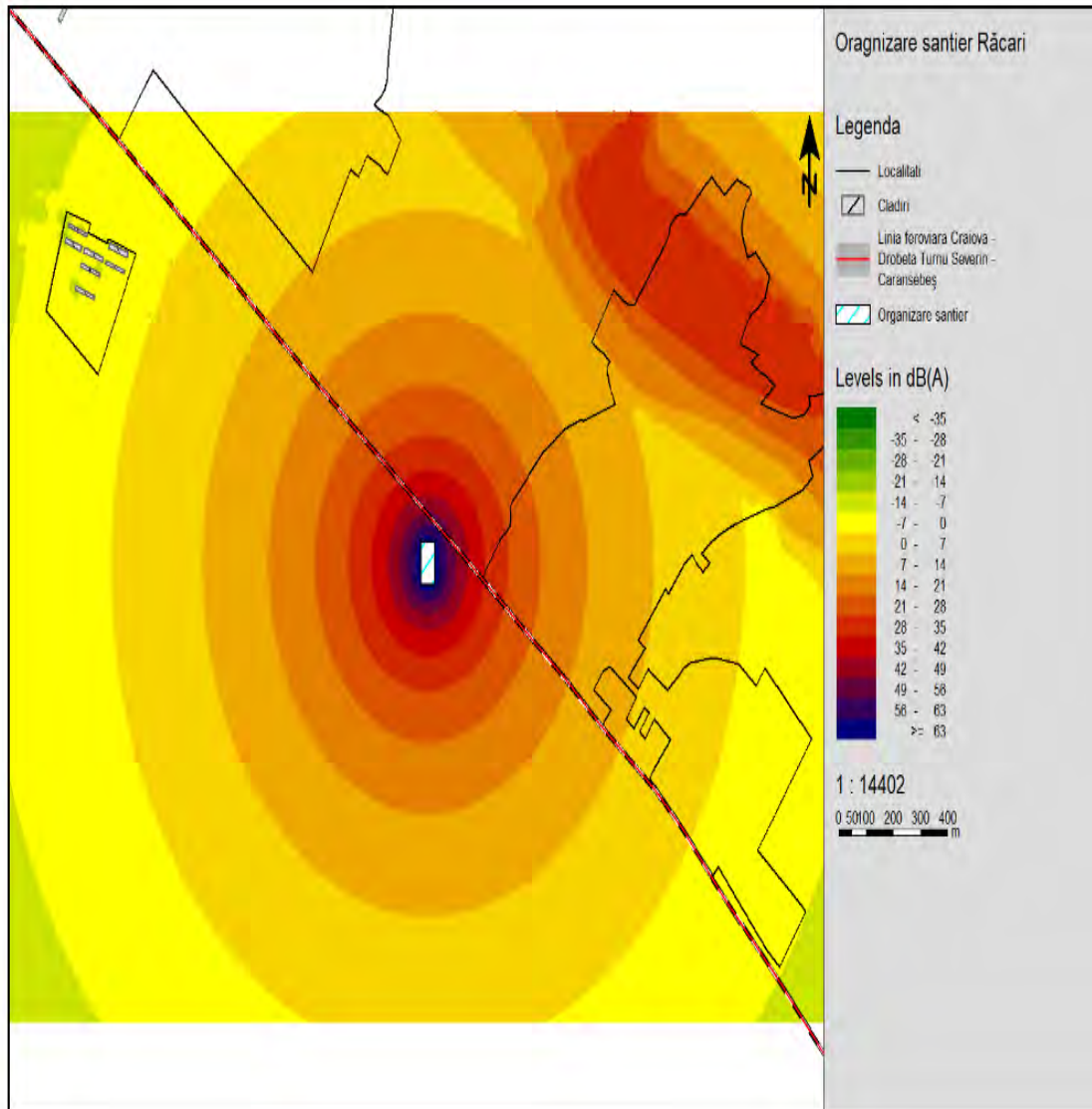


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



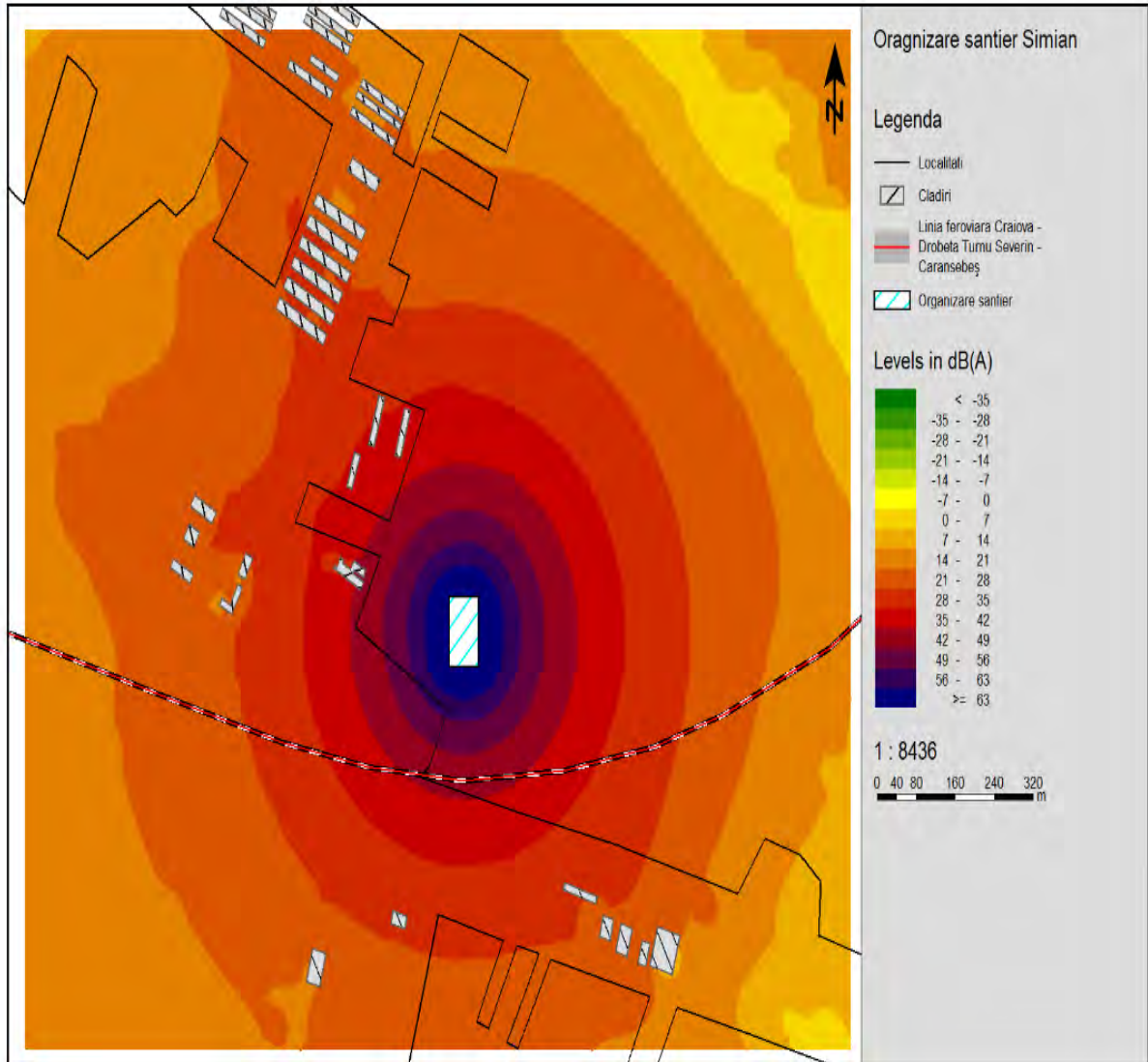


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



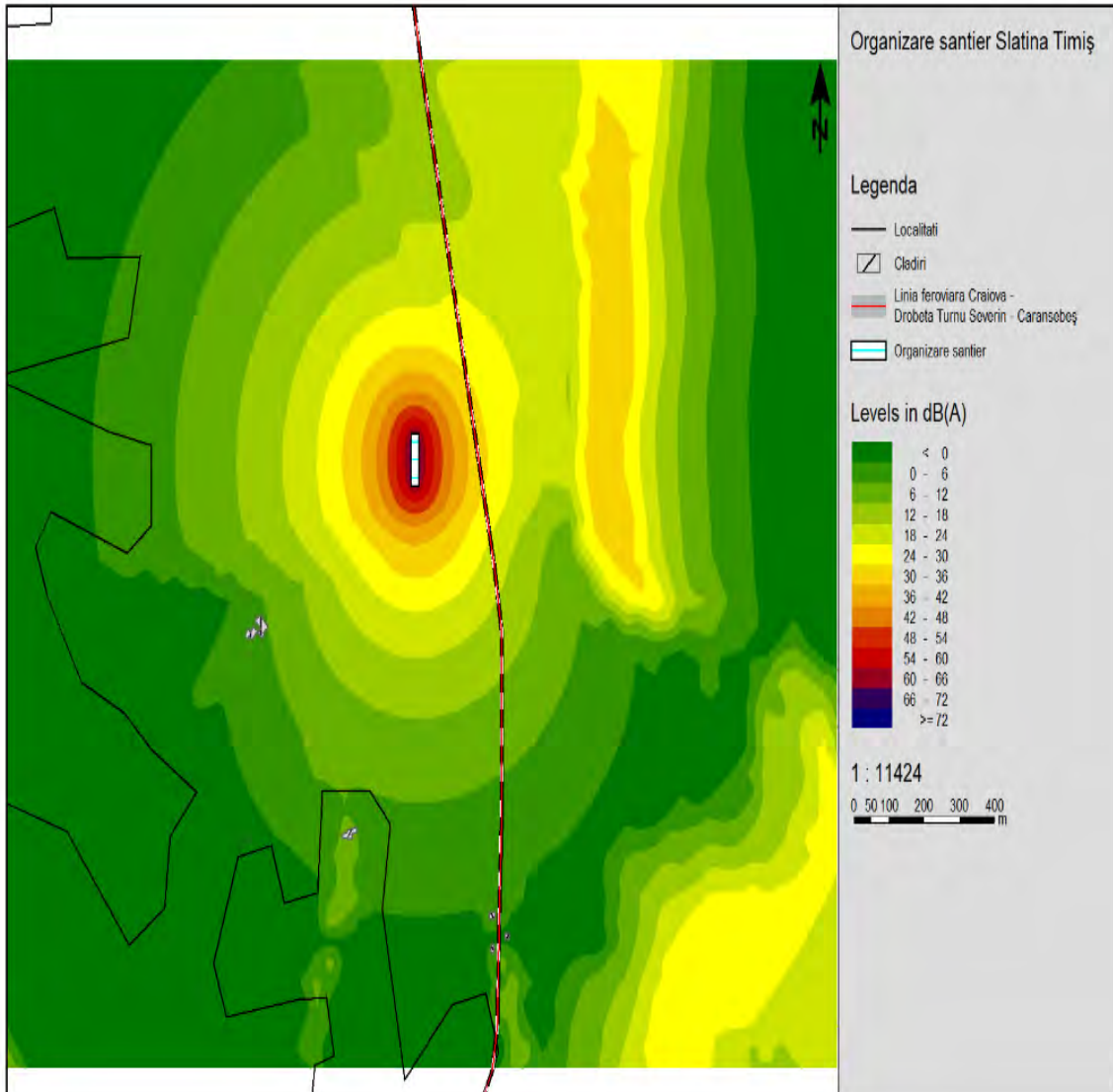


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



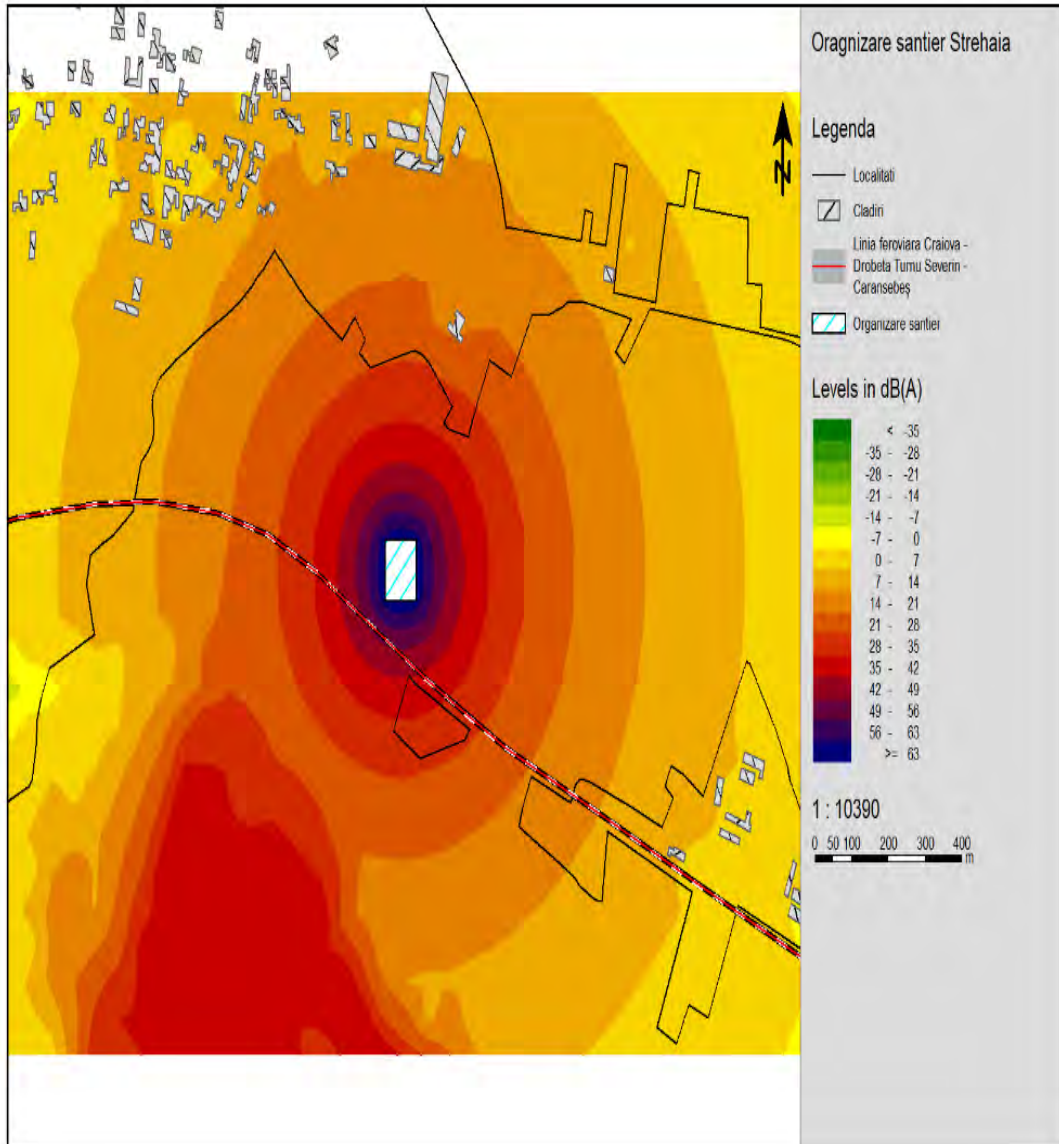


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



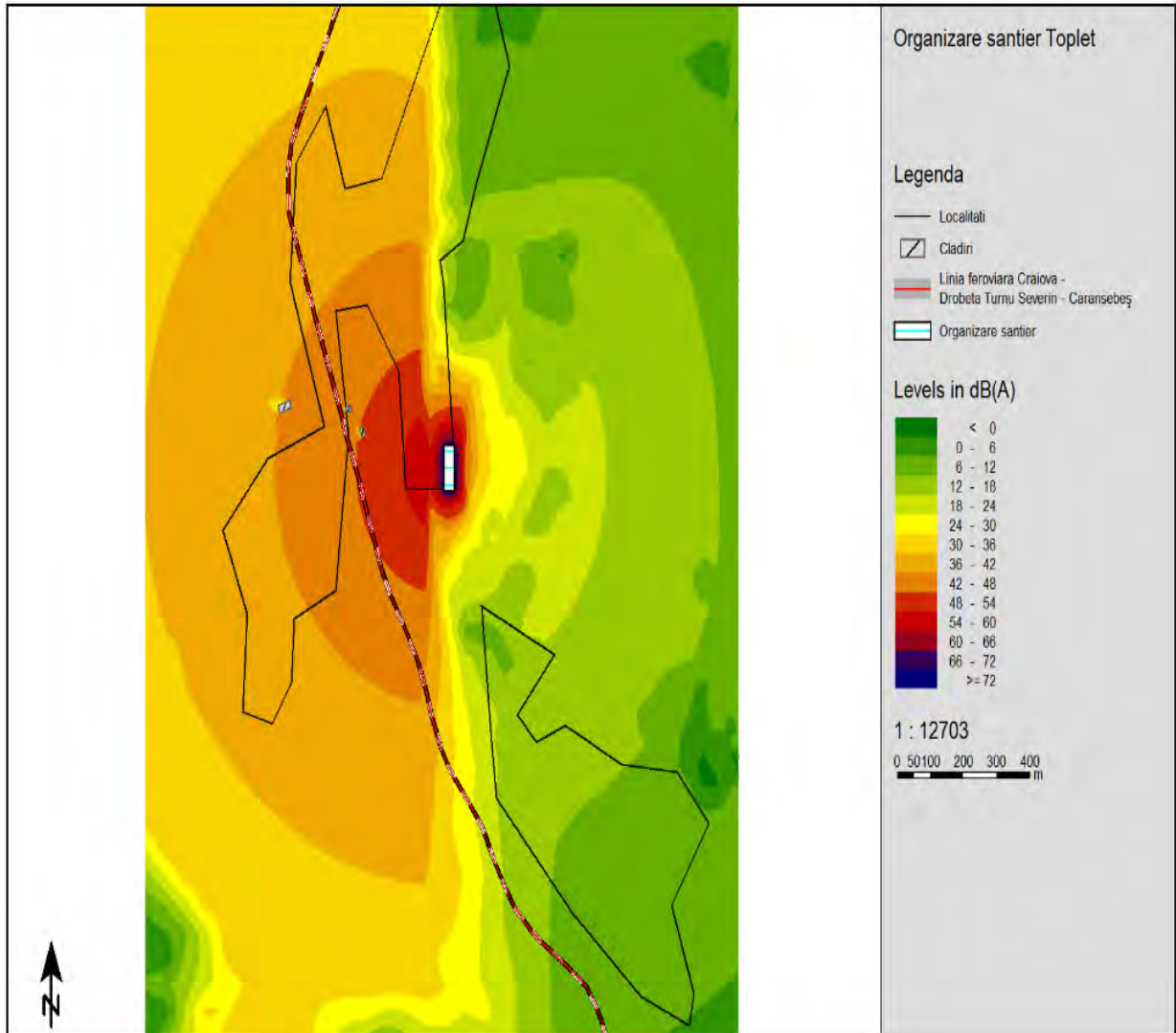


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



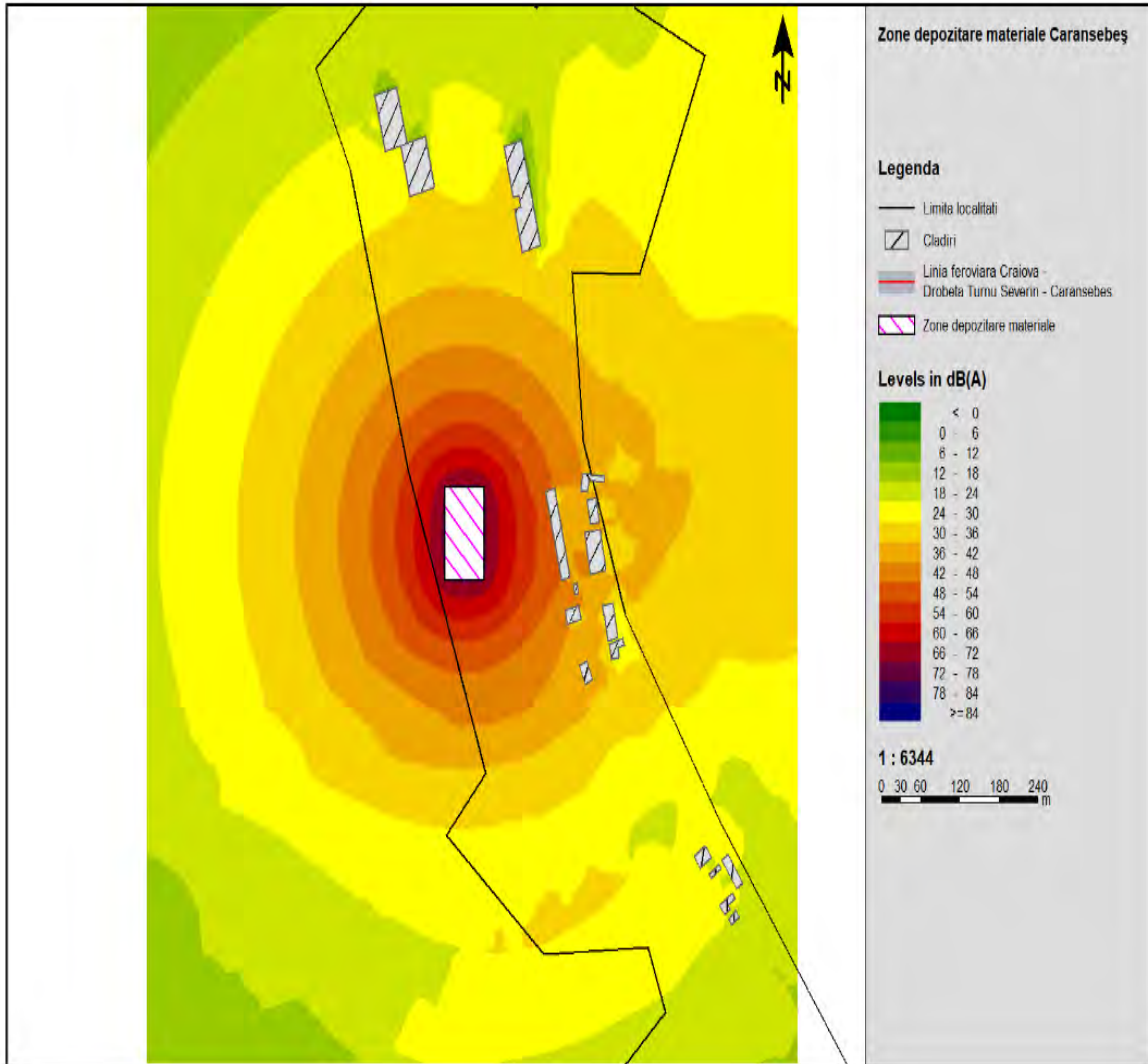
*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Zone depozitare materiale





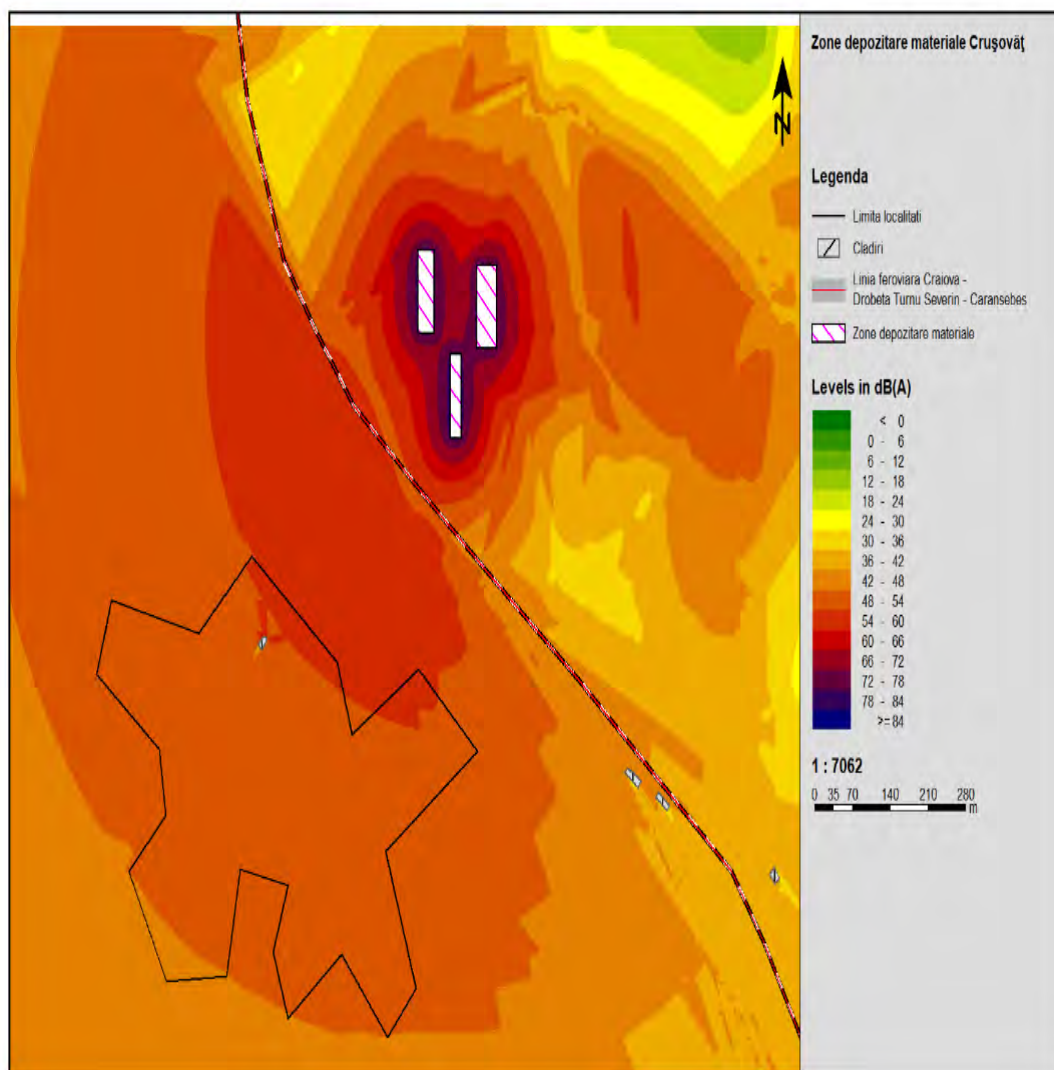


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



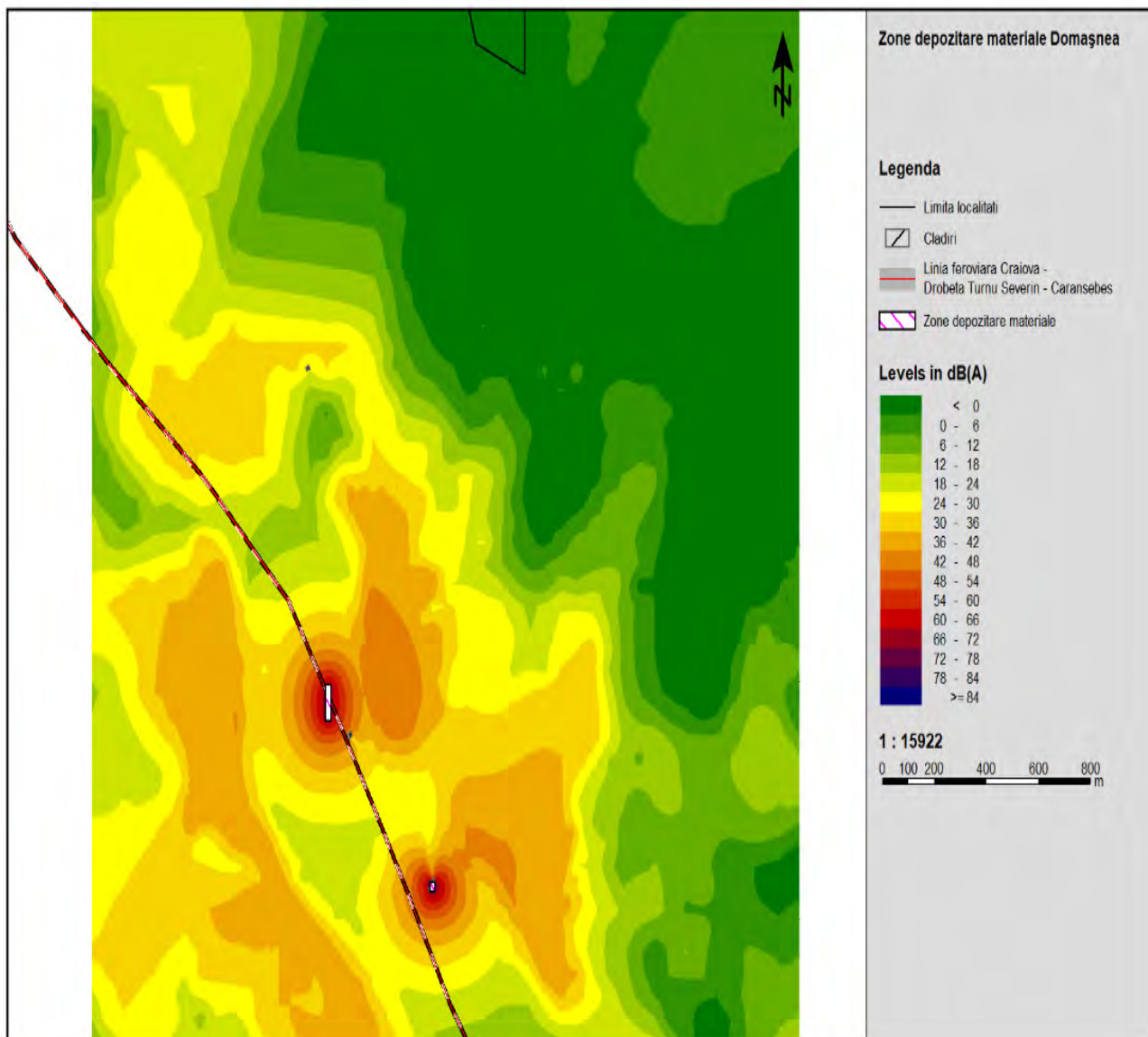


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

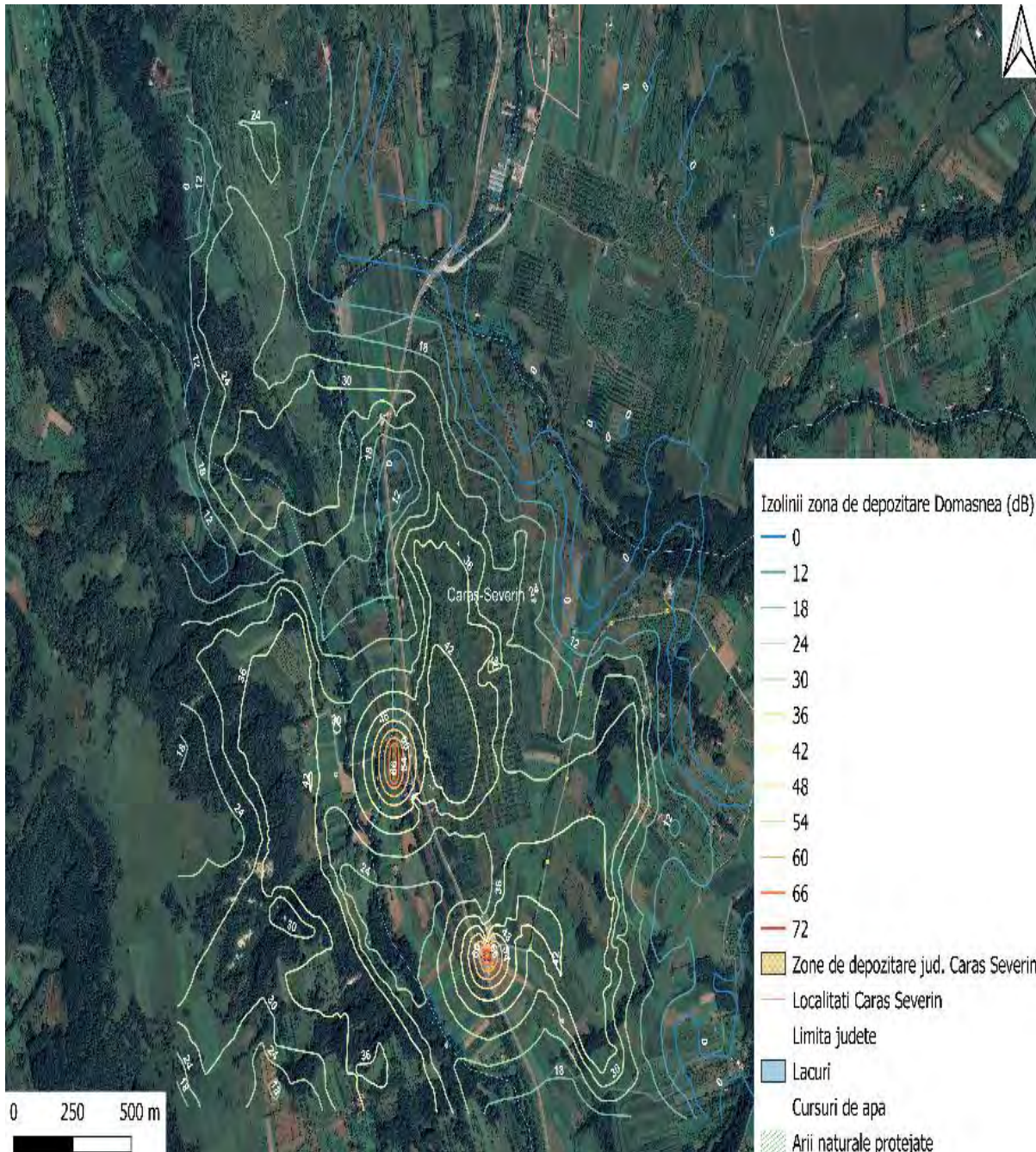
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



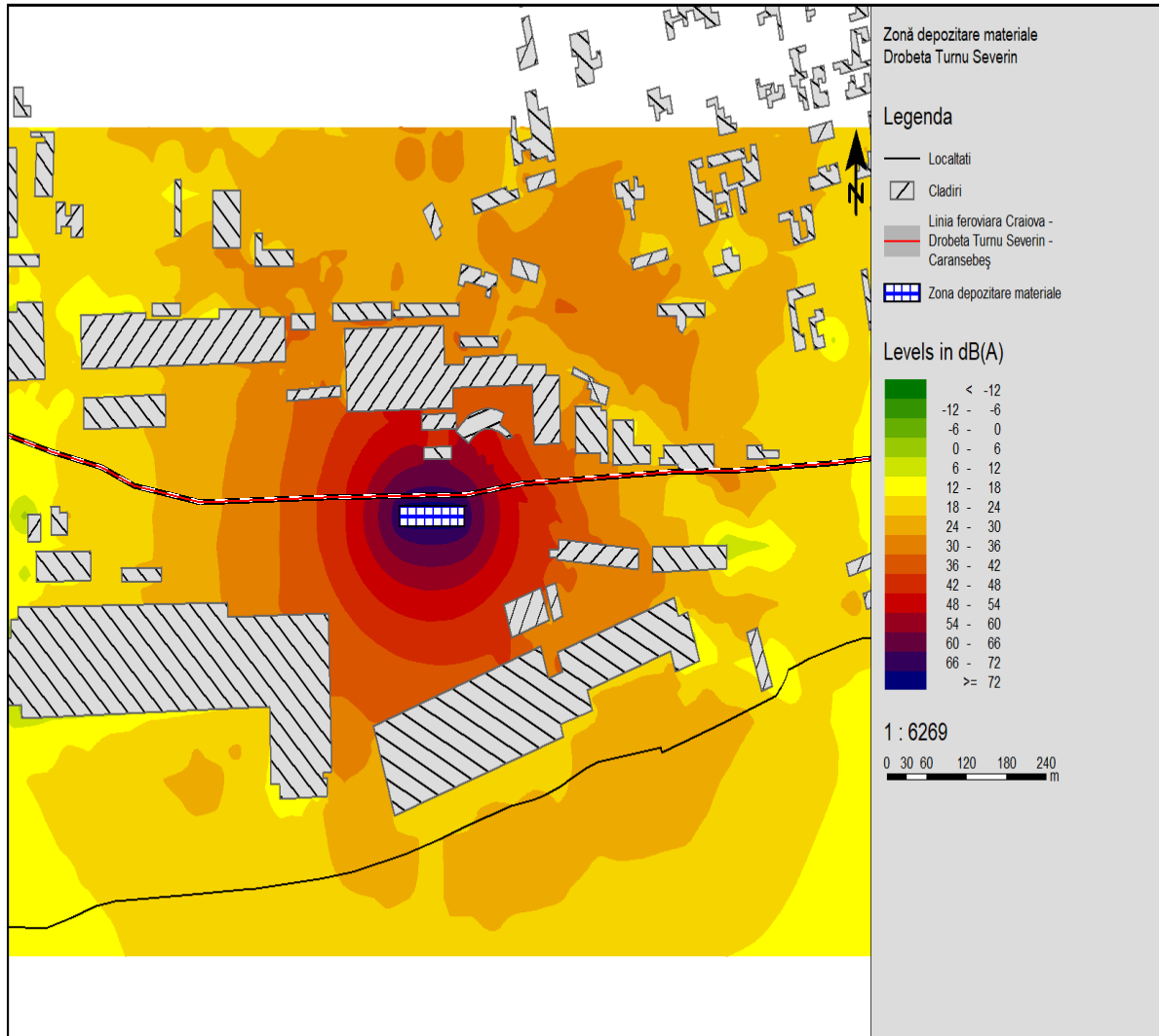


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





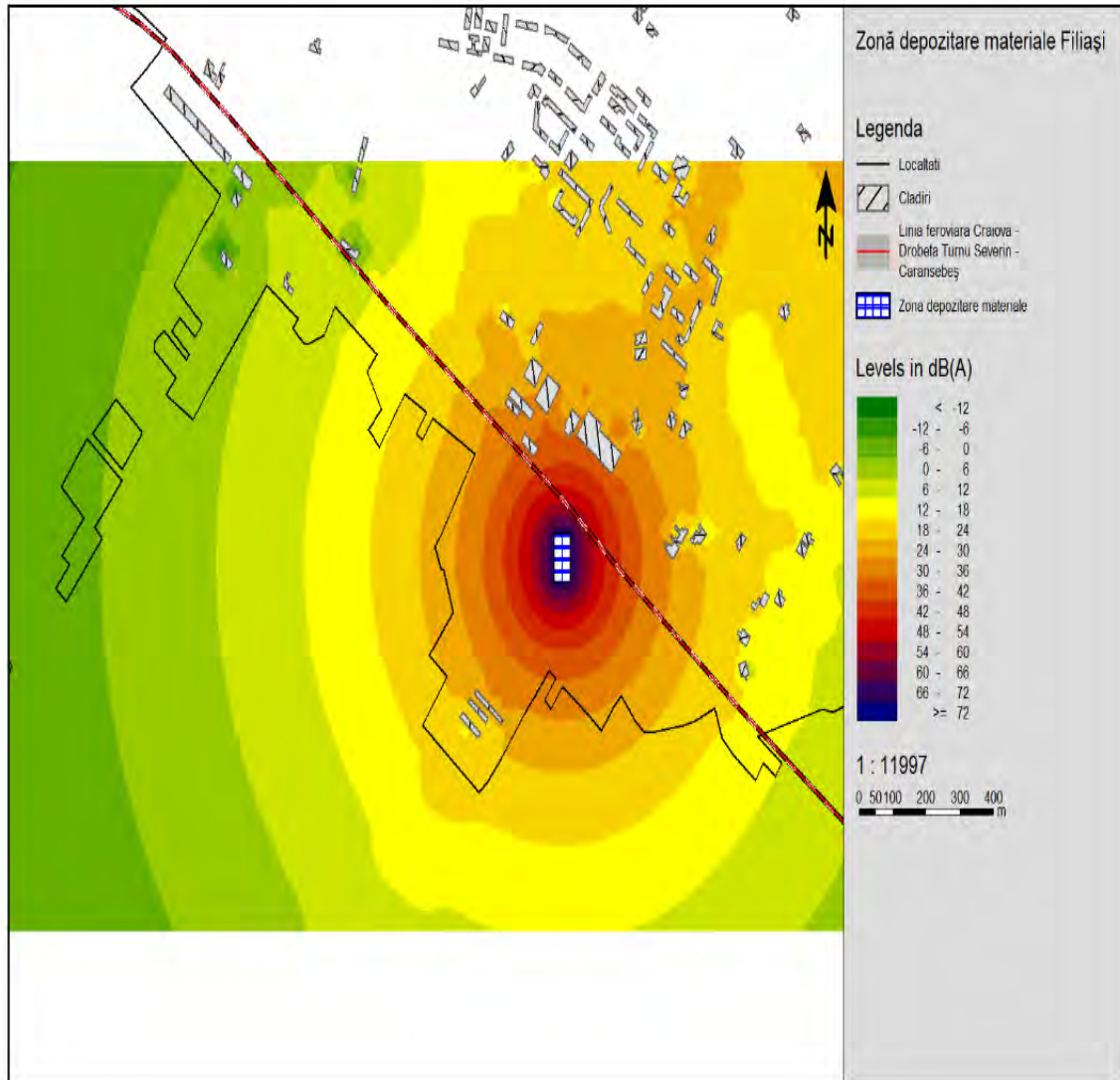
Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI







*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

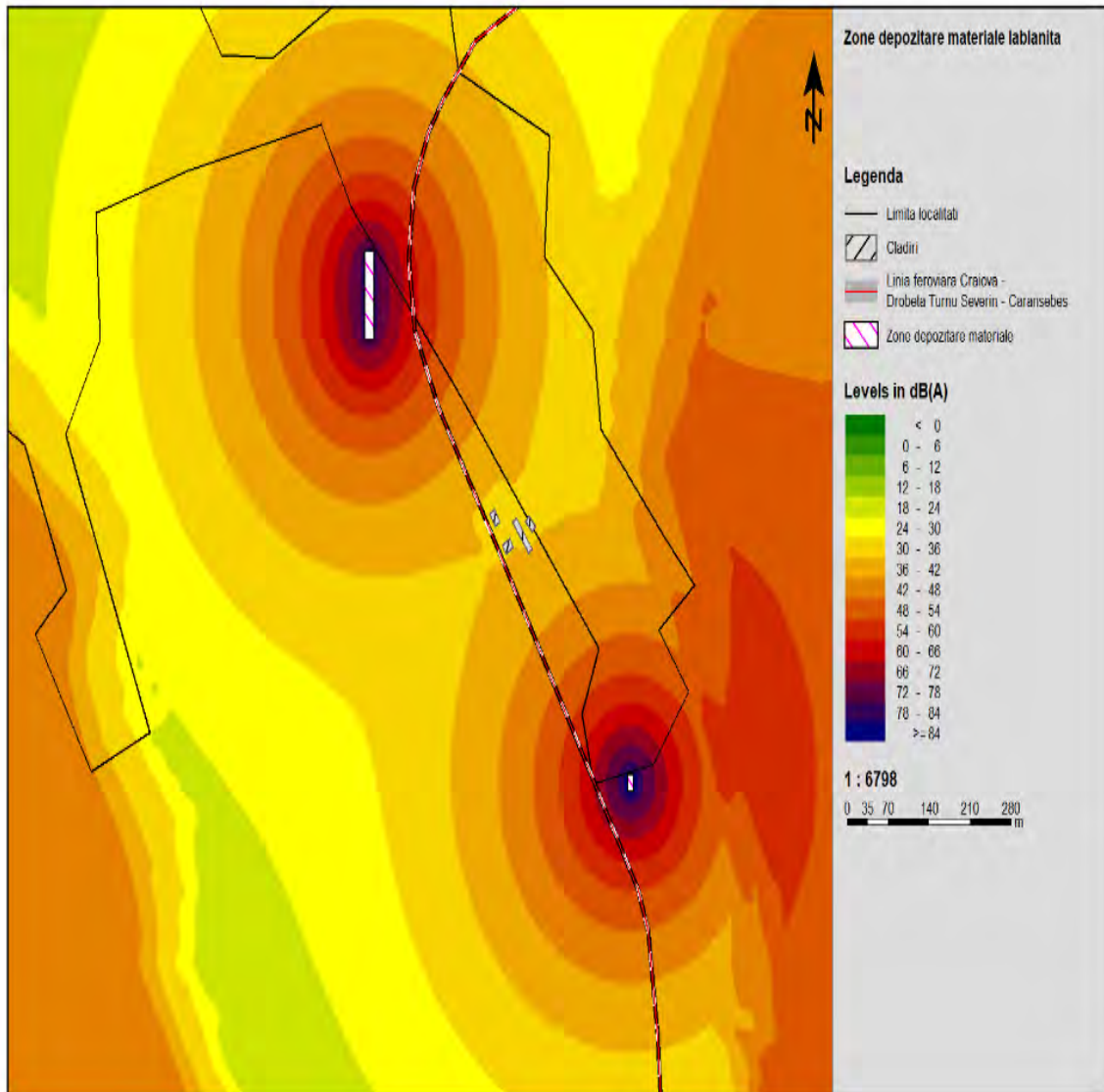
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



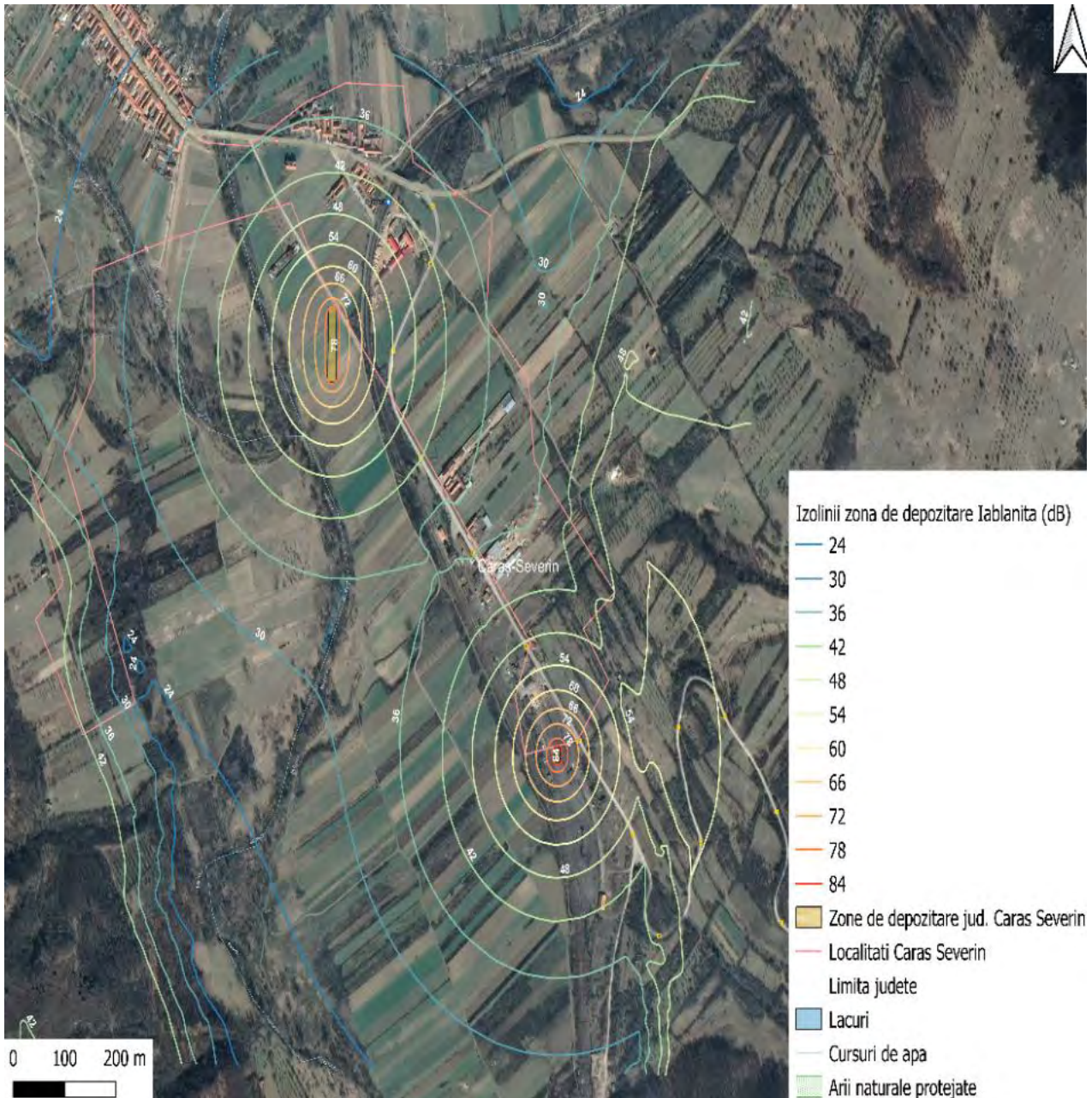


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

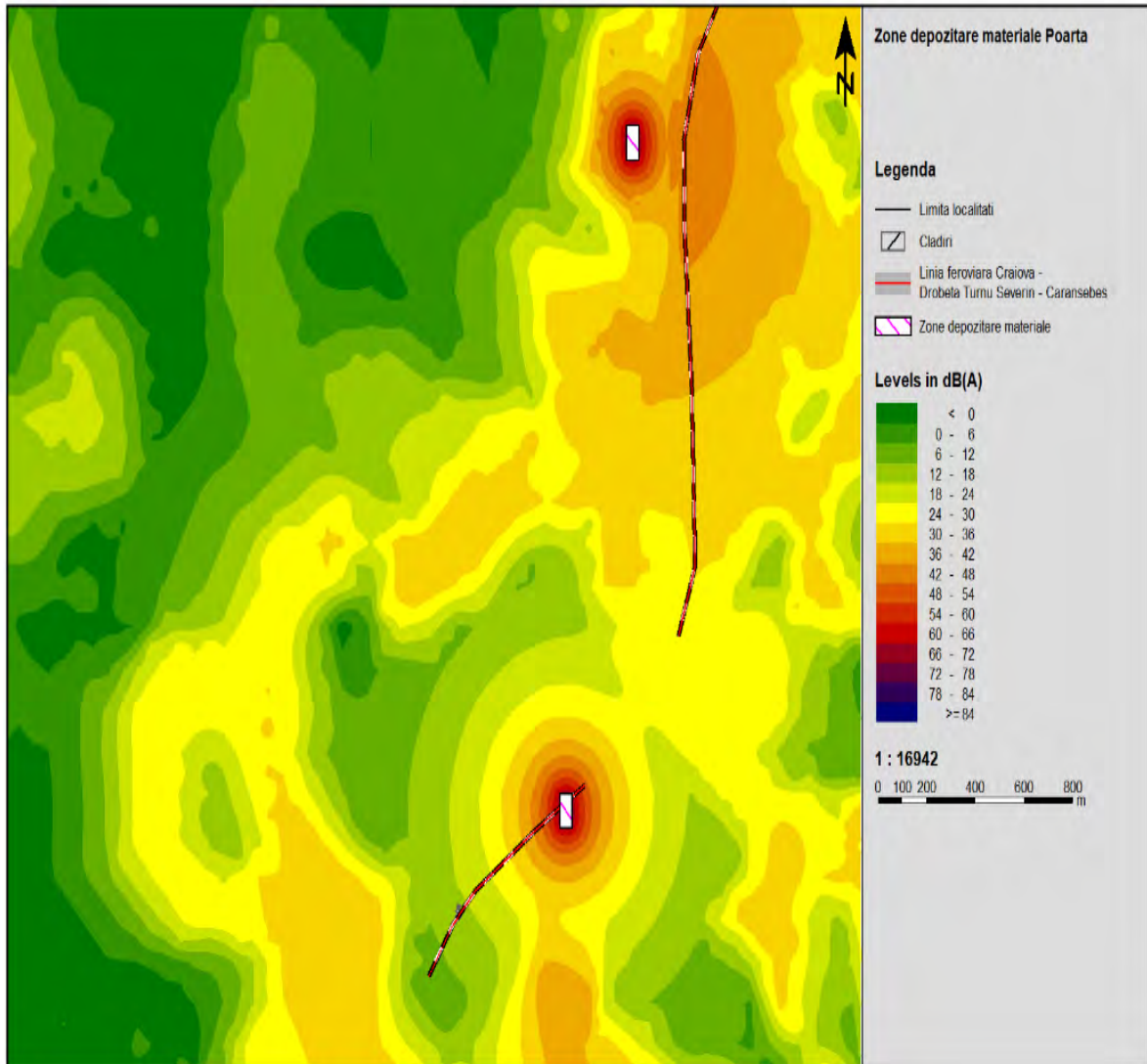
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

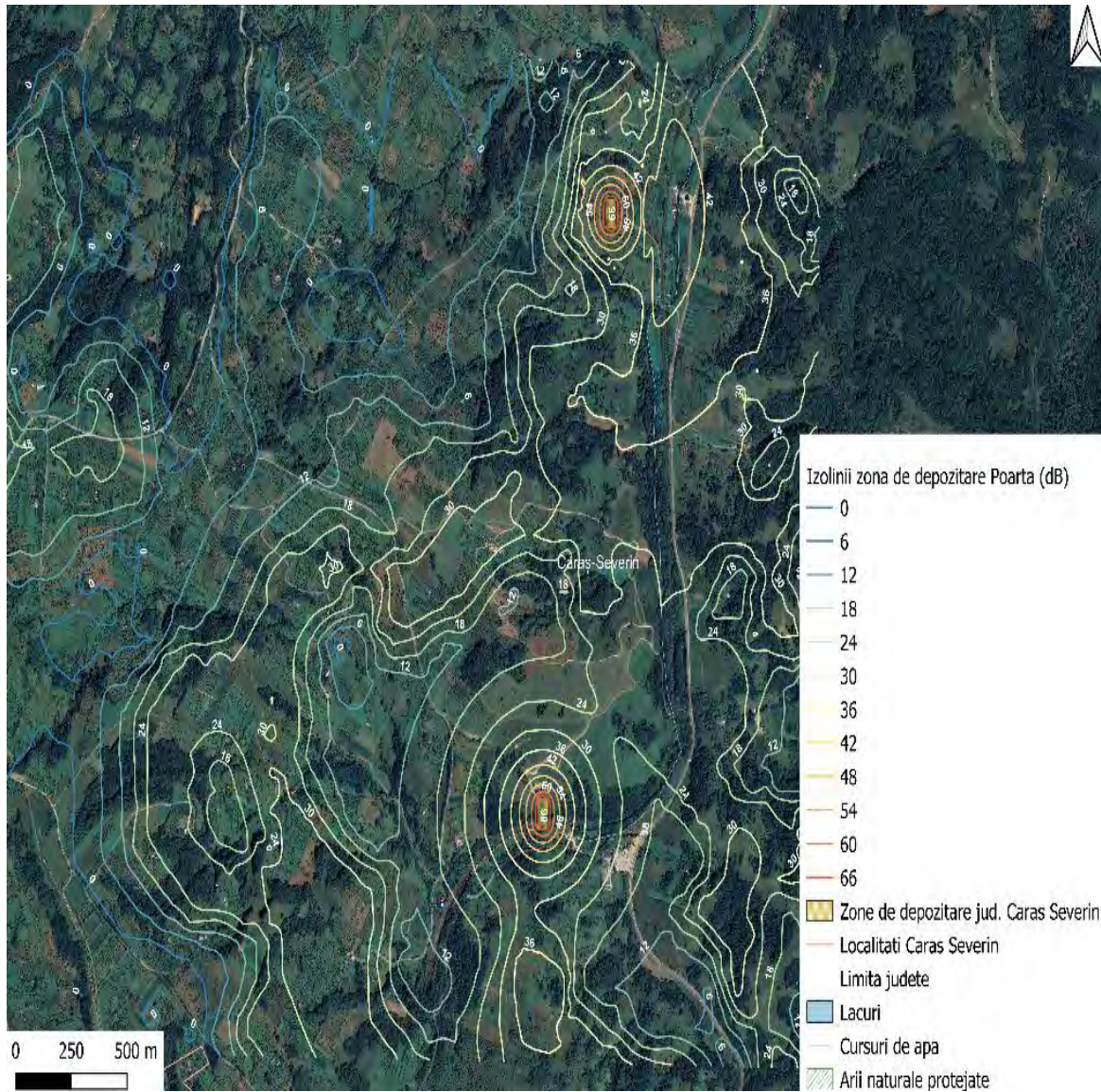
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



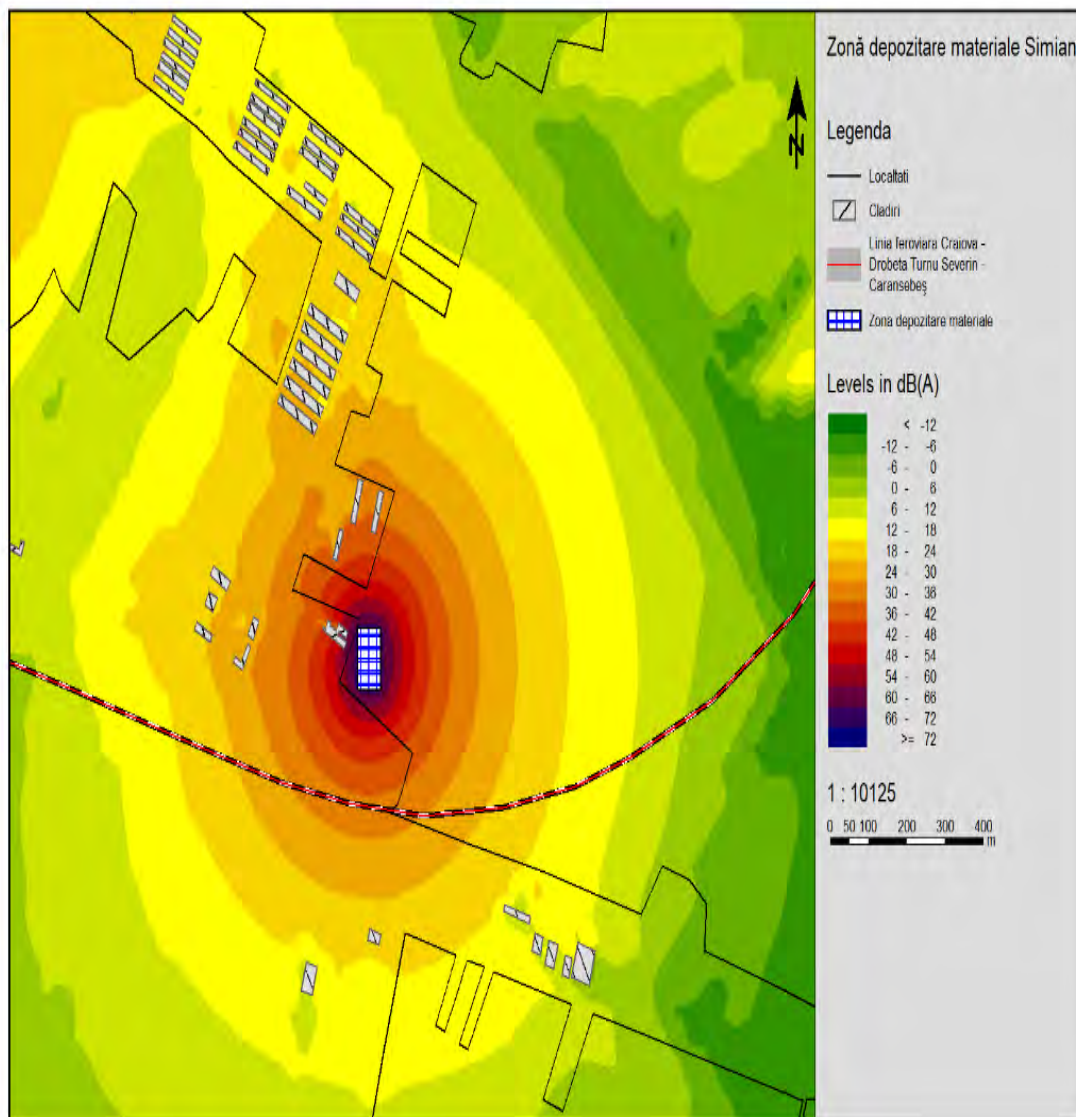


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

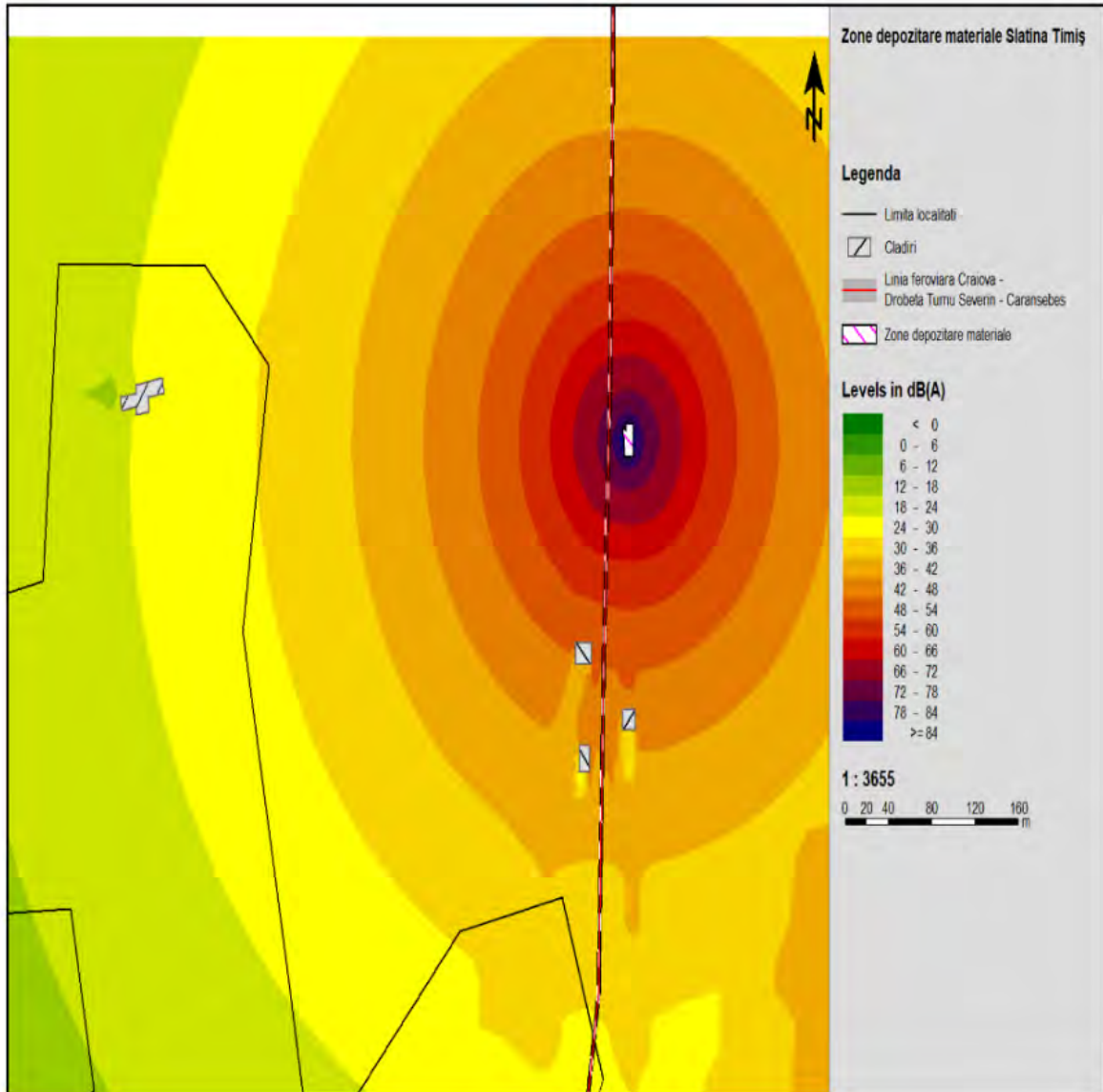
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



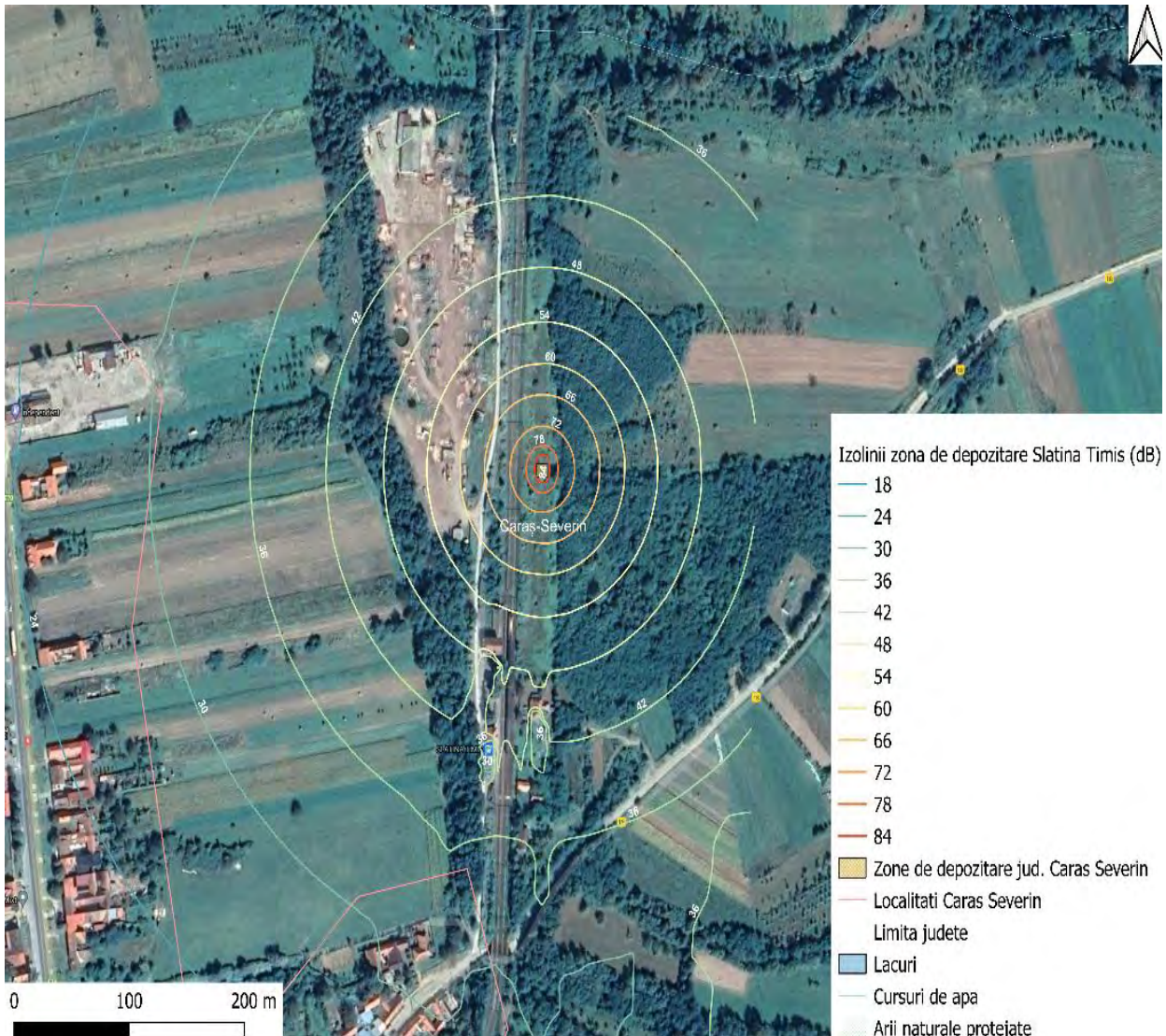


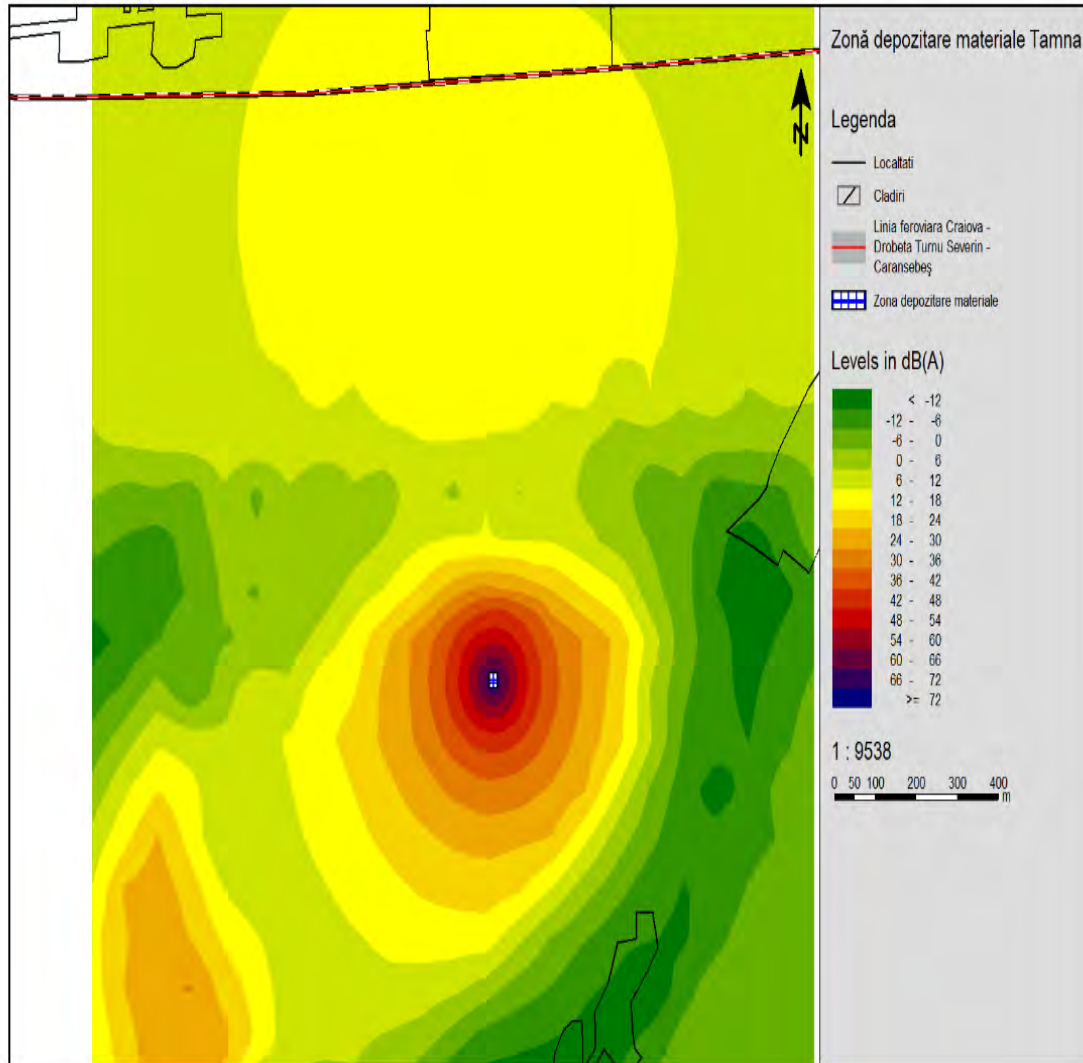
Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI







*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



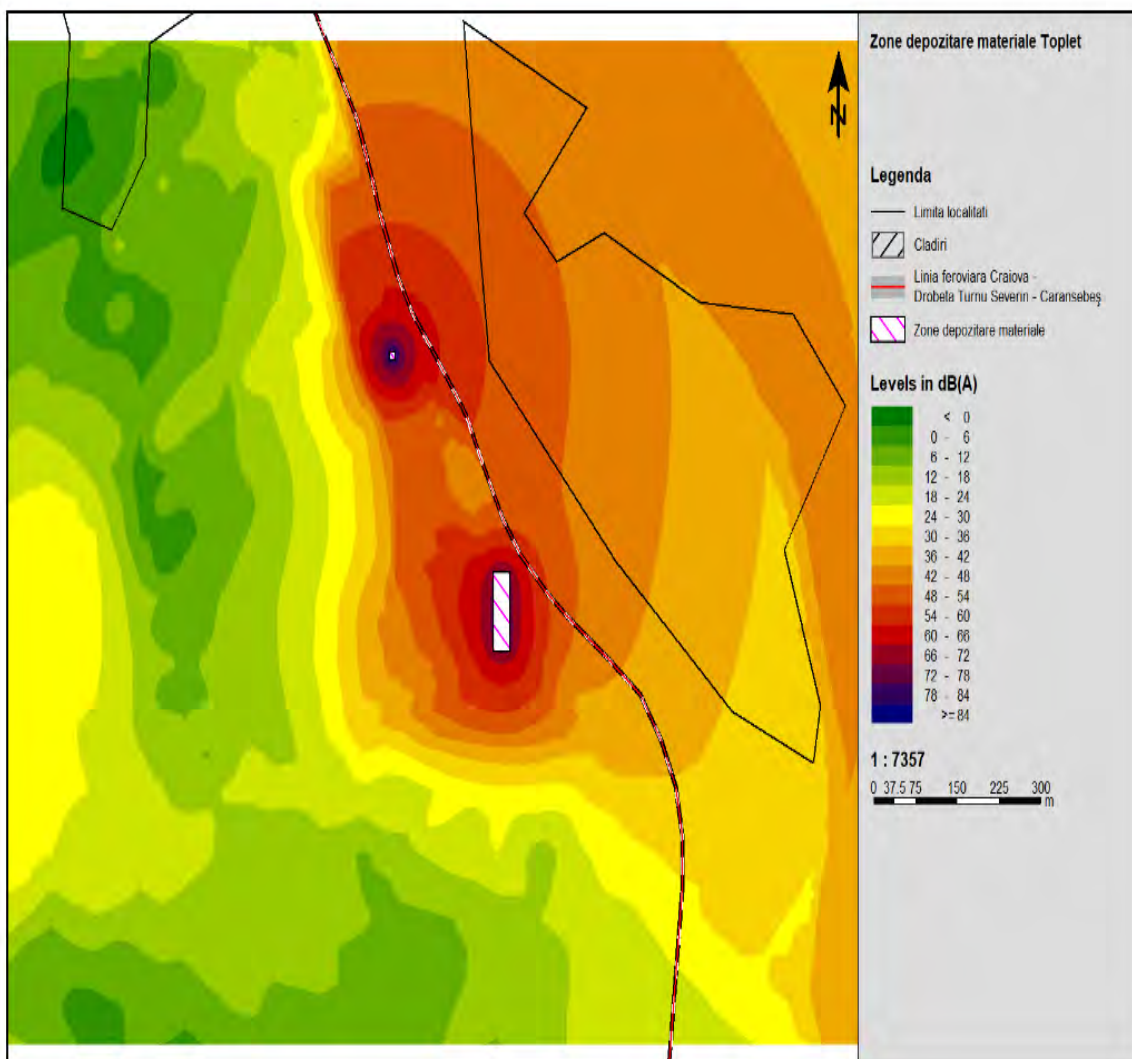


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

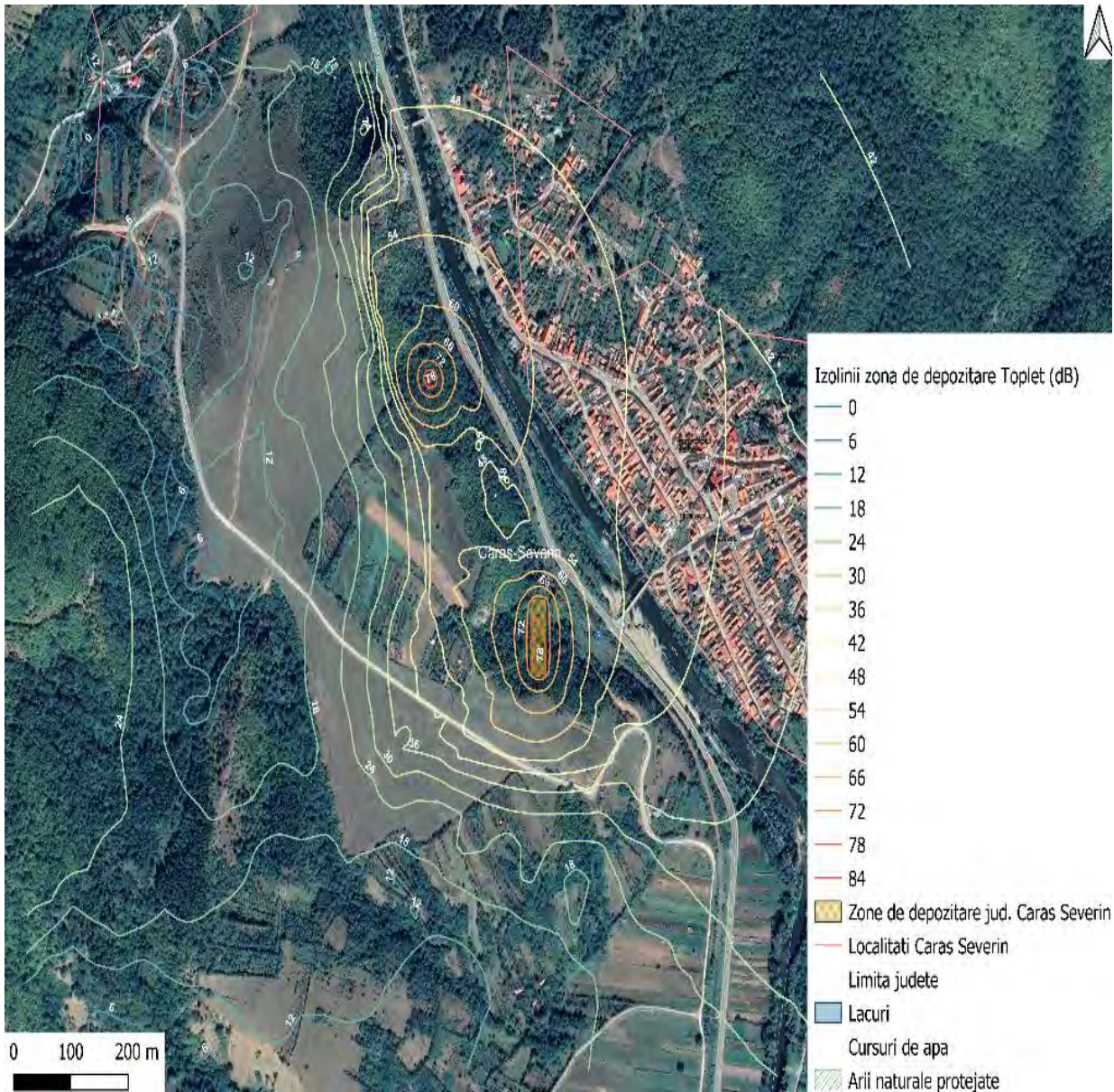
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





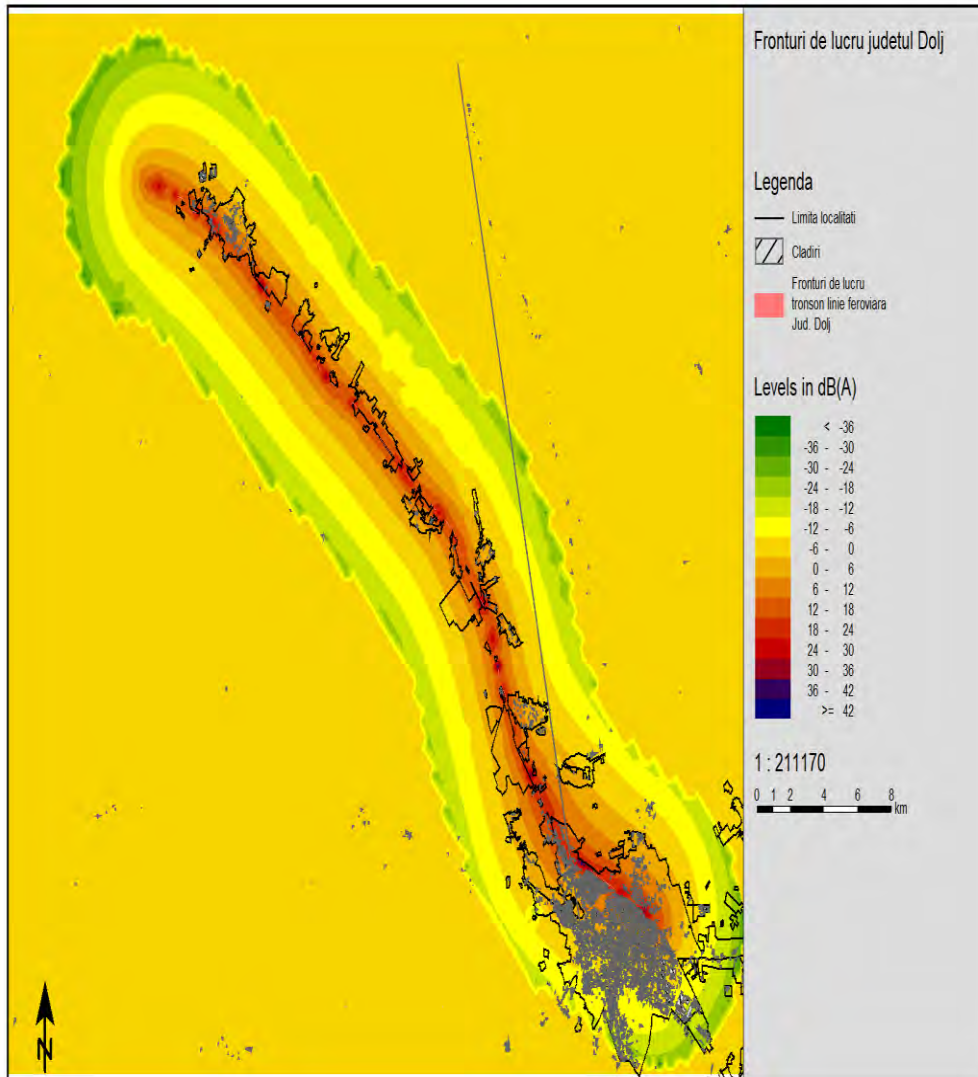
*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Fronturi de lucru



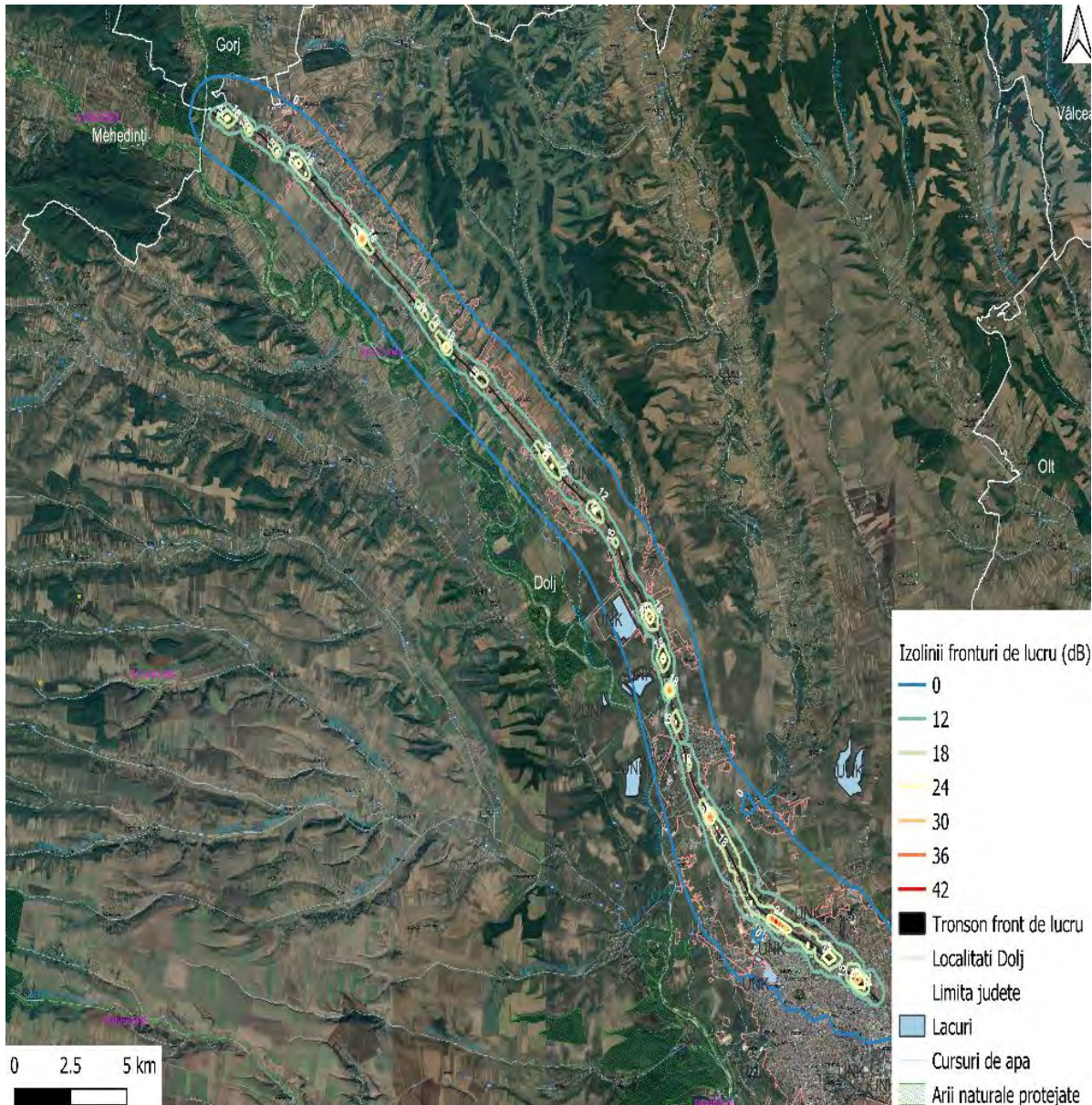


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



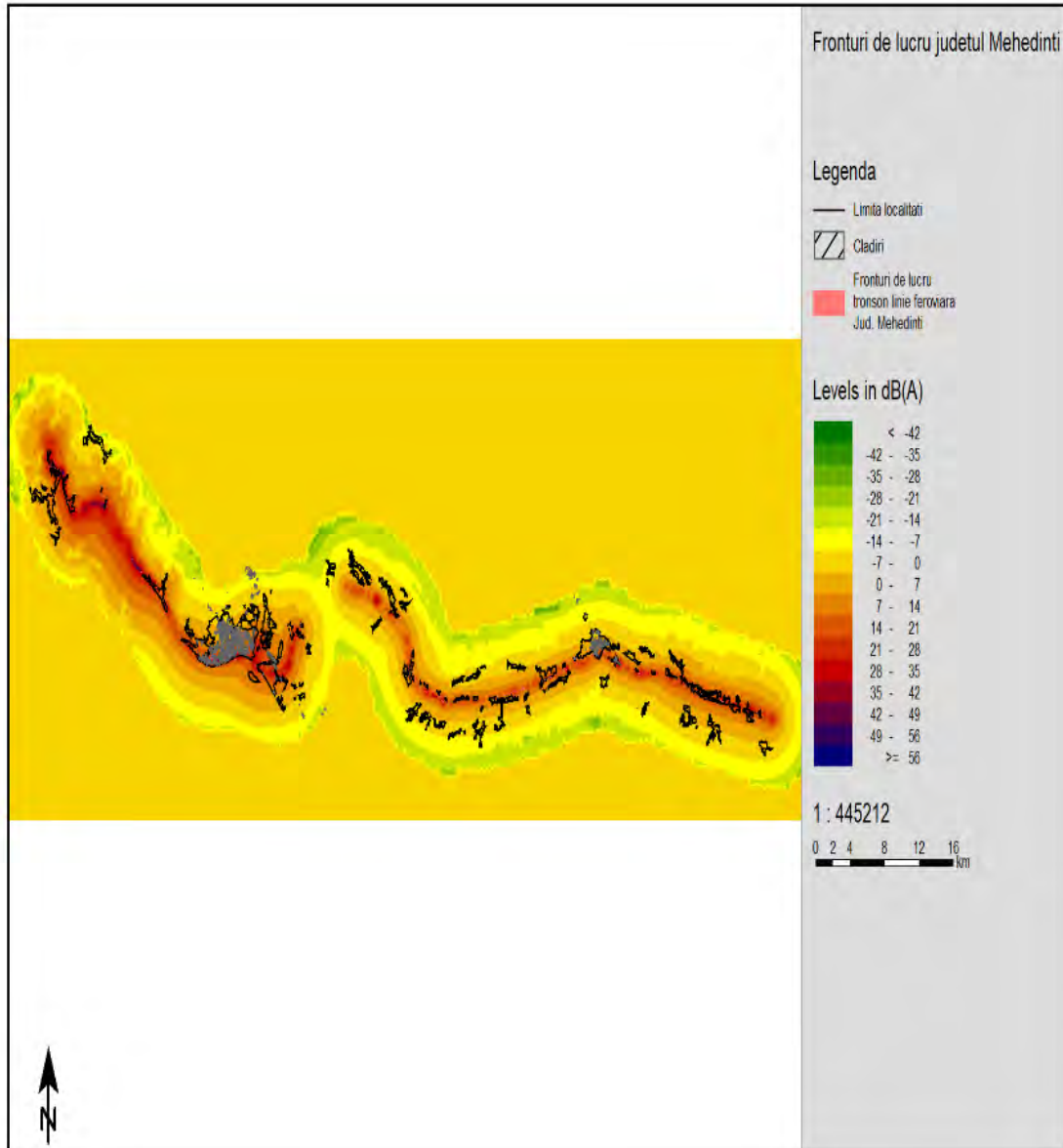


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



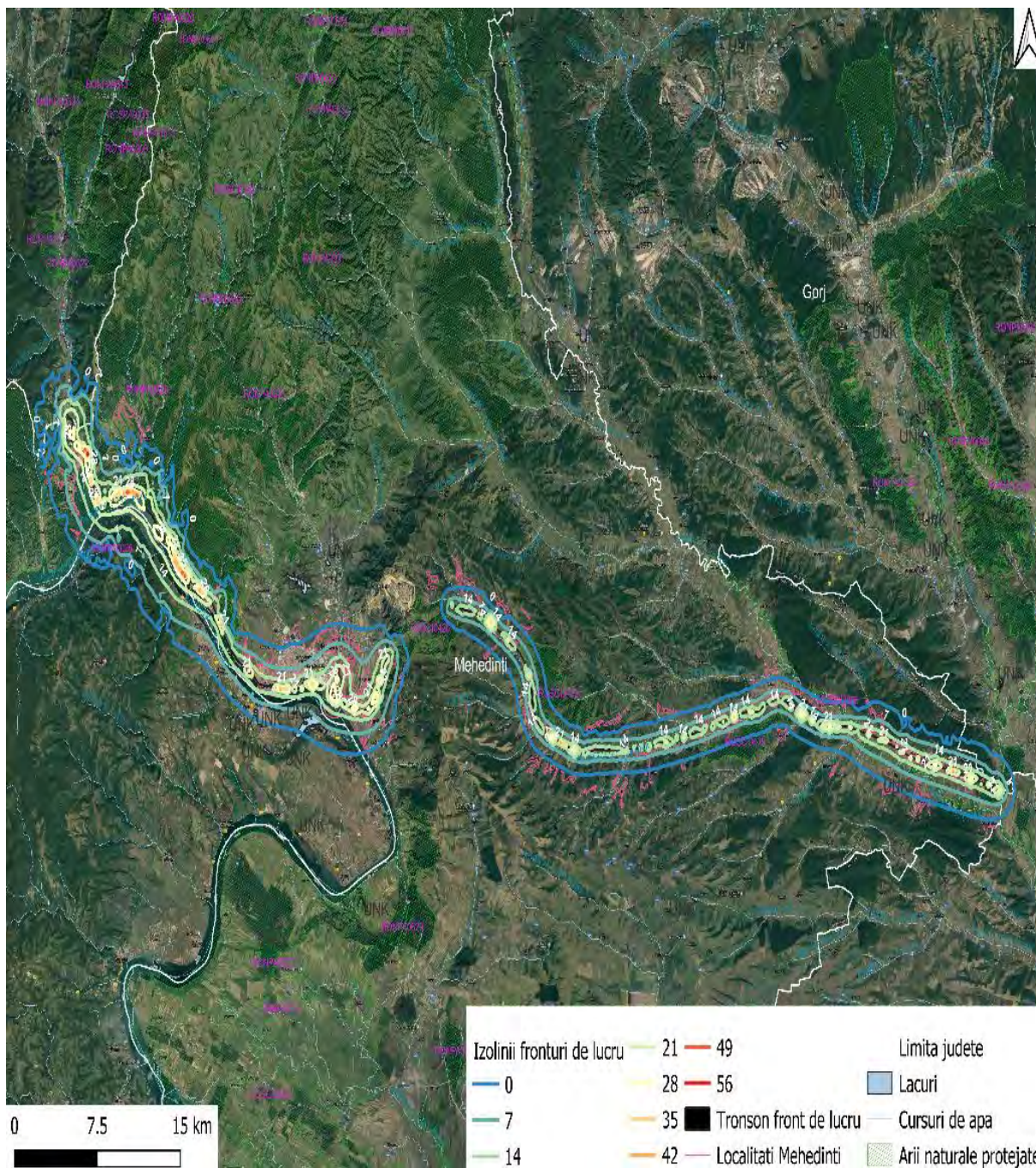


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

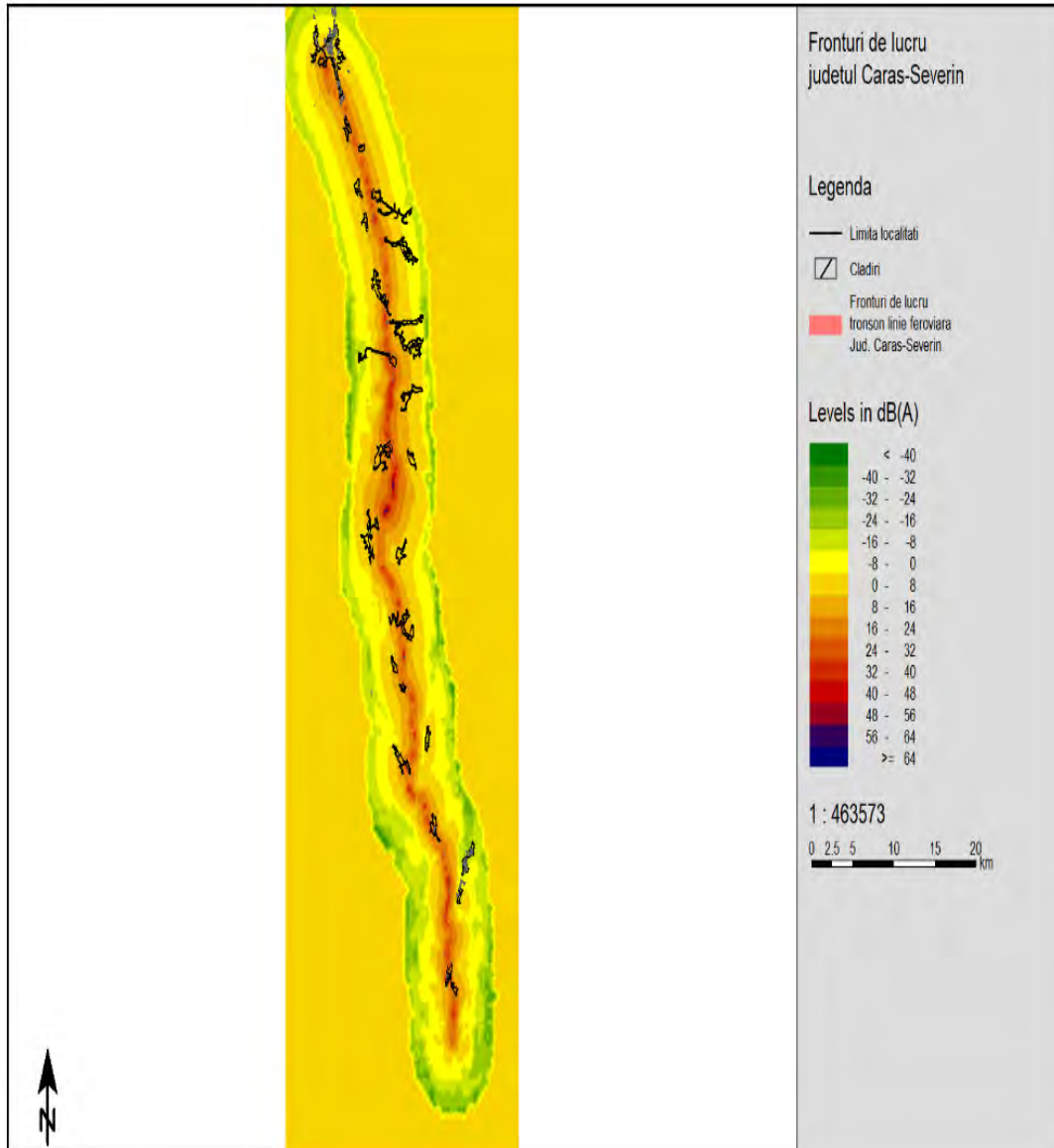


Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



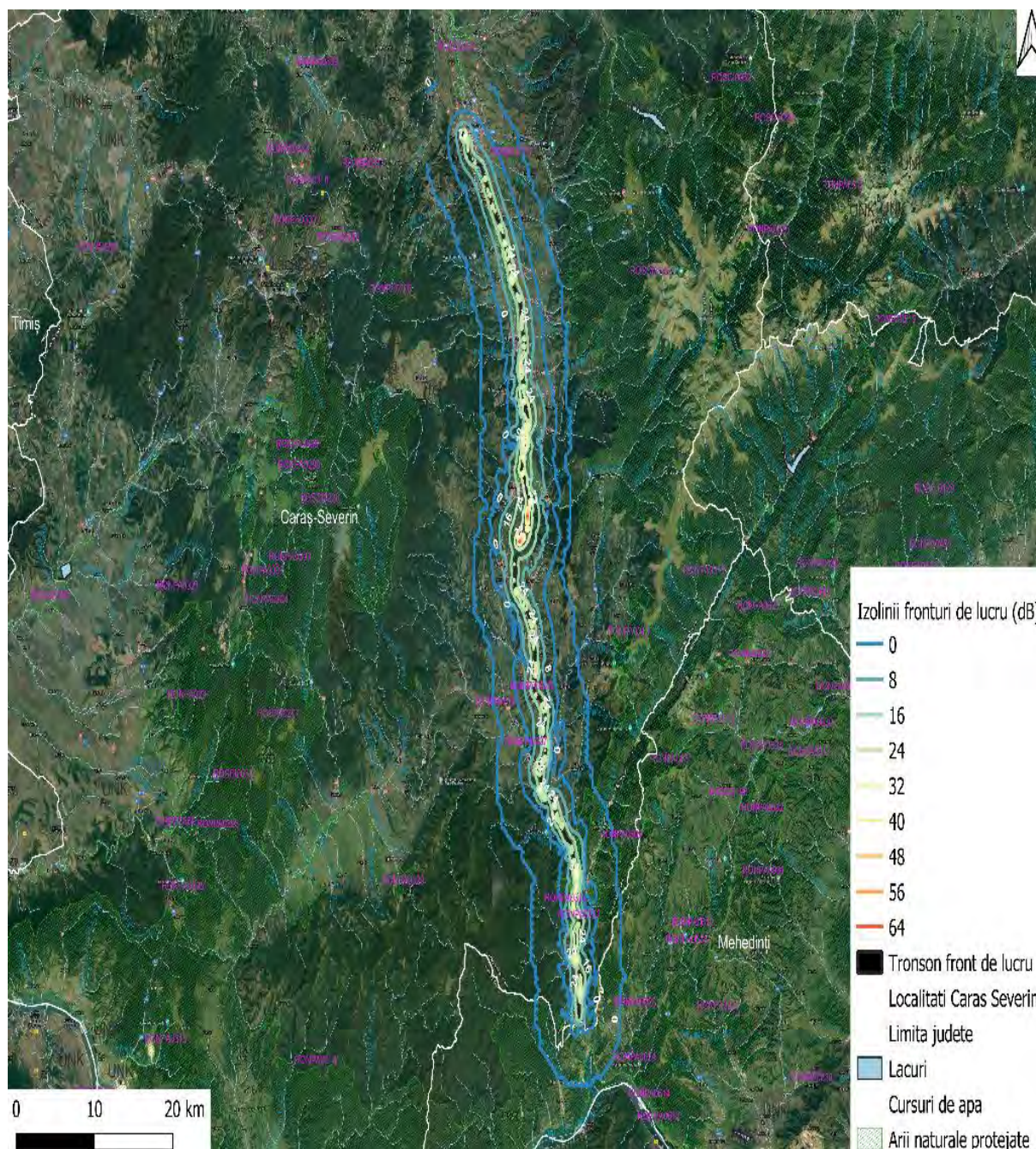


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Trafic autocamioane și utilaje de construcție

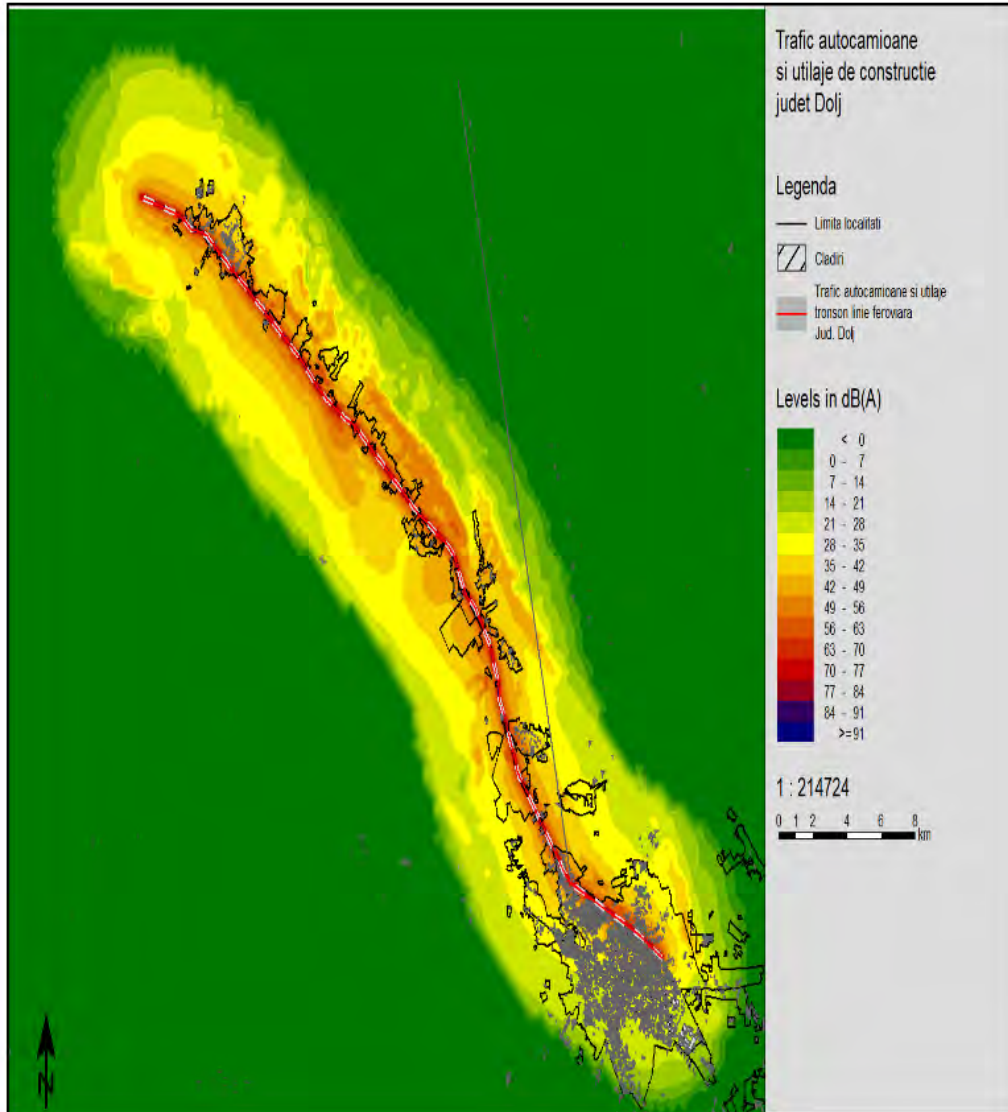


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



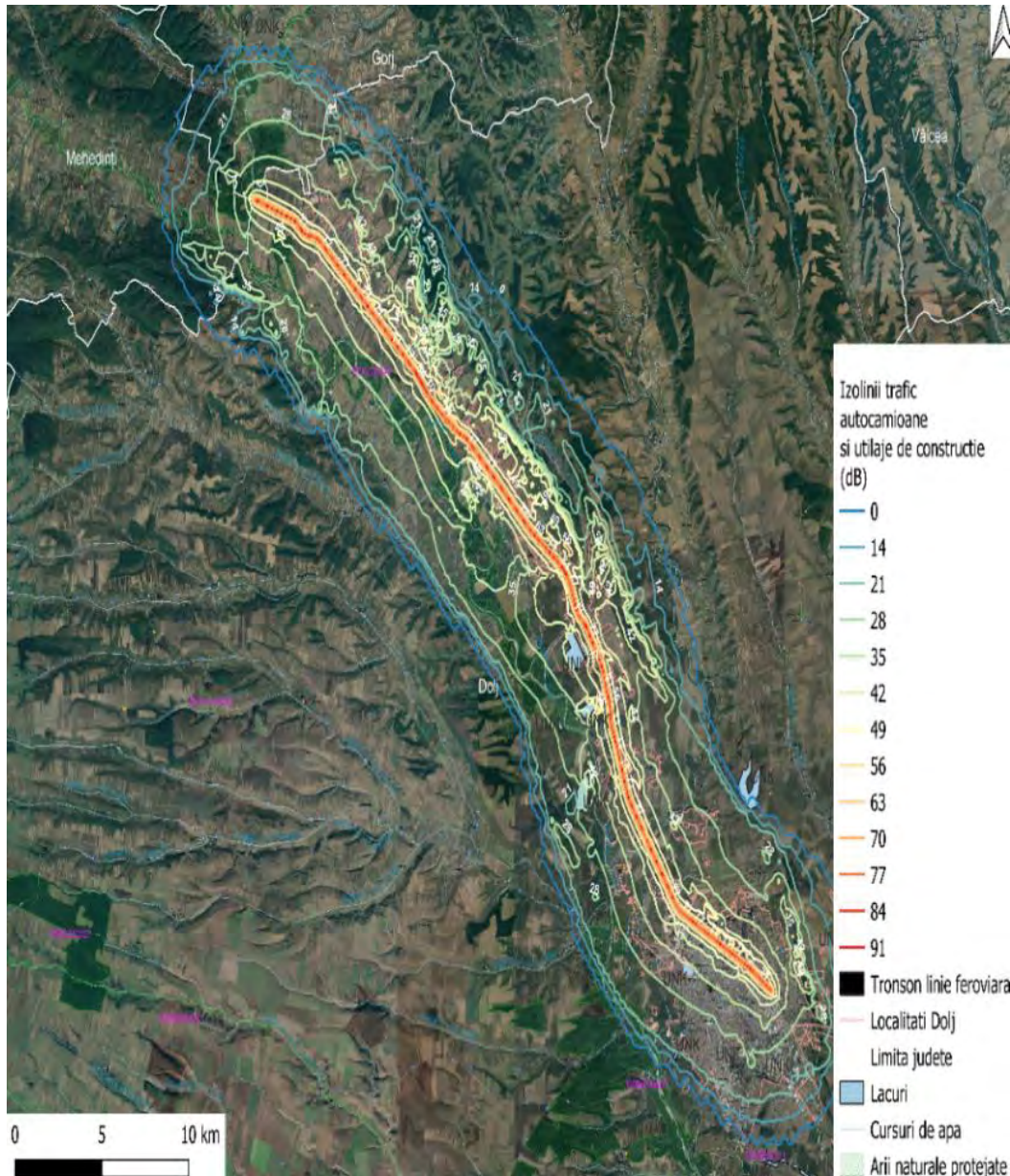


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



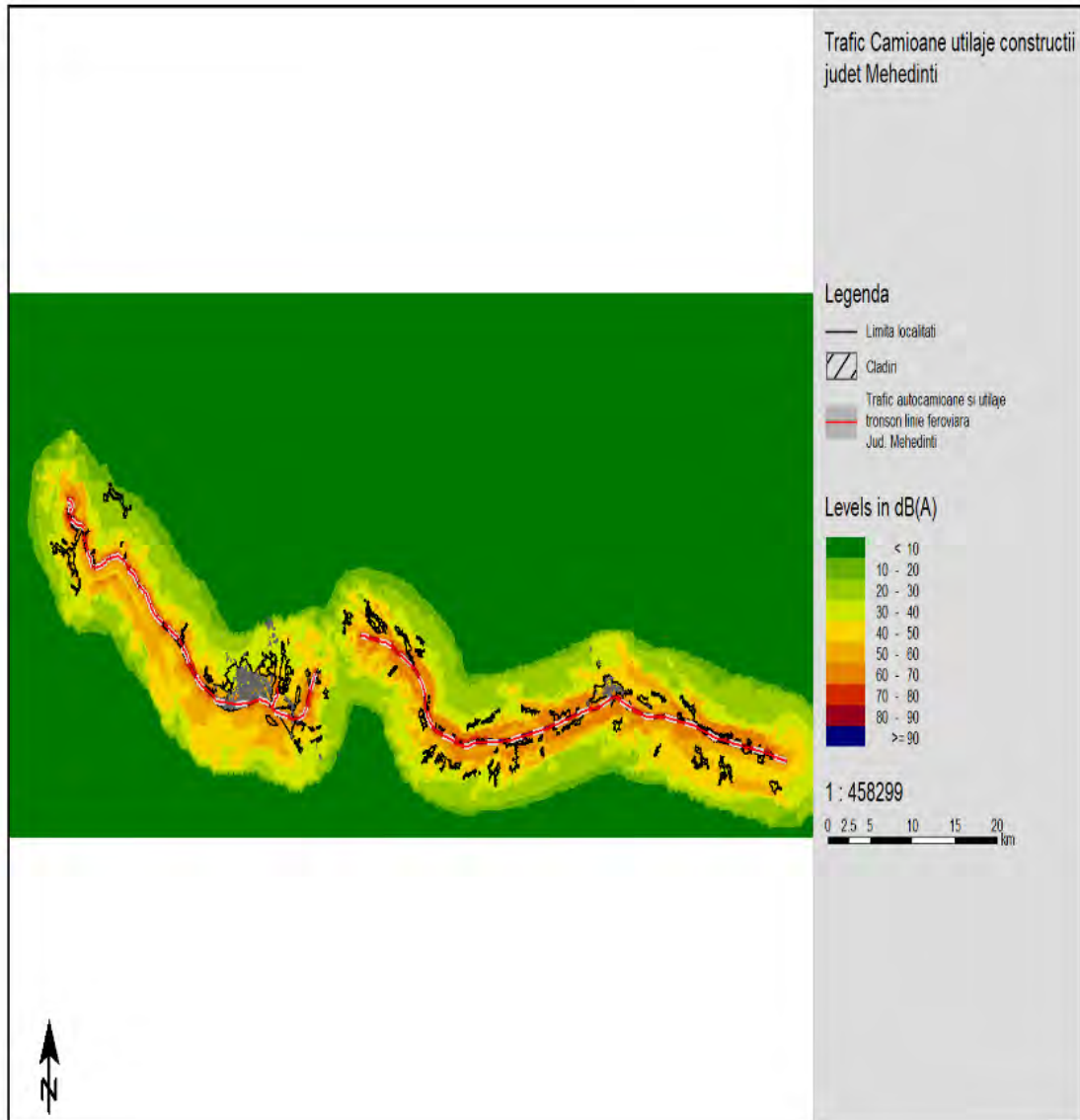


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



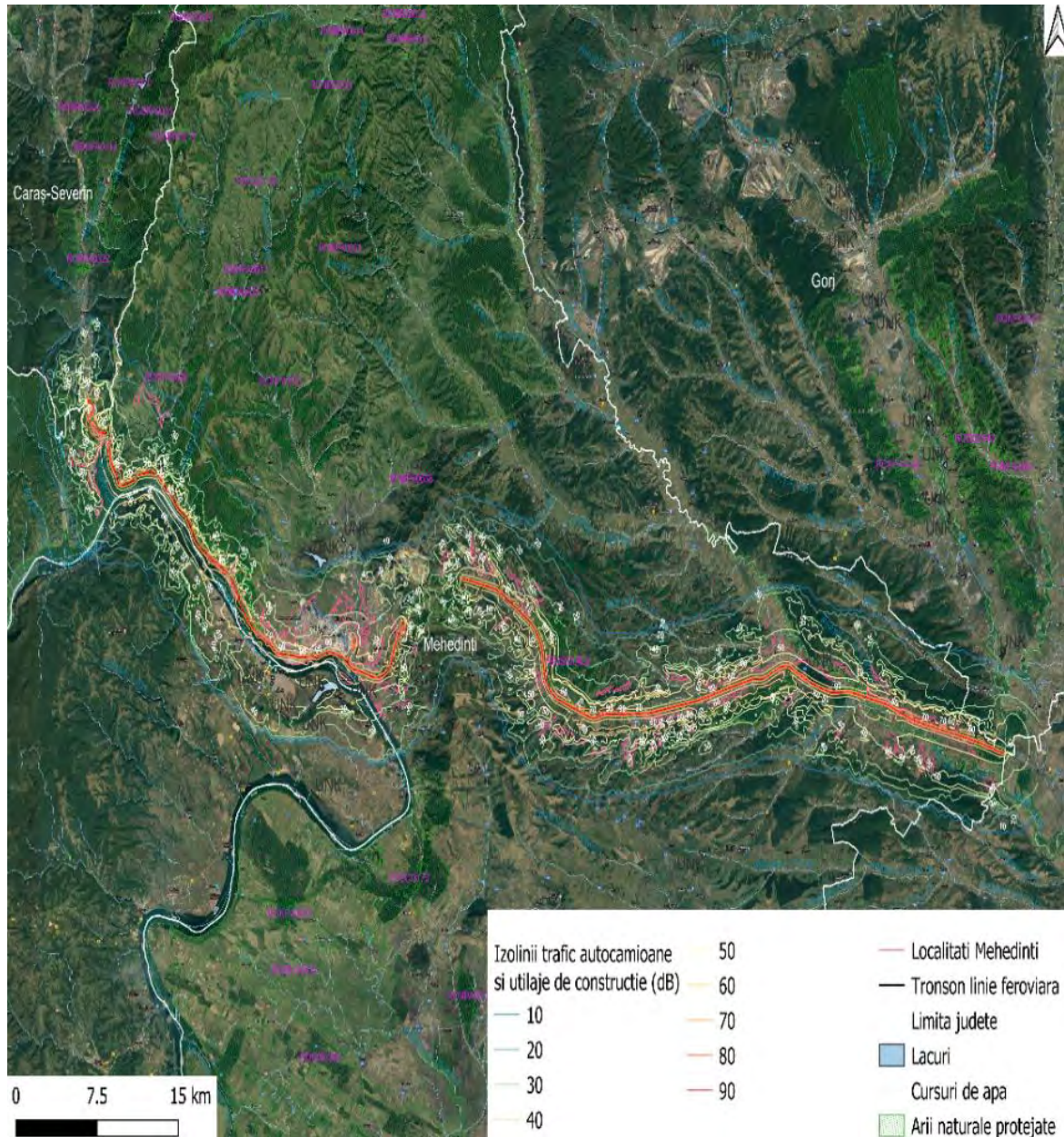


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



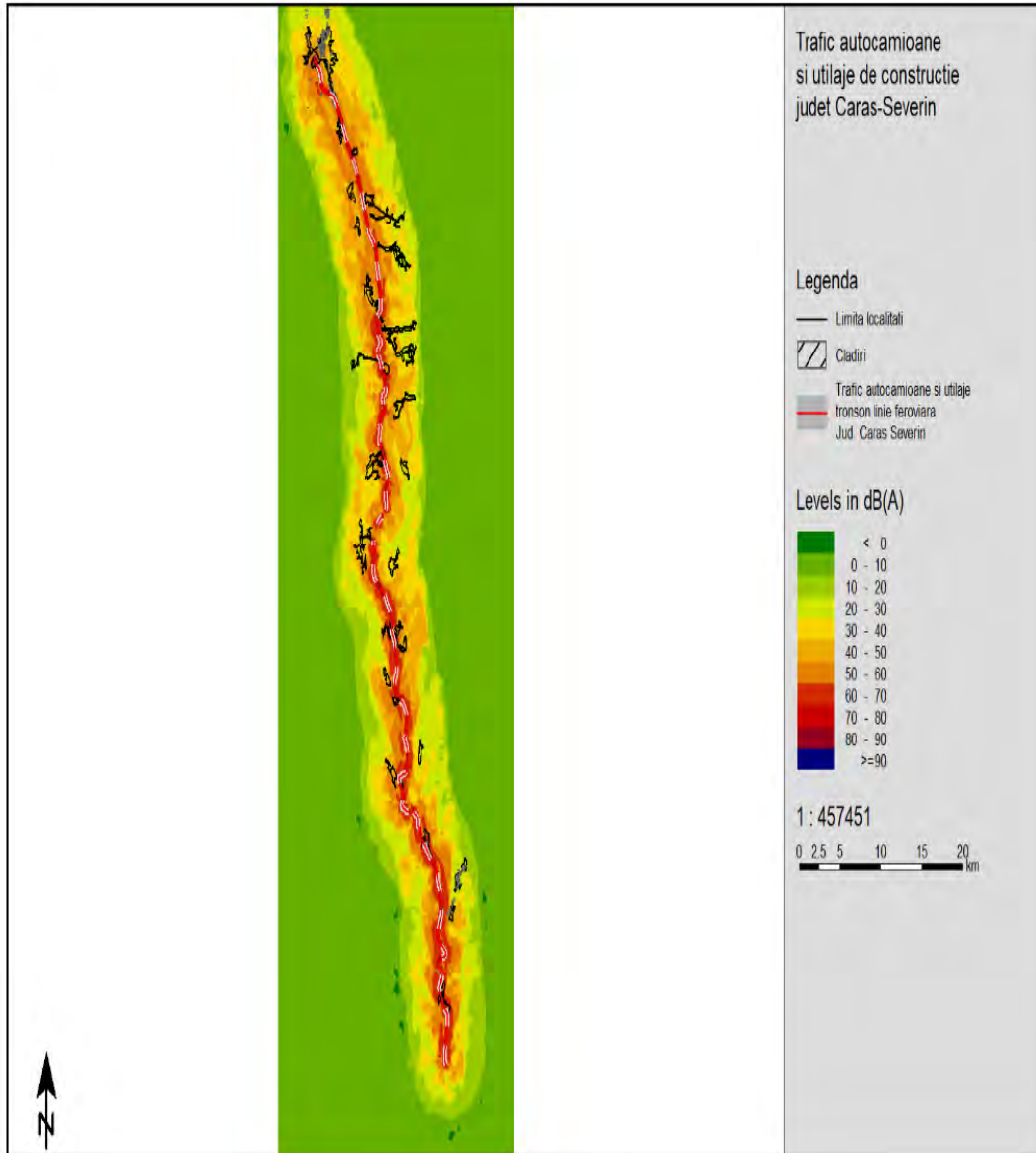


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



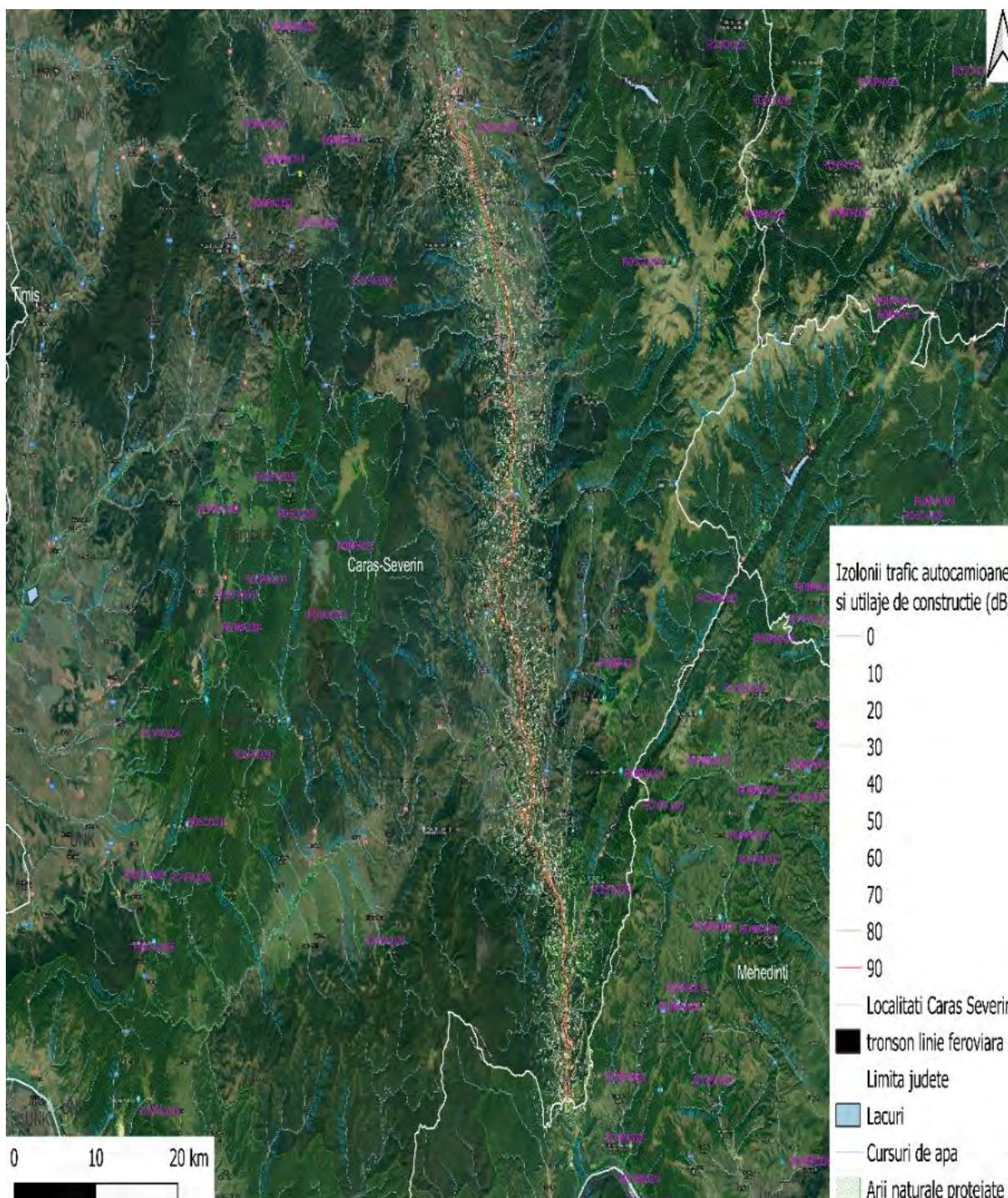


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Lucrări de construcție tuneluri

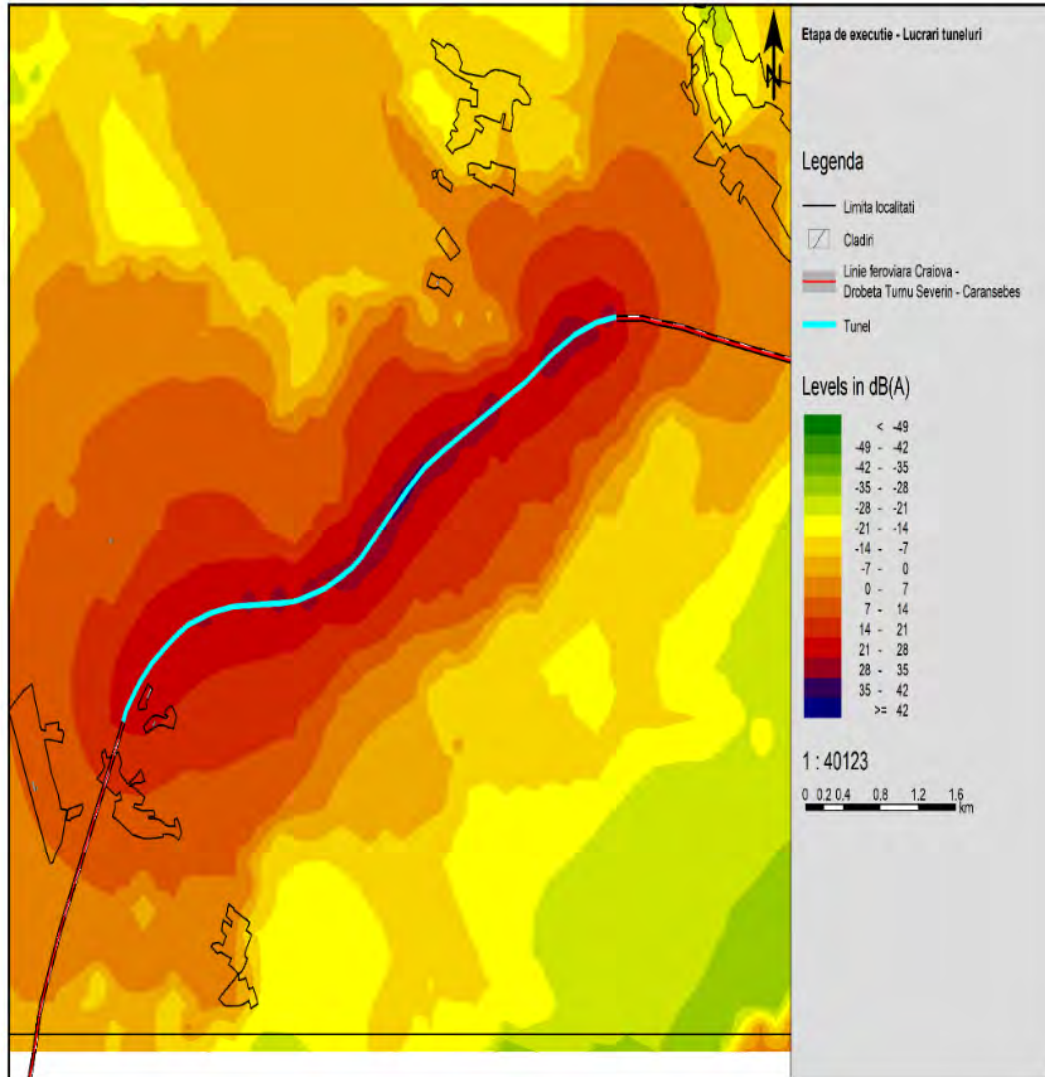


Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



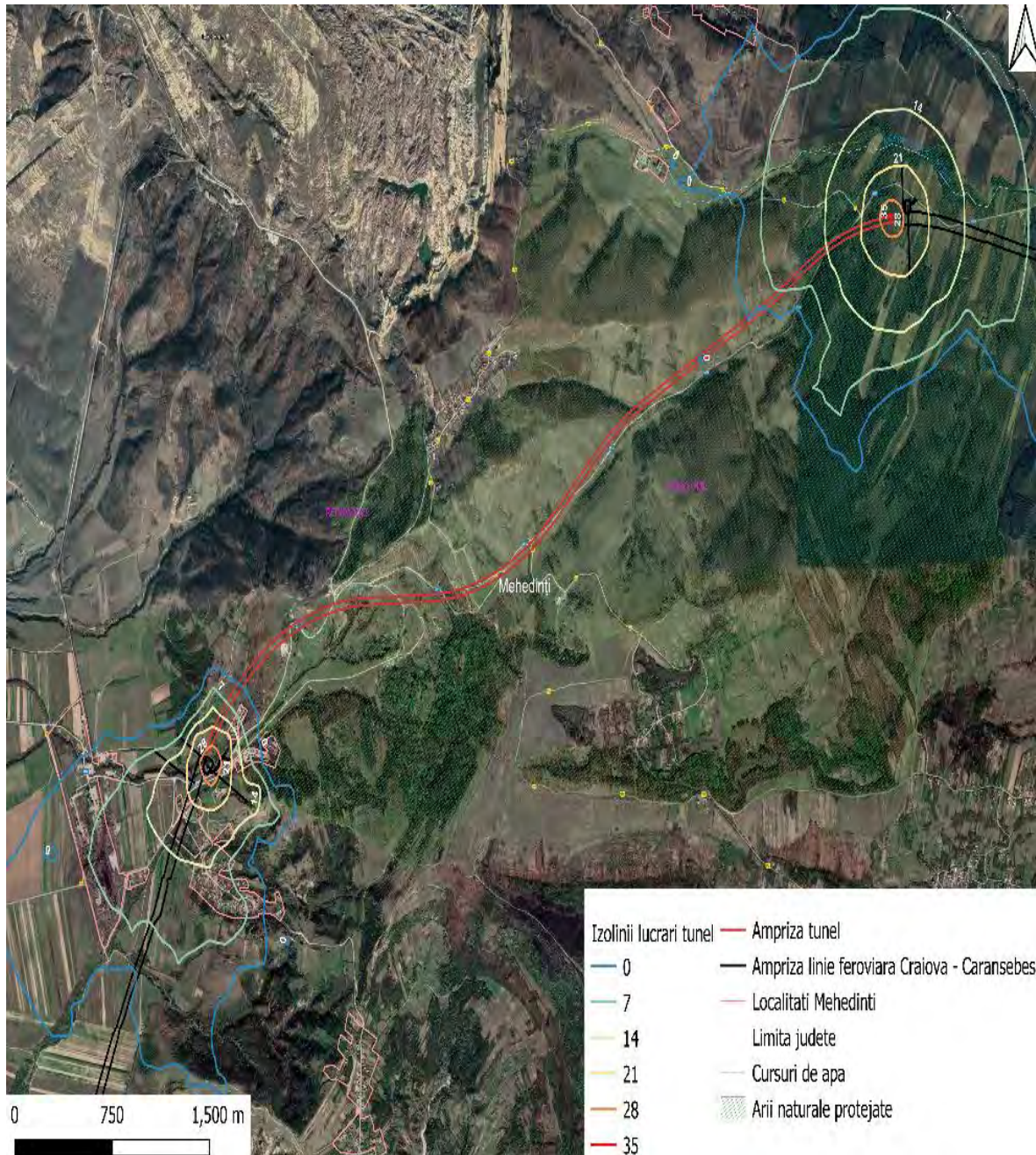


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

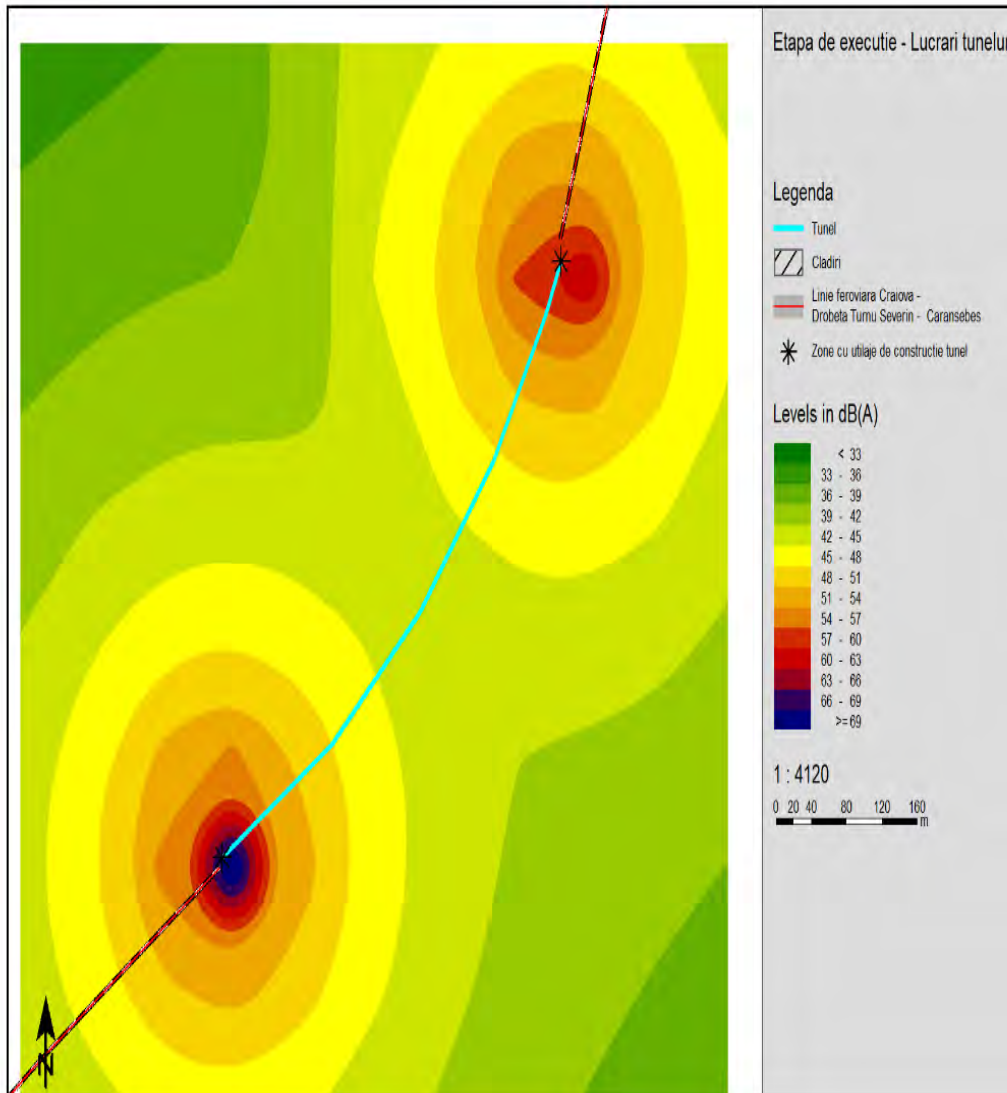
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



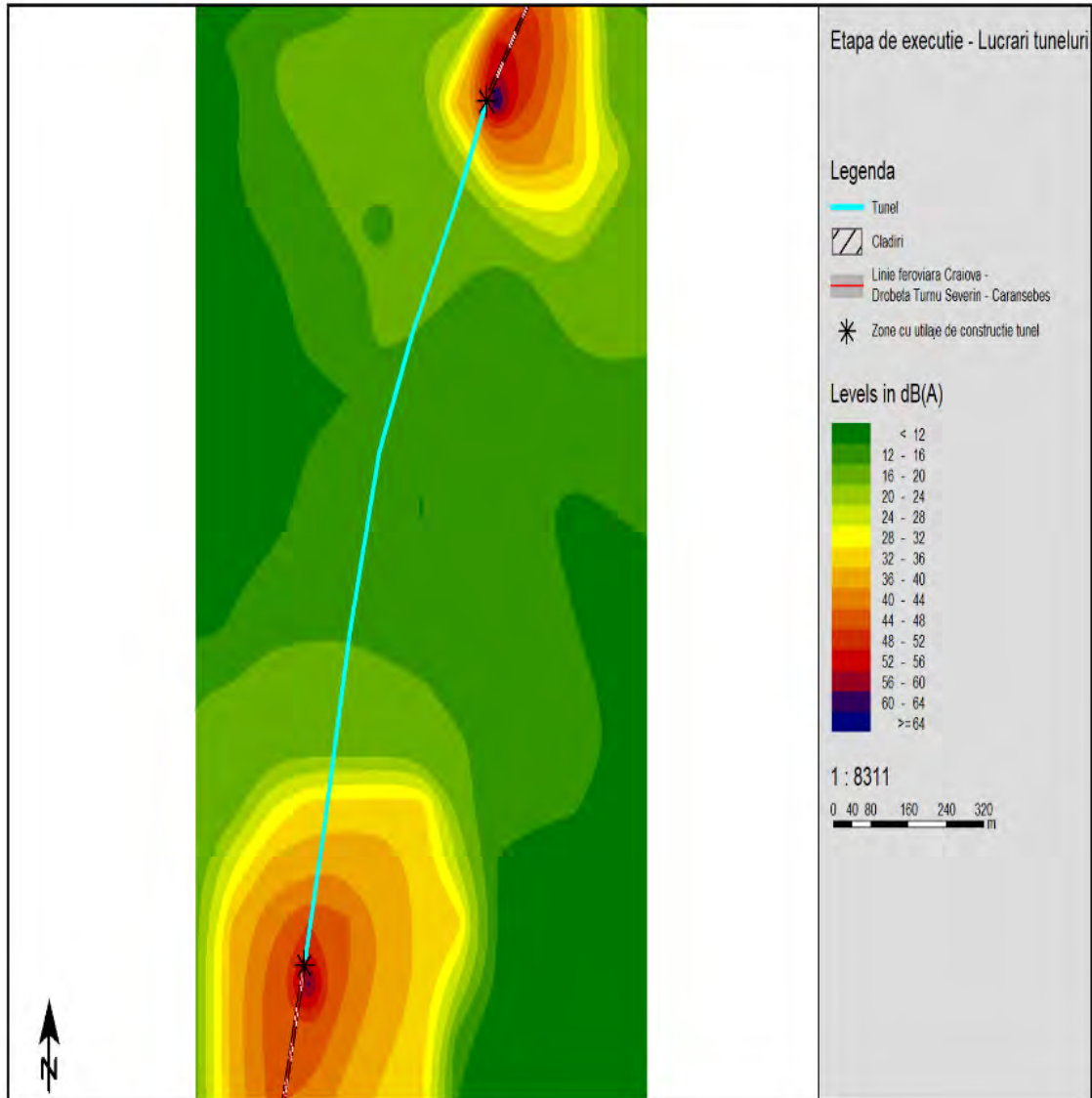


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



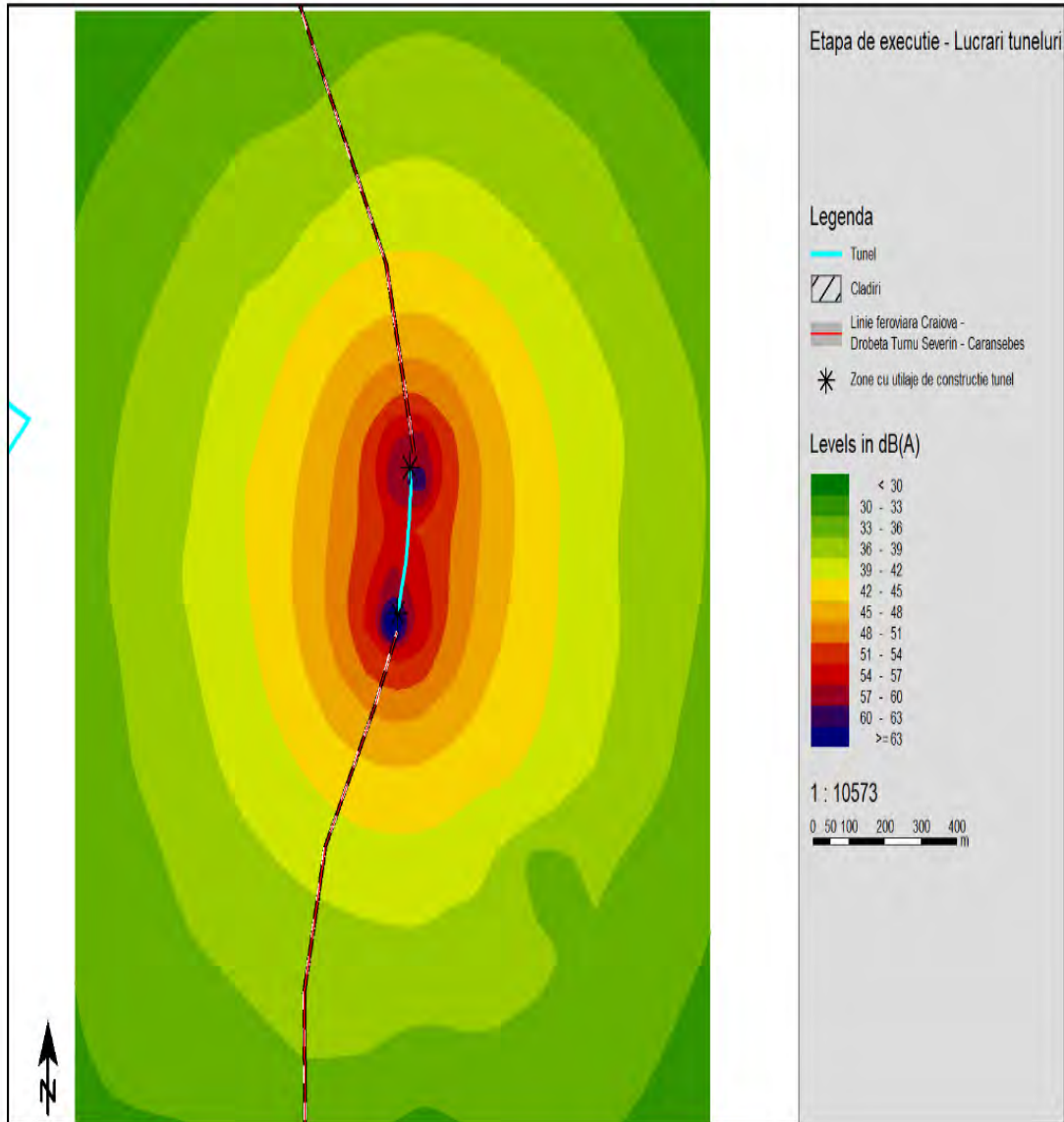


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

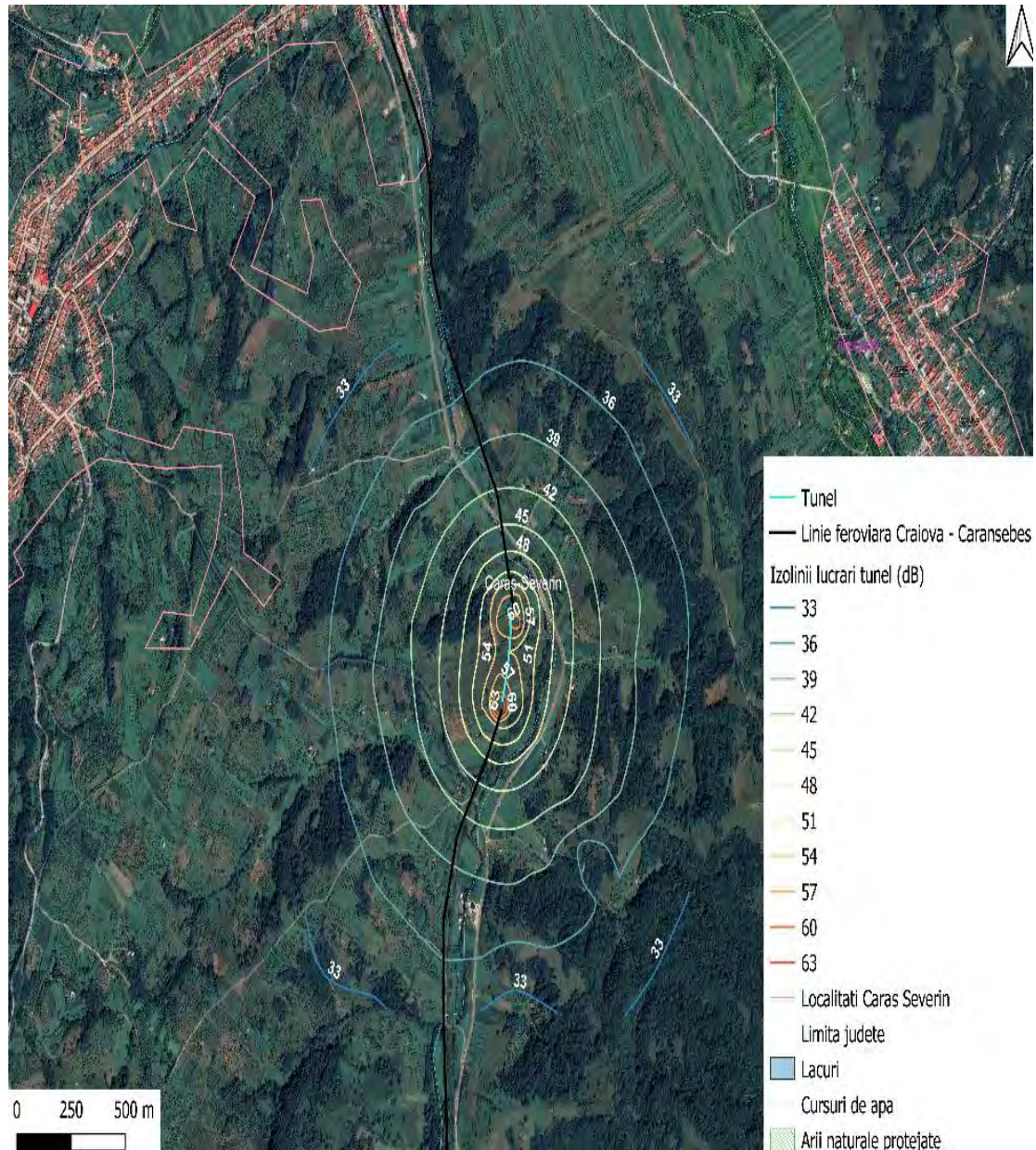
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI





1.12.4.3 Emisii de zgomot în perioada de exploatare

În vederea alinierii transportului feroviar de călători la normele europene, începând cu anul 2012 CFR Călători a modificat vechile ranguri de trenuri de călători după cum urmează: Intercity (IC), InterRegio (IR) și Regio (R).

- trenurile Intercity trebuie să ofere servicii suplimentare de transport și viteza medie minimă de 55 km/h.
- trenurile InterRegio opresc în principalele gări care asigură conexiuni convenabile cu celelalte trenuri de călători și circulă cu o viteză medie de 45 de km/h.
- trenurile de tip Regio au funcția unor trenuri personale - asigură transportul pentru arii geografice restrânse, cu o viteză de minimă 35 km/h (circulă în intervalul orar 23:00 - 4:00 oprind în toate stațiile și haltele).

Sursele de zgomot evidențiate în activitatea feroviara sunt:

- zgomotul de la circulația vagoanelor ce apare ca rezultat al interacțiunii dintre roți și linie, fiind principala sursă de zgomot pentru un tren în circulație;
- zgomotul locomotivelor;
- zgomotul în stațiile de cale ferată - la semnal;
- zgomotul aerodinamic are un nivel mai scăzut decât zgomotul de rulare,
- executarea lucrărilor de reparații și întreținere.

Viteza la care puterea sonoră generată pe cale aerodinamică egalează puterea sonoră generată de toate celelalte surse de zgomot se numește viteză critică. Când toate roțile sunt prevăzute cu atenuatori de zgomot, viteza critică este cuprinsă între 250 și 260 km/h.

În domeniul de viteze până la 160 km/h, principalele surse de zgomot de luat în considerare sunt zgomotul de rulare și zgomotul locomotivelor. Componenta spectrală a zgomotului produs la trecerea unui tren este importantă în estimarea absorbției la propagarea undei sonore prin aer și la proiectarea elementelor de protecție antizgomot. Pentru diminuarea zgomotului produs de traficul feroviar, **în perioada de operare**, vor fi întreprinse mai multe măsuri/acțiuni:

Acțiunea asupra sursei

- măsuri tehnice implementate în cadrul proiectului pentru reducerea nivelului de zgomot generat de traficul pe calea ferată:
 - șina fără joante (șina sudată);
 - prindere elastică;
 - sisteme de frânare cu discuri;
 - poduri cu cuvă de balast (contribuie la diminuarea zgomotului pe poduri);
 - lucrări de consolidare terasament;
 - se montează plăcute de cauciuc între talpa șinei și placa metalică în vederea repartizării uniforme a eforturilor verticale transmise căii de materialul rulant, asigurând amortizarea șocurilor, precum și diminuarea zgomotului și vibrațiilor;
 - se montează plăcute de polietilenă între placa metalică și traversa de beton;
 - înlocuirea straturilor ce alcătuiesc infrastructura feroviară - piatră spartă nouă;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

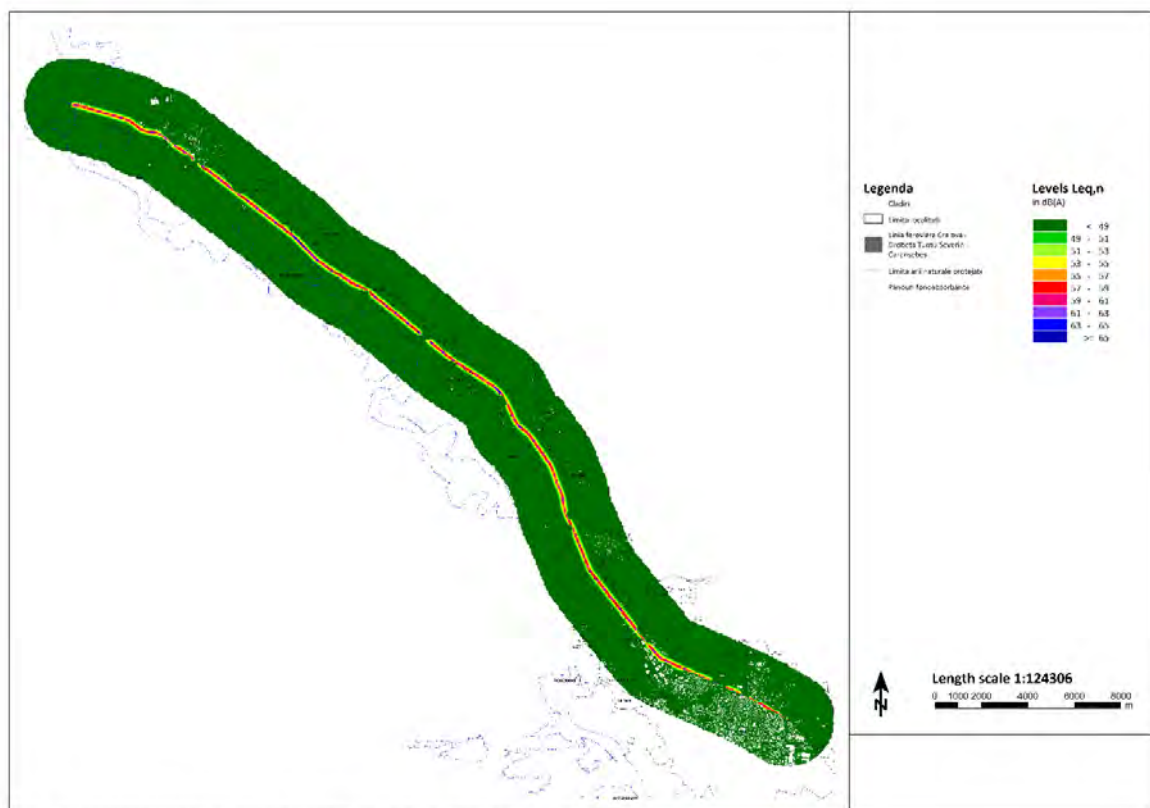
RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- îmbunătățirea parcului de vagoane și locomotive astfel încât să respecte cerințele din regulamentul "REGULAMENTUL (UE) NR. 1304/2014 AL COMISIEI din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”.

Acțiunea asupra căii de propagare a zgomotului de la sursa către receptor:

Pentru reducerea nivelului de zgomot, datorat traficului feroviar, în zonele cu locuințe se vor monta panouri fonoabsorbante.

Hartile cu modelarea nivelului de zgomot după montarea panourilor fonoabsorbante sunt prezentate mai jos:



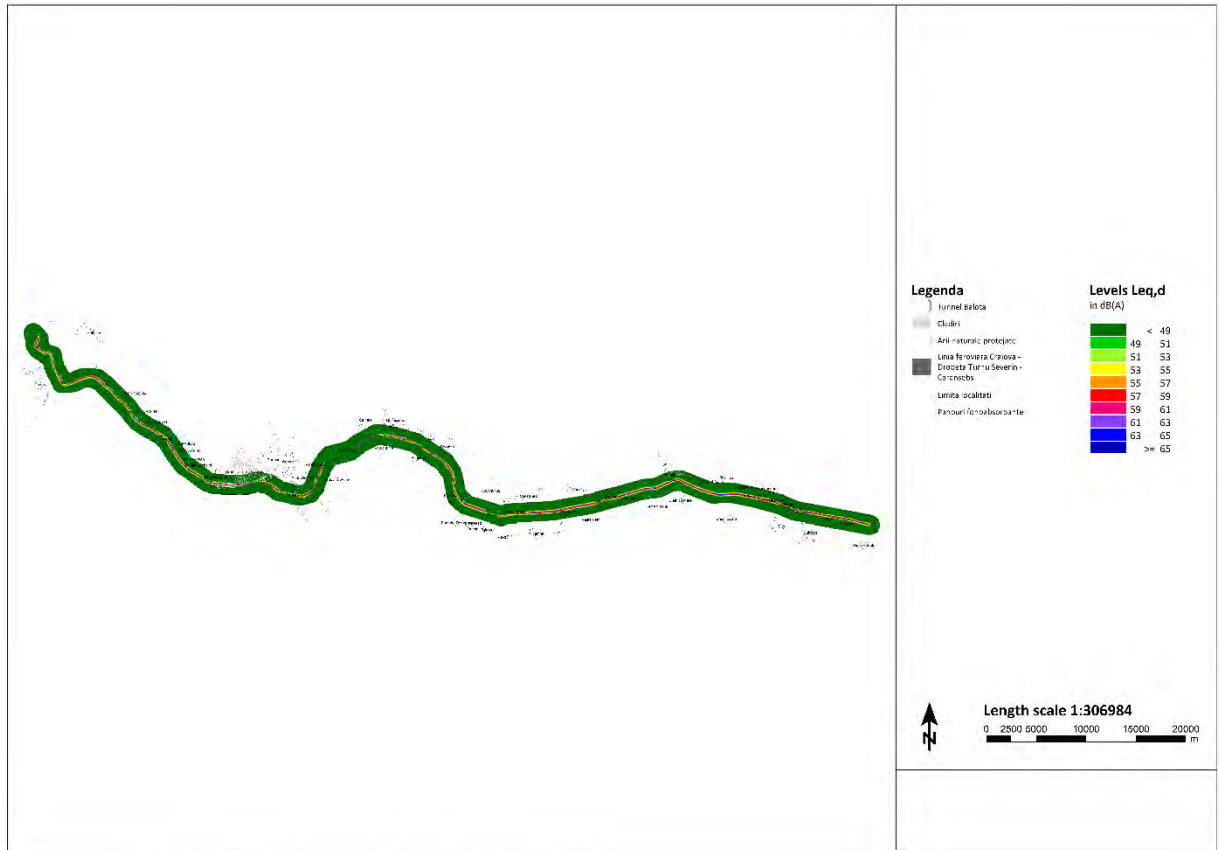


Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



C:\Users\swar21\Desktop\CFR STI\Craiova_Caransebes\MODELARE_ZC\DM\TVATA_PANOURI\Project_CRAIOVA_TLUS_DPEVAT_NOL\Shee_TLUS_CRSOVA_21DLR.spj





Panourile fonoabsorbante se vor amplasa în zonele în care clădirile (fără specific feroviar) sunt situate la mai puțin de 50 m față de linia de cale ferată pentru a elimina riscul ca nivelul de zgomot maxim admis să fie depășit.

Se vor efectua de măsurători de control al nivelului de zgomot feroviar în vederea adoptării, în funcție de dinamica dezvoltării urbane a măsurilor de corecție nivelului de zgomot.

1.12.4.4 Emisii de zgomot în perioada de dezafectare

În etapa de dezafectare sursele de zgomot vor fi similare cu cele din perioada de execuție, lucrările realizându-se cu aceleași tipuri de utilaje.



1.12.5 Lumină

Se va asigura diminuarea emisiilor de CO₂ prin utilizarea sistemului de iluminat cu LED, iar pentru iluminatul peroanelor vor fi folosite panouri fotovoltaice, și astfel se va reduce și consumul de energie electrică și, implicit, costurile.

1.12.6 Radiații

În perioada de exploatare a liniei de cale ferată, linia de contact este alimentată cu energie electrică în curent alternativ de 25 kV și 50 Hz. Mărimile fizice ce caracterizează emisia provenind de la linia de contact sunt:

- intensitatea câmpului electric – E(V/m),
- Intensitatea câmpului magnetic – H(A/m)
- Inducția magnetică – B(μT)

Limitele emisiei provenind de la sistemul feroviar se referă la compatibilitatea electromagnetică cu lumea exterioară, conform SR EN 50121-2 și acestea sunt: E = 1000 V/m și B = 16 μT.

Prin datele de proiectare pentru linia de contact a căii ferate (tensiunea de 25 kV și frecvența de 50 Hz), câmpul electromagnetic rezultat se încadrează **în limitele** impuse de SR EN 50121-2 și se situează **sub nivelurile de referință** stabilite conform Ordinului ministrului sănătății și familiei nr.1007/2002 pentru câmpurile electrice și magnetice ale sistemului căii: E = 5000 V/m, B = 100 μT și H = 80 A/m.

Atât câmpul electric cât și cel magnetic din zona căilor ferate electrificate sunt inofensive pentru oameni.

1.12.7 Deșeuri

În perioadele de execuție, operare și dezafectare a investiției se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate. Se va face o colectare selectivă și o depozitare în conformitate cu cerințele legale pentru fiecare tip de deșeu sau materiale scoase din cale. În cazul deșeurilor periculoase, se vor lua măsuri speciale de depozitare (prin depozitarea separată doar pe suprafețe impermeabile), pentru a nu contamina solul. Se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform HG nr. 856/2002, OUG nr.92/2021 privind regimul deșeurilor și respective Legii nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Materialele de cale rezultate în urma lucrărilor de reabilitare vor fi gestionate în conformitate cu Norma tehnică feroviară N.T.F. nr. 71-002:2006 aprobată prin Ordinul M.T.C.T. nr. 1403/2006 privind „Infrastructura feroviară. Reutilizarea materialelor de cale recuperate în urma lucrărilor de întreținere și reparație a căii”.

Componentele căii se reutilizează astfel:

- șinele de cale ferată semibune se vor fi reutiliza pentru întreținerea și reparațiile liniilor, iar șinele de clasă vor fi valorificate ca fier vechi;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- traversele de lemn semibune se vor reutiliza în triaje și ateliere, iar cele clasate se vor valorifica energetic în fabrici de ciment autorizate;
- traversele de beton semibune se vor reutiliza pe liniile secundare, triaje și ateliere, iar traversele clasate se vor concasa, fierul se va valorifica, iar betonul se va utiliza la drumurile locale ca umpluturi, cu acordul autorităților locale;
- aparatele de cale și materialul mărunț de cale se reutilizează, iar cele clasate se valorifică ca fier vechi;
- piatra spartă recuperată, curată, se reintroduce în cale, iar deșeurile de ciur se reutilizează ca material pentru substratul căii sau ca material de umplutură. Piatra spartă contaminată se decontaminează și se folosește în cadrul lucrărilor sau ca umpluturi, cu acordul autorităților locale;
- pământul și pietrișul rezultate din săpătură se vor reutiliza la drumuri locale sau în locuri acceptate de autoritățile locale.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

1.12.7.1 Deșeurilor în perioada de execuție

Tabel 62. Deșeuri generate în perioada de execuție

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizica*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
13 02 08*	uleiuri de motor, de transmisie și de ungere ușor biodegradabile	Întreținere utilaje	t	L	6,55	Vor fi colectate în recipiente închise, etichetați, depozitate într-o incintă închisă prevăzută cu platformă betonată. Vor fi predate către unități autorizate în vederea colectării și valorificării
13 05 02*	nămoluri separatoarele ulei/apa	Separatoarele ulei/apa	m ³	SS	5500,00	Vor fi predate către unități autorizate
15 01 01 15 01 02 15 01 03 15 01 04	ambalaje hârtie și carton ambalaje material plastic ambalaje lemn ambalaje metalice	Activități specifice personal de execuție	t	S	140,00	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru
16 01 03	anvelope scoase din uz	Activități de întreținere a utilajelor și autovehiculelor	t	S	65,00	Vor fi depozitate în locuri special amenajate și predate către unități autorizate
17 01 01 17 04 05	beton armat		t	S	703756,00	Vor fi colectat și depozitat temporar, urmând să fie concasat și fierul valorificat, betonul refolosit în cadrul lucrărilor
17 01 01	beton simplu demolări		m ³	S	14098,00	Vor fi colectat și depozitat temporar, urmând să fie concasat, refolosit în cadrul lucrărilor
17 01 01 17 04 05	traverse din beton		buc	S	367180,00	Vor fi colectate și depozitate temporar, urmând să fie concasate și fierul valorificat



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizica*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
17 01 01 17 04 05	stâlpi de beton	Dezafectare linie LC	buc	S	5005,00	Vor fi colectați și depozitați temporar, urmând să fie concașați și fierul valorificat
17 02 01	deșeuri de lemn	Din demolări	t	S	12012,00	Vor fi colectate și depozitate temporar, urmând să fie valorificate
17 01 02	caramizi	Din demolări	t	S	156,30	Vor fi colectate și depozitate temporar, urmând să fie valorificate
17 04 11	cabluri	Demontare aparate și instalații electrice	t	S	4,00	Vor fi colectate și depozitate separat, urmând să fie valorificate
17 02 04*	traverse creozotate (sticla, materiale plastice sau lemn cu conținut de sau contaminate cu substanțe periculoase)	Dezafectare teresament (traverse din lemn tratate cu creozot)	buc	S	28585,00	Vor fi colectate și depozitate temporar în spații special amenajate, prevăzute cu materiale impermeabile și șanțuri de colectare a apelor pluviale potențial contaminate. Deșeurile vor fi preluate de către contractori autorizați în vederea eliminării prin valorificare energetică
17 04 01	material metalic din cupru	Dezafectare instalații	t	S	2803,00	Se vor colecta și depozita separat până la predarea spre valorificare
17 04 05	fier și oțel (șina, material mărunț de cale, etc.)	Dezafectare elemente infrastructură	t	S	36450,00	Periodic vor fi ridicate de către beneficiar și transportate în vederea refolosirii/valorificării
17 05 03*	pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase piatră spartă contaminată)	Dezafectare suprastructură	t	S	204097,00	Depozitat în zone special amenajate, impermeabile prevăzute cu șanțuri de colectare a scurgerilor. Ulterior va fi decontaminat și refolosit în cadrul lucrărilor, sau ca umpluturi cu acordul autorităților locale.
17 05 04	pământ și pietre (piatră spartă)	Dezafectare suprastructură	t	S	694557,00	Depozitată temporar în locuri special amenajate și refolosită în cadrul lucrărilor



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizica*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
17 05 07*	resturi de balast cu conținut de substanțe periculoase (amestec cu pământ și nisip)	Dezafectare terasament	t	S	80537,00	Depozitat în zone special amenajate, impermeabile, prevăzute cu șanțuri de colectare a scurgerilor. Ulterior va fi decontaminat și refolosit în cadrul lucrărilor, sau ca umpluturi cu acordul autorităților locale
17 05 08	resturi de balast, altele decât cele specificate la 17 05 07*	Dezafectare terasamente	t	S	967625,00	Depozitat temporar în locuri special amenajate și refolosit în cadrul lucrărilor
17 09 04	amestecuri de deșeuri de la construcții și demolări, altele decât cele specificate la 17 09 01, 17 09 02 și 17 09 03	Demolări construcții	t	S	4490,00	Se vor colecta și depozita separat până la predarea către operatori autorizați
17 02 02	sticlă	Demolări construcții	t	S	1,60	Se vor colecta în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru. Vor fi predate către operatori autorizați în vederea valorificării
20 01 01	hârtie și carton	Activitate personal birouri	t	S	20,00	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare temporară special amenajate în cadrul organizării de șantier și în fronturile de lucru. Vor fi predate către operatori autorizați
20 01 21*	tuburi fluorescente	Demolări construcții	buc	S	1320,00	Se vor colecta și depozita în condiții de siguranță până la predarea către operatori autorizați
20 01 39	materiale plastice (plăcuțe PVC/ polietilena /cauciuc)	Dezafectare suprastructură	t	S	125,00	Se vor colecta și depozita în spații special amenajate în cadrul organizării de șantier. Vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizica*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
						în vederea valorificării
20 03 01	deșeuri municipale amestecate	Activitate birouri/fronturi de lucru	t	S	550,00	Se vor colecta și depozita în spații special amenajate și predate către operatori autorizați
12 01 13	deșeuri de la sudură	De la lucrările de sudură	t	S	6,70	Se vor colecta în pubele acoperite amplasate în spații special amenajate și vor fi predate operatorilor autorizați în vederea eliminării
15 02 02*	Absorbanți, materiale filtrante (inclusiv filtre de ulei fără altă specificație), materiale lustruire, îmbrăcăcminte de protecție contaminată cu substanțe periculoase	Întreținere utilaje	t	S		Se vor colecta în saci etanși, depozitați în spații special amenajate și predate operatorilor autorizați în vederea eliminării

*Stare fizică: L – lichid, SS – semisolid, S – solid

** În conformitate cu Lista cuprinzând deșeurile, prevăzută în Decizia Comisiei Europene 2014/955/UE și în Anexa nr. 2 din HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



1.12.7.2 Deșeuri în perioada de operare

În perioada de operare a căii ferate reabilitate vor rezulta deșeuri din stațiile c.f., spațiile de servicii (birouri, wc-uri, coletărie, peroane, săli de așteptare), spații comerciale, de la activitățile de întreținere care se vor desfășura de-a lungul căii ferate.

Cantitățile de deșeuri rezultate sunt în funcție de numărul de călători și al celor care folosesc spațiile de servicii din cadrul stațiilor de cale ferată.

Deșeurile rezultate din activitățile de întreținere și reparații vor fi cele legate de reparațiile curente la echipamentele de semaforizare, liniile electrice, șine, poduri etc. Aceste deșeuri vor fi colectate separat, în funcție de tip și vor fi predate spre valorificare/eliminare către unități autorizate.

Beneficiarul are obligația să țină evidența lunară a producerii, stocării provizorii, tratării, transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor, conform HG. nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase.

Tabel 63. Deșeuri generate în perioada de operare

Cod deșeu**	Tip deșeu	Loc generare	UM	Stare fizica*	Cantitate estimată	Mod de gestionare
19 08 10*	Amestecuri de grăsimi și uleiuri de la separarea amestecurilor apă/ulei din alte sectoare decât cel specificat la 19 08 09	Separatoarele de hidrocarburi	m ³ /an	SS	500,00	Se vor colecta din căminele de decantare ale separatoarelor de hidrocarburi și se vor transporta prin operatori autorizați în vederea eliminării.
20 03 04	Nămoluri de la bazinele vidanjabile	De la bazinele etanșe vidanjabile	m ³ /an	SS	150,00	Nămolurile colectate în bazinele vidanjabile care deserveșc grupurile sanitare vor fi în mod obligatoriu vidanșate și transportate de către operatori autorizați în stații de epurare din proximitate.
20 03 01	Deșeuri de tip menajer) deșeuri	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	659	Se vor realiza spații special amenajate



	municipale amestecate)					prevăzute cu containere tip pubele. Periodic vor fi ridicate de către operatori autorizați și transportate la depozitele de deșeuri sau la stațiile de transfer ale localităților.
20 01 01	Hârtie și carton	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	5,49	Se vor colecta selectiv în spații de depozitare special amenajate și eliminate pe bază de contract cu agenți economici autorizați
20 01 02	Sticla	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	1,09	
20 01 39	Material plastic	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	3,2	
20 01 40	Amestecuri metalice	Activitatea din stațiile cf	t/an	S	1	

*Stare fizică: L – lichid, SS – semisolid, S - solid

** În conformitate cu Lista cuprinzând deșeurile, prevăzută în Decizia Comisiei Europene 2014/955/UE și în Anexa nr. 2 din HG nr. 856/2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările și completările ulterioare

1.12.7.3. În perioada de dezafectare

În perioada de dezafectare a investiției materialele scoase din cale vor fi gestionate în conformitate cu legislația de mediu aplicabilă, la fel ca în perioada de execuție.

Materialele scoase din cale și componentele liniei cf vor fi refolosite sau valorificate, pentru acestea statutul de deșeu încetează - îndeplinește cerințele tehnice pentru îndeplinirea scopurilor specifice și respectă legislația și normele aplicabile produselor - conform OUG nr.92/2021 privind regimul deșeurilor.

Deșeurile rezultate din construcții/demolări cale vor fi sortate direct la sursă și colectate selectiv în vederea alegerii opțiunii de gestionare în așa fel încât 70% să fie reutilizate, valorificate, Conform Directivei 2008/98/CE, această obligație fiind în sarcina Beneficiarului.

În toate etapele proiectului se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea deșeurilor generate. Toate deșeurile generate în urma proiectului, în toate etapele, vor fi depozitate temporar pe suprafețe special amenajate. În cazul deșeurilor periculoase, se vor lua măsuri speciale de gestionare a acestora (prin depozitarea separată pe suprafețe impermeabile), pentru a nu contamina restul deșeurilor sau solul.



2 ABORDARE ȘI METODOLOGIE

2.1 Cadrul conceptual

Pentru evaluarea impactului lucrărilor asupra mediului din cadrul proiectului „Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată Craiova-Caransebeș, metodologia de evaluare s-a realizat ținându-se cont de scara mare a proiectului, complexitatea acestuia, precum și diversitatea zonei de implementare.

În acest context, s-a ținut cont de cerințe din „Ghidul general aplicabil etapelor procedurii de Evaluare a Impactului asupra Mediului, Anexa 1 la Ordinul MMAP nr. 269/20.02.2020”.

În evaluarea impactului asupra mediului s-a ținut cont de interacțiunea dintre componentele de mediu și receptorii sensibili.

Mediul înconjurător este ansamblu de condiții naturale format din: componente de mediu cum ar fi - apa, aerul, solul, subsolul, totalitatea factorilor fizice și chimici, meteorologici dintr-un loc dat cu care receptorii naturali vin în contact, inclusiv valorile materiale și spirituale, calitatea vieții și condițiile care pot influența bunăstarea și sănătatea omului.

2.2 Alternativele de proiect

Prin intermediul analizei multicriteriale s-a realizat evaluarea alternativelor de proiect, prin identificarea formelor de impact, prezentarea avantajelor și dezavantajelor. Avantajul reprezintă o forma de impact mai redusă, dezavantajul reprezintă un impact extins.

2.3 În studierea alternativelor de proiect s-a ținut cont de condițiile inițiale, implicarea financiară, impactul proiectului asupra mediului (natural și social) în perioada de execuție și exploatare, complexitatea lucrărilor.

2.4 Identificarea și cuantificarea efectelor

Metodologia propusă în cadrul prezentului proiect propune o diferențiere între conceptul de „efect” și de „impact”.

Efectul este fenomenul produs asupra mediului fizic datorită modificărilor generate de proiect (atât în etapa de construcție, de operare și dezafectare). El include în principal: modificarea topografiei, emisiile de poluanți, deșeurile.

Identificarea efectelor a presupus parcurgerea următoarelor etape:

- analiza tuturor intervențiilor propuse în cadrul proiectului;
- identificarea tuturor activităților ce rezultă din construcția și operarea investițiilor;
- identificarea tuturor modificărilor ce au loc în mediul fizic și socio-economic ca urmare a realizării și operării intervențiilor.

Cuantificarea efectelor s-a realizat pe baza:

- informațiilor preluate din studiul de fezabilitate (suprafețe afectate, localizare spațială, cantități, volume de lucrări etc.);



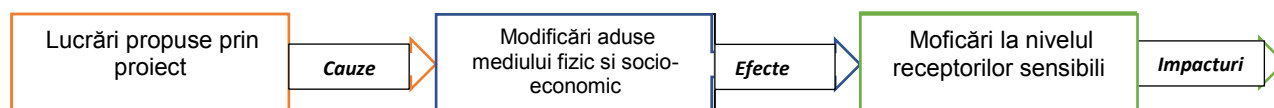
- calcule bazate pe metodologii agreate (Metodologia US EPA/AP – 42, Metodologia Corinair/Copet pentru calculul/estimarea debitelor masice de poluanți atmosferici – utilaje.)

2.5 Identificarea formelor de impact

Impactul include modificări la nivelul receptorilor sensibili, precum afectarea populației și a sănătății umane, afectarea habitatelor, populațiilor de specii de floră și faună, modificări ale peisajului, modificarea stării fizice a corpurilor de apă și modificări ale calității aerului etc.

Identificarea formelor de impact s-a realizat pe baza listei de efecte.

Analiza se bazează pe identificarea modificărilor care pot avea loc la nivelul receptorilor sensibili ca urmare a oricărui efect generat de proiect. De exemplu emisiile de poluanți atmosferici pot genera impact asupra calității aerului, confortului cetățenilor, stării de sănătate a populației, componentelor de biodiversitate, obiectivelor culturale/monumente istorice sau asupra schimbărilor climatice.



Tabel 64. Relația cauză – efect – impact

2.6 Predicția impacturilor reprezintă o evaluare calitativă și cantitativă a formelor de impact.

Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor sunt:

- etapa proiectului (construcție, operare, dezafectare);
- tipul impactului (pozitiv, negativ);
- natura impactului (direct, indirect, secundar);
- potențialul cumulativ (da/nu);
- extinderea spațială (local, zonal, regional, național, transfrontalier);
- durata (termen scurt, mediu, lung);
- frecvența (accidental, rar, intermitent, periodic, permanent);
- probabilitatea (incert, improbabil, probabil, probabilitate mare);
- reversibilitatea (reversibil, ireversibil).

Tabel 65. Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
Tip impact	pozitiv	Modificările contribuie la îmbunătățirea stării/atingerea obiectivelor componentei analizate
	negativ	Modificările contribuie la înrăutățirea stării/neatingerea



Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
		obiectivelor componente analizate
Natură impact	direct	Formă de impact principală produsă de apariția unui efect
	secundar	Formă de impact generată de un impact direct
	indirect	Formă de impact care apare nu datorită unui efect generat de proiect, ci a unor activități ce sunt încurajate să se producă ca o consecință a proiectului
Potențial cumulativ	da	Impactul are potențialul de a genera, împreună cu alte efecte/impacturi din același proiect sau din proiecte diferite, modificări mai mari la nivelul componente de mediu analizate
	nu	Nu există riscul ca acest impact să producă, alături de alte impacturi, modificări mai mari la nivelul componente de mediu
Extindere spațială	local	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mici decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	zonal	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mari decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	regional	Impactul se manifestă la nivelul regiunii (mai multe județe), înțelegând prin aceasta toată lungimea proiectului și zonele adiacente
	național	Impactul produce modificări resimțite la nivelul întregii țări
	transfrontalier	Impactul se manifestă pe teritoriul unor țări vecine
Durata	termen scurt	Impactul se manifestă doar pe durata intervenției
	termen mediu	Impactul se manifestă pe durata lucrărilor de construcție și pentru o perioadă scurtă post-construcție (sau pe durata dezafectării și o perioadă scurtă post-dezafectare)
	termen lung	Impactul se manifestă pe toată durata construcției și operării (sau pe toată durata dezafectării și foarte mulți ani după dezafectare)
Frecvența	accidental	Impactul se manifestă doar ca urmare a unui accident (poluare accidentală)
	rar	Impactul se manifestă o singură dată în una dintre etapele proiectului. Cel mai adesea asociat unei



Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
		durate scurte
	intermitent	Impactul se manifestă repetat/ discontinuu, cu o frecvență necunoscută
	periodic	Impactul se manifestă repetat, cu o frecvență cunoscută
	permanent	Impactul se manifestă în toate fazele proiectului și rămâne activ după închiderea lui
Probabilitatea	incert	Probabilitatea de producere a impactului este necunoscută, cel mai sigur nu o să apară
	improbabil	Probabilitatea de producere a impactului este scăzută — este posibil să apară
	probabil	Probabilitatea de producere a impactului este ridicată — este foarte posibil să apară
	probabilitate mare	Producerea impactului este sigură
Reversibilitatea	reversibil	După dispariția impactului, componenta afectată se poate întoarce la condițiile inițiale
	ireversibil	Impactul nu permite întoarcerea la condițiile inițiale ale componentei de mediu afectate

Acolo, unde este posibil, predicția impacturilor se realizează cantitativ și poate fi exprimată în unități de suprafață (hectare) sau timp (număr de ani), precum și cu privire la modificările survenite la nivelul componentei studiate/receptorului sensibil (scăderea/ creșterea efectivelor populaționale, număr de locuitori afectați etc.).

Evaluările cantitative se bazează în principal pe modelarea numerică a comportamentului unor poluanți sau a unor procese și pe utilizarea analizei spațiale (GIS) pentru: corpuri de apă, păduri, pajiști, intravilan, zone inundabile etc.

În situațiile în care o cuantificare precisă nu este posibilă (informațiile lipsesc, nu există o metodă de cuantificare, gradul de incertitudine este ridicat etc.) se utilizează clasele de apreciere calitativă a fiecărui parametru.

În procesul de evaluare, în măsura în care a fost posibil, s-a avut în vedere cumularea efectelor asupra formei de impact.

2.7 Evaluarea semnificației impacturilor

Evaluarea semnificației impactului s-a realizat pe baza următoarelor două criterii:

- sensibilitatea/senzitivitatea zonei și a componentelor aflate în zona de studiu;
- mărimea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Semnificația unui impact poate fi majoră (semnificativă), moderată, minoră,



neglijabilă, fără valoare sau pozitivă. Semnificația unui impact este dată de 2 componente:

- **Magnitudinea impactului** care este dată de caracteristicile proiectului și ale efectelor generate de acesta, cum ar fi:

- natura efectului: negativ, pozitiv sau ambele;
- tipul efectului: direct, indirect, secundar, cumulativ;
- reversibilitatea efectului: reversibil, ireversibil;
- extinderea efectului: locală, regională, națională, transfrontieră;
- durata efectului: temporar, termen scurt, termen lung;
- intensitatea efectului: mică, medie, mare.

Magnitudinea impactului poate fi mică, medie sau mare, în funcție de caracteristicile de mai sus.

- **Senzitivitatea receptorului** este înțeleasă ca fiind **sensibilitatea mediului receptor** asupra căruia se manifestă efectul, inclusiv capacitatea acestuia de a se adapta la schimbările pe care proiectele le pot aduce. Sensitivitatea poate fi mică, medie sau mare.

Sensibilitatea/senzitivitatea și magnitudinea au fost stabilite pentru fiecare factor de mediu potențial a fi afectat de proiect, menționat în Directiva EIA: apă (de suprafață și subterană), aer, sol, geologie, biodiversitate, schimbări climatice (atenuarea și adaptarea), riscuri de accidente majore și dezastre, populația, sănătate umană, bunuri materiale, moștenire culturală, peisaj, utilizarea resurselor naturale, mediu social și economic.

Clasele de sensibilitate/senzitivitate și clasele de magnitudine nu permit încadrarea ad literam a tuturor situațiilor întâlnite în evaluarea proiectului, dar asigură cu certitudine un cadru de ghidare al modului de utilizare a „opinieii expertului” pentru toate formele de impact identificate.

Clasele de impact utilizate în prezentul raport sunt:

- impact semnificativ (negativ/ pozitiv);
- impact moderat (negativ/ pozitiv);
- impact redus (negativ/ pozitiv);
- neglijabil (acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil).

Aprecierea nivelului de semnificație se realizează cu ajutorul matricei prezentate în tabelul de mai jos.



Tabel 66. Matricea de apreciere a semnificației impactului

Semnificația impactului		Magnitudinea modificării										
		Negativă Foarte mare	Negativă mare	Negativă moderată	Negativă mică	Negativă Foarte mică	Fără însemnătate	Pozitivă foarte mică	Pozitivă mică	Pozitivă moderată	Pozitivă mare	Pozitivă foarte mare
Sensibilitatea zonei	Foarte mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Neglijabil	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Moderată	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mică	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv
	Foarte mică	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv

Legendă:

Cod culoare	Semnificația impactului	Măsuri necesare
	Impact semnificativ negativ	Dacă nu pot fi formulate măsuri de reducere eficiente (impactul rezidual să nu fie semnificativ) trebuie adoptate măsuri de evitare a producerii impactului (modificarea locației propuse, modificarea soluției tehnice / tehnologice propuse etc) sau, după caz, de compensare
	Impact moderat negativ	Sunt necesare măsuri de reducere a impactului
	Impact redus negativ	Nu sunt necesare măsuri de evitare/reducere, dar pot fi formulate unele măsuri pentru asigurarea menținerii impactului negativ la un nivel minim
	Neglijabil	Care poate fi trecut cu vederea, acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil, nu se impun intervenții, însă trebuie să se facă observații pentru asigurarea că aceste efecte nu cresc în importanță
	Impact redus pozitiv	Orice măsură ce poate conduce la extinderea/multiplicarea efectelor
	Impact moderat pozitiv	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Impact semnificativ pozitiv



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Ingerie International S.R.L.



2.8 Impactul cumulativ

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat prin parcurgerea următorilor pași:

- identificarea proiectelor importante existente și/ sau propuse în zonele de implementare a proiectului;
- analizarea probabilității ca aceste proiecte să genereze forme de impact cumulativ (să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte sinergice cu proiectul analizat);
- evaluarea semnificației impactului cumulativ (cumularea efectelor cu cele ale altor proiecte existente și/sau aprobate, ținând seama de orice probleme de mediu existente legate de zone cu o importanță deosebită din punctul de vedere al mediului, care ar putea fi afectate, sau de utilizarea resurselor naturale).

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat pe baza matricei de apreciere a semnificației impactului, luând în considerare scenariile cele mai defavorabile cu privire la producerea impactului. Se are în vedere că efectele considerate nesemnificative atunci când sunt luate individual pot avea un impact semnificativ asupra mediului, atunci când interacționează cu alte efecte.

Efectele cumulate sunt modificările aduse mediului cauzate de o acțiune în combinație cu alte acțiuni; acestea pot apărea din interacțiunea dintre toate proiectele diferite din zonă sau din interacțiunea dintre diferite impacturi din proiectul propus.

2.9 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Pentru toate formele de impact unde a fost identificată posibilitatea apariției unui impact

semnificativ sau a unui impact moderat au fost propuse măsuri de evitare sau de reducere a impactului. Măsurile de evitare au fost considerate cele care pot elimina sau reduce drastic probabilitatea de apariție a unui impact semnificativ, iar măsurile de reducere au fost considerate cele care, prin diminuarea magnitudinii modificărilor, pot asigura o reducere a semnificației impactului (de la semnificativ la moderat sau de la moderat la redus).

Măsurile de evitare și reducere care îndeplinesc cerințele de mai sus au fost incluse în tabelul referitor la necitatea evaluării impactului rezidual.

Alte măsuri de reducere a impactului se regăsesc formulate în cadrul fiecărei secțiuni corespunzătoare evaluării de impact pentru fiecare factor de mediu. Aceste sunt mai degrabă cerințe de bune practici și/sau condiții general aplicabile și nu au fost luate în calcul în evaluarea impactului rezidual.

2.10 Impactul rezidual

Impactul rezidual reprezintă o predicție a semnificației impactului în condițiile implementării

măsurilor de evitare și reducere, aplicate în cadrul proiectului.



În mod convențional, în cadrul proiectului a fost considerat un nivel de eficiență ridicat al fiecărei măsuri propuse (eficiență ce urmează a fi testată prin programul de monitorizare în faza de operare) - impactului rezidual este cel rămas după ce s-au întreprins toate măsurile de limitare a efectelor în urma realizării proiectului.

Evaluarea impactului rezidual s-a realizat pe baza matricei de evaluare a semnificației impactului cu utilizarea aceluiași clase de sensibilitate/senzitivitate și magnitudine prezentate în cadrul fiecărei secțiuni a Capitolului 7 pentru fiecare factor de mediu.

2.11 Monitorizare

Directiva 2011/92/EU amendată de Directiva 2014/52/EU – Anexa IV include: „Măsuri de monitorizare și o descriere care explică măsura în care sunt evitate, prevenite, reduse sau compensate efectele negative semnificative asupra mediului, menționând în special că acestea se aplică atât fazelor de construcție, cât și fazelor operaționale”.

Programul de monitorizare propus a luat în calcul două cerințe principale:

- necesitatea de a evalua eficiența măsurilor de evitare și reducere a impactului;
- necesitatea de a asigura că nivelul prognozat al impacturilor în urma realizării lucrărilor din proiectul propus nu va fi depășit prin construcția și operarea acestuia.

Monitorizarea sistematică ex-post a efectelor și/sau a impacturilor rezultate în urma construcției și operării proiectului oferă oportunitatea de a identifica dacă impactul prognozat nu se dezvoltă așa cum a fost prevăzut, astfel încât să se poată fi luate măsuri de remediere.

De asemenea, monitorizarea permite luarea în considerare a unor informații relevante suplimentare sau neprevăzute (ex. schimbările climatice sau impactul cumulativ), care să permită de asemenea implementarea unor măsuri de remediere.

2.12 Schimbări climatice

Schimbările climatice (creșterea temperaturii, modificări ale precipitațiilor, scăderea straturilor de zăpadă și gheață) au loc la nivel global și în Europa, iar unele dintre modificările observate au stabilit recorduri în ultimii ani. Schimbările climatice observate au condus deja la o gamă largă de efecte asupra sistemelor de mediu și asupra societății, efecte importante fiind preconizate și în viitor.

Schimbările climatice pot conduce la creșterea vulnerabilităților existente și la adâncirea

dezechilibrelor socio-economice în Europa.

Măsurile de reducere și adaptare la efectele schimbărilor climatice sunt necesare în numeroase domenii, acestea putând contribui la scăderea pagubelor produse de dezastrele naturale și alte efecte ale schimbărilor climatice.

Metoda de evaluare are la bază "Ghidul elaborat de către Uniunea Europeană – Direcția Generală de Acțiuni Climatice (DG – CLIMA) – „Non-paper for Guidelines for



Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient”, cerințele sale având aplicabilitate în cadrul proiectului "Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș".

Conform ghidului, în cadrul proiectului, au fost parcurse următoarele etape:

1. Identificarea sensibilității proiectului din punct de vedere climatic - a presupus identificarea sensibilității în raport cu o serie de variabile climatice și efecte secundare/ riscuri legate de climă. Sensibilitatea proiectului în raport cu variabilele climatice a fost evaluată din punct de vedere al componentelor proiectului, respectiv: bunuri și procese, intrări (alimentare cu apă, energie, altele), ieșiri și interdependețe.
2. Evaluarea expunerii proiectului - a fost realizată atât din punct de vedere al condițiilor climatice actuale, cât și al celor viitoare în zona de implementare a proiectului. De asemenea este important de identificat și de înțeles, expunerea diferită din punct de vedere al frecvenței și intensității a unor zone geografice la efectele schimbărilor climatice;
3. Analiza vulnerabilității - a constat în identificarea variabilelor/hazardelor climatice care pot avea impact asupra proiectului, pe baza sensibilității și expunerii proiectului, atât pentru condițiile actuale, cât și pentru cele viitoare. Acest lucru s-a realizat cu ajutorul unei matrici, în care Vulnerabilitatea = Sensibilitatea * Expunerea;
4. Evaluarea riscului - s-a realizat pe baza analizei vulnerabilităților prin identificarea riscurilor și oportunităților asociate vulnerabilităților ridicate și medii. Aceasta a constat în evaluarea probabilității și magnitudinii consecințelor efectelor asociate cu hazardele identificate în etapa 2, precum și evaluarea importanței riscului pentru succesul proiectului;
5. Identificarea opțiunilor de adaptare - a constat în identificarea acelor măsuri care răspund vulnerabilităților și riscurilor identificate în etapele anterioare;
6. Evaluarea opțiunilor de adaptare - a fost realizată din punct de vedere al costurilor pentru fiecare dintre măsurile propuse.

Metodologia poate fi rezumată astfel:

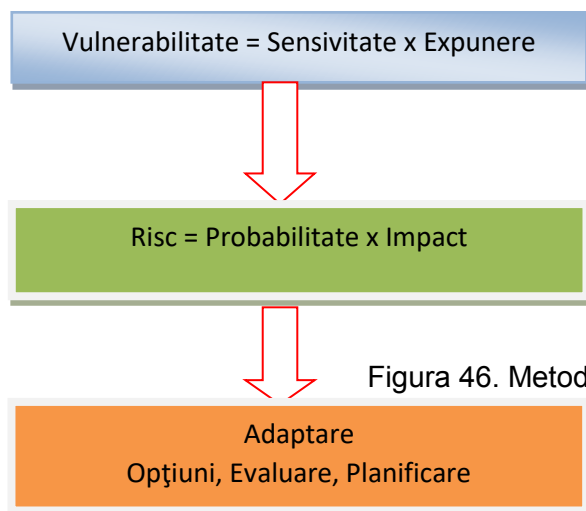


Figura 46. Metodologia rezumată



Analiza de sensibilitate presupune identificarea sensibilității proiectului în raport cu o serie de variabile climatice și efecte secundare/pericole privind clima. Sensibilitatea proiectului în relație cu variabilele climatice trebuie să fie realizată la nivel de componente, respectiv: bunuri și procese, intrări (alimentare cu apă, energie, etc.), ieșiri și interdependețe.

În concordanță cu prevederile ghidurilor au fost utilizate următoarele clase de sensibilitate:

- sensibilitate ridicată: variabilele climatice/hazardele legate de climă pot avea un impact
- semnificativ asupra bunurilor și proceselor, intrări, ieșiri și legături de transport;
- sensibilitate medie: variabilele climatice/hazardele legate de climă pot avea un impact minim asupra bunurilor și proceselor, intrărilor și ieșirilor sau altor legături de transport;
- sensibilitate scăzută: variabilele climatice/hazardele legate de climă pot avea un impact minim asupra bunurilor și proceselor, intrărilor și ieșirilor sau altor legături de transport;
- fără sensibilitate: variabilele climatice/hazardele legate de climă nu au impact asupra componentelor proiectului.

Analiza expunerii trebuie realizată din punct de vedere al condițiilor climatice actuale, cât și a celor viitoare.

Analiza vulnerabilității constă în identificarea variabilelor climatice sau a hazardelor legate de climă care pot avea un impact asupra proiectului, ținând cont de sensibilitate și expunere, atât pentru condițiile actuale, cât și pentru cele viitoare. Analiza vulnerabilității a fost realizată utilizând matricea din tabelul de mai jos, în care:

Vulnerabilitate = Sensitivitate * Expunere

Tabel 67. Matricea de clasificare a vulnerabilității

Vulnerabilitate	Senzitivitate / Expunere	fără	scăzută	medie	ridicăta
	Fară				
	Scăzută				
	Medie				
	Ridicăta				

Legenda:

fără	scăzută	medie	ridicăta
------	---------	-------	----------

Evaluarea riscurilor s-a realizat pentru riscurile identificate în primele trei etape pentru care proiectul are un nivel ridicat sau mediu de vulnerabilitate.



Evaluarea riscurilor permite aprofundarea relației "cauze-efecte" între riscuri și componentele proiectului (tehnice, sociale, ecologice, financiare etc.).

Analiza de risc implică o analiză calitativă/cantitativă a riscurilor (bazată pe judecata experților pentru identificarea hazardelor, consecințelor și riscurilor cheie asociate).

Scopul **evaluării riscului** este de a evalua la un nivel (mai mare) de detaliu probabilitatea și impactul hazardurilor climatice relevante (după cum sunt identificate în evaluarea vulnerabilității). În final, scopul este de a cuantifica semnificația riscurilor pentru proiect în climatul actual și viitor.

Pentru o serie de hazarduri climatice, se poate preconiza că probabilitatea și impactul vor suferi modificări pe durata de viață a unui proiect major - deoarece încălzirea globală și schimbările climatice se vor accentua.

Tabel 68. Matricea utilizată pentru analiza riscurilor

RISC	Probabilitate / Magnitudine		nesemnificativ	minor	moderat	major	catastrofic
			1	2	3	4	5
	rara	1	1	2	3	4	5
	puțin probabil	2	2	4	6	8	10
	moderata	3	3	6	9	12	15
	probabila	4	4	8	12	16	20
	aproape sigur	5	5	10	15	20	25

Nivel de risc	
nesemnificativ	1-4
scăzut	5-9
moderat	10-14
ridicat	14-19
semnificativ	20-25

Tabel 3-5. Nivelul de risc

Identificarea opțiunilor de adaptare la schimbările climatice constă în identificarea acelor măsuri care răspund la vulnerabilitățile climatice și riscurile care au fost identificate prin aplicarea pașilor anteriori.

3 DESCRIEREA ALTERNATIVELOR

După cum se sugerează în Ghidul european pentru costuri / beneficii o analiză, comparația între soluțiile alternative poate fi bazată pe o analiză cost / eficiență sau cost / eficacitate. Această metodă se aplică perfect unei examinări a soluțiilor alternative, care este scopul studiului de fezabilitate preliminar. În Studiul de Fezabilitate Final, se vor obține "rezultatele economice absolute" (IRR și NPV) ale soluției adoptate.



Baza analizei incrementale este soluția "*a face minimum*" care este reabilitarea completă a liniei existente pe traseul existent, fără variante de traseu.

Aspectul principal al fiecărui scenariu este includerea unor îmbunătățiri de traseu (orizontale și verticale) numite "variante de traseu".

A fost studiată o listă lungă cuprinzând 27 variante posibile de traseu care vizează atingerea standardelor corespunzătoare unui coridor feroviar.

Ulterior, de comun acord cu beneficiarul și Jaspers, au fost concepute metode de clasificare a variantelor de traseu, calculând indici Cost/Eficiență (I1, I2 și I3), atribuți fiecărei variante ce a fost analizată .

Variantele de traseu cu performanțe slabe au fost eliminate.

Pentru stabilirea finală a scenariilor alternative, clasarea variantelor va fi luată în considerare, împreună cu implicațiile financiare.

În concordanță cu cerințele beneficiarului, au fost concepute 3 scenarii alternative pentru reabilitarea liniei de cale ferată, alternative care cuprind anumite variante:

- ✓ Alternativa 1: —Aface minimum" (reabilitarea fără variante de traseu - fără dublarea liniei simple)
- ✓ Alternativa 2: Medie (variante de traseu cu performante ridicate și dublarea pe unele zone de traseu)
- ✓ Alternativa 3: înaltă (variante de traseu cu performante ridicate și variante de traseu cu performanțe medii și dublarea liniei de cale ferată cu câteva excepții)

Cele trei alternative de traseu au fost identificate având în vedere analiza cost/eficiență aferentă fiecărei variante de traseu.

Criteriile care au stat la baza propunerii alternativelor de traseu, au fost următoarele:

- sporirea confortului traficului de călători;
- evitarea realizării supralărgirilor și supraînălțărilor, impuse de instrucțiile în vigoare, pentru majoritatea curbelor de pe traseul existent;
- reducerea cheltuielilor de întreținere, pe timpul exploatării liniei de cale ferată;
- evitarea zonelor restrictive datorate siturilor arheologice, amplasate în vecinătatea liniei de cale ferată, precum și a ariilor naturale protejate;
- evitarea zonelor populate, cu o densitate semnificativă a construcțiilor existente;
- optimizarea suprafețelor de teren ce ar trebui expropriate;
- reducerea, la maxim, a numărului și complexității lucrărilor de artă (poduri, pasaje, tuneluri etc.) și a devierilor de cursuri de apă, ale râurilor din vecinătatea căii ferate, lucrări ce sunt necesare pentru realizarea alternativelor de traseu propuse;
- afectarea, la minim, a circulației trenurilor pe perioada de execuție a lucrărilor propuse;



- timpul parcurs pe fiecare alternativă propuse.

Pentru analiza impactului asupra mediului pentru fiecare alternativă propusă au fost utilizate anumite criterii:

- biodiversitate – intersecția cu arii protejate, rezervații naturale (specii de floră și faună protejate);
- intersecția cu corpurile de apă de suprafață;
- impactul asupra proprietăților rezidențiale (locuințelor);
- așezări umane – demolări;
- disconfortul generat de execuția lucrărilor, exprimat prin durata execuției acestora;
- impactul asupra terenului din zona proiectului, exprimat prin suprafața de teren expropriat pentru proiect (teren ocupat suplimentar de proiect);
- planificare și dezvoltare, exprimat prin impactul asupra proiectelor dezvoltate în regiune, în paralel cu proiectul analizat;
- schimbări climatice – intersecția cu zonele de risc din punct de vedere al schimbărilor climatice.

➤ **Alternativa 1 (minimala):** Se va păstra nemodificat traseul actual al liniei c.f. Linia existentă și stațiile existente se vor reabilita la standardele tehnice ale proiectului, fără dublarea liniei simple, fără variante de traseu și fără nici o schimbare a declivităților existente, care ajung la 32 ‰.

Alternativa 1, nu respecta standardele impuse Proiectului (ale Coridorului) și cerințele privind exploatarea trenurilor, stabilite prin Studiul Coridorului. Din acest motiv consideram că această alternativă nu poate fi considerată ca alternativă fezabilă și nu va fi analizată în Studiul de Fezabilitate Final.

Alternativa 1 nu este în măsură să contribuie la îmbunătățirea calității mediului în zonă și nici la îmbunătățirea condițiilor socio-economice, reprezentând alternativa cea mai defavorabilă.

➤ **Alternativa 2 (medie):** În această alternativă, caracteristicile tehnice principale sunt declivitatea maximă este 18 ‰, care permite o circulație a trenurilor de maxim 1100-1200 tone, cu tracțiune unică, trenurile excepționale necesitând tracțiune dublă și dublarea liniei cf, cu excepția zonei dunărene și a zonelor dintre Drobeta Tr Severin Est (nouă) - Iablanița și Teregova – Slatina Timiș. Dublarea s-a făcut cu respectarea problemelor de mediu și de cost, precum și luând în considerare variantele de traseu cu un coeficient ridicat al analizei cost/eficiență (variantele 3 "Balota", varianta 11 zona Crușovăț – Domașnea Cornea, varianta 12 "Poarta"). Rezultă că Alternativa 2 poate rezolva principalele probleme legate de traficul feroviar și componenta strategică a acestei secțiuni.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Alternativă 2 include variante de traseu care, deși foarte costisitoare, sunt esențiale pentru atingerea standardelor minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

➤ **Alternativa 3** cu declivitate maximă 15 ‰ (standardul AGC-AGTC pentru liniile reabilite) poate permite circulația trenurilor cu tracțiune simplă cu un tonaj de 1500 tone, iar pentru trenurile cu tonaj mai mare va fi necesară o tracțiune dublă. În această alternativă, pe lângă variantele din alternativa 2, au fost adăugate și alte variante de traseu cu prioritate medie conform analizei cost / eficiență.

Costul de investiție al Alternativei 3 rezultă la o valoare mare din punct de vedere financiar și deci nu este fezabilă din punct de vedere financiar și economic.

Concluziile analizei alternativelor

Alternativa 1

Alternativa 1 nu respecta standardele impuse unui Coridor c.f. și cerințele privind exploatarea trenurilor, stabilite pentru un Coridor.

Nu rezolvă problemele din zonele cu risc hidro-geologic ridicat și problemele de tracțiune a trenurilor datorate declivității ridicate.

Alternativa 2

Alternativă 2 include variante de traseu care, deși foarte costisitoare, sunt esențiale pentru atingerea acelor standarde minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

Alternativa 3

Costul de investiție al Alternativei 3 este prea mare și nu este fezabilă în termeni financiari și economici.

Alternativa 2 este o alternativă «recomandată» pentru analiză finală.

În urma analizei celor trei alternative, Beneficiarul a avizat favorabil Alternativa 2 de traseu, așa cum a fost propus de proiectant.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



3.1 Alternativa "0" fără proiect

Alternativa "0" presupune faptul că proiectul de modernizare a tronsonului feroviar nu se va implementa, în schimb se vor executa lucrări de reparații capitale (conform normelor specifice), prin realizarea de intervenții la construcția existentă (calea ferată) și la instalațiile tehnologice necesare funcționării acesteia. Prezântăm în continuare avantajele și dezavantajele alegerii alternativei "0".

Avantaje:

- Menținerea neschimbată a utilizării terenului

Dezavantaje:

- Nerealizarea unei alternative de transport în zona mai eficient și mai puțin poluatoare
- Pierderea oportunității de reducere a timpului de călătorie

Alegerea alternativei „0” nu este în măsură să contribuie la îmbunătățirea calității mediului în zona și nici la îmbunătățirea condițiilor socio-economice, iar neimplementarea proiectului reprezintă alternativa cea mai defavorabilă.

3.2 Alternativa cu proiect

Pe baza analizei situației existente, au fost studiate mai multe alternative în scopul îndeplinirii cerințelor de reabilitare a liniei c.f., atingând funcțiile necesare pentru coridorul feroviar "Axa 22".

S-a căutat un echilibru între obiectivele tehnice și viabilitatea economică a soluției tehnice. Alternativele au fost identificate ca opțiuni concurente, în acord cu indicațiilor date în HG nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, indicațiile Caietului de Sarcini și acordurile anterioare încheiate cu CFR și Jaspers în cadrul întâlnirilor oficiale, raportate în raportul de început aprobat de CFR.

Alternativele au fost identificate printr-o combinație a unei analize cost/eficiență, a variantelor de traseu, a considerentelor privind respectarea standardelor coridorului, acordându-se prioritate transportului de marfă și considerentelor financiare.

Alternativele care au fost studiate/analizate sunt:

- **Alternativa 1 (minimală):** Linia existentă și stațiile existente sunt reabilite la standardele tehnice pe traseul existent, fără dublarea liniei simple, fără variante de traseu și fără nici o schimbare a declivităților, care vor atinge 32 ‰.

Alternativa 1, nu respecta standardele impuse unui Coridor european feroviar. Din acest motiv această alternativă nu a fost considerată ca alternativă fezabilă și nu a fost analizată în Studiul de Fezabilitate Final.

- **Alternativa 2 (medie)** În această alternativă, declivitatea maximă este 18 ‰ (care nu permite circulația trenurilor de maxim 1100-1200 tone, cu tracțiune unică, trenurile necesitând tracțiune dublă), dublarea liniei cf, cu excepția zonei dunărene (~19 km) și zone între Drobeta Tr Severin Marfa - Gura Văii (~17 km), Valea



Cernei – Iablanita (~24 km) și Teregova – Slatina Timiș (~12 km) (din cauza problemelor de mediu și de cost) și variante de traseu cu un coeficient de analiză cost / eficiență ridicată. Ca urmare, Alternativa 2 rezolvă principalele probleme legate de traficul de marfă, componenta strategică a acestei secțiuni.

Alternativă 2 include variante de traseu care, deși foarte costisitoare, sunt esențiale pentru atingerea acelor standarde minime, necesare pentru respectarea țințelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

- **Sector 1 - Craiova – Strehaia Cap X (de la km 248 + 760 la km 308 + 528, total 59,768 km) – linie existentă dublă:**
Reglarea curbei pentru $V = 160 \text{ km / h}$ + Reabilitare stații
- **Sector 2 – Strehaia Cap X – Gura Văii Cap Y (de la km 308 + 528 la km 373 + 197, în total 64,669 km) - secțiunea cu zona Balota:**
Varianta Balota cu tunel dublu (cu o lungime sub 10 km, $V = 160 \text{ km / h}$, declivitate maximă 18‰) + Dublarea liniei existente + Reabilitare stații.
Prin urmare, se propune introducerea unei variante cu tunel dublu și cu linie c.f. dublă.
- **Sector 3 - Gura Văii Cap Y – Valea Cernei Cap X (de la km 373 + 197 la km 392 + 695, în total 19.498 km) - secțiunea de-a lungul Dunării:**
Reglarea curbei pentru $V = 80 \text{ km / h}$ + Reabilitare stații; Nici o dublare
- **Sector 4 - Valea Cernei Cap X - Caransebeș (de la km 392 + 695 la km 474 + 925, în total 82.230 km) - Secțiunea montană din valea râului Cerna cu zona Poarta):**
Varianta 12 - Poarta – traseu cu declivitatea maximă 18‰.
Variante pentru $V = 100 \text{ km / h}$ + Variante pentru $V = 120 \text{ km / h}$ + Reabilitare stații; linie dubla

- **Alternativa 3** cu declivitate maximă 15 ‰ (standardul AGC-AGTC pentru liniile reabilitate), permițând un tren maxim cu tracțiune simplă de aproximativ 1500 tone, trenurile mai grele vor necesita tracțiune dublă. Vor fi adăugate și alte variante de traseu cu prioritate medie conform analizei cost / eficiență.

Costul de investiție al Alternativei 3 este prea mare și nu este fezabilă în termeni financiari și economici.

- **Sector 1 - Craiova – Strehaia Cap X (de la km 248 + 760 la km 308 + 528, total 59,768 km) – linie existentă dublă:**
Reglarea curbei pentru $V = 160 \text{ km / h}$ + Reabilitare stații
- **Sector 2 – Strehaia Cap X – Gura Văii Cap Y (de la km 308 + 528 la km 373 + 197, în total 64,669 km) - secțiunea cu zona Balota:**
Varianta Balota cu tunel dublu (cu o lungime sub 10 km, $V = 160 \text{ km / h}$, declivitate maximă 15‰) + Dublarea liniei existente care nu este afectată de varianta Balota + Reabilitare stații
- **Sector 3 - Gura Văii Cap Y – Valea Cernei Cap X (de la km 373 + 197 la**



km 392 + 695, în total 19.498 km) - secțiunea de-a lungul Dunării:

Reglarea curbei pentru $V = 100 \text{ km/h}$ + Reabilitare stații; Nici o dublare

- **Sector 4 - Valea Cernei Cap X - Caransebeș (de la km 392 + 695 la km 474 + 925, în total 82.230 km)- Secțiunea montană din valea râului Cerna cu zona Poarta):**

Varianta 12 - Poarta cu declivitatea maxima 15‰.

Variante pentru $V = 100 \text{ km/h}$ + Variante pentru $V = 120 \text{ km/h}$ sosire finală la Caransebes + Reabilitare stații; linie dubla

Amplasamentele variantelor analizate în cadrul studiului de fezabilitate nu diferă ca traseu diferența reprezentând-o declivitatea maxim proiectată (18 ‰ alternativa 2, respectiv 15 ‰ alternativa 3) și regimul diferit de viteza propus pentru anumite troansoane. Acest fapt se datorează pe de-o parte relieful existent, iar pe de cealaltă parte constrângerilor pentru dezvoltarea unui traseu în afara amplasamentului existent (zonele locuite ce se află în apropierea căii ferate, tronsonul căii ferate situat paralel cu Dunărea și ariile naturale protejate).

Pentru selectarea unei variante, care să fie implementată în cadrul proiectului, s-a utilizat Analiza Multicriterială a alternativelor, care se încadrează în cerințele din formularul aplicației de finanțare pentru proiecte majore și care este recomandată de Ghidul ACB, publicat de Comisia Europeană, pentru proiectele de investiție.

În etapa de proiectare pentru alternativele de traseu, au fost luate în calcul următoarele criterii de mediu:

- biodiversitate (ariile naturale protejate străbătute de linia cf)
- așezări umane, exprimat prin:
 - impactul asupra proprietăților rezidențiale (locuințelor)
 - disconfortul generat de execuția lucrărilor, exprimat prin durata execuției acestora
 - impactul asupra terenului din zona proiectului, exprimat prin suprafața de teren expropriat pentru proiect (teren ocupat suplimentar de proiect)
 - planificare și dezvoltare, exprimat prin impactul asupra proiectelor dezvoltate în regiune, în paralel cu proiectul analizat
- intersecția cu corpurile de apă de suprafață

Criterii	Alternativa 0	Alternativa 2	Alternativa 3
Biodiversitate	Nu vor fi afectate alte arii naturale Natura 2000	Lucările propuse intersectează 9 arii naturale protejate Natura 2000	Lucările propuse intersectează 9 arii naturale protejate Natura 2000
Așezări umane	Menținerea neschimbată a utilizării terenului	Alternativa implică exproprierea unei suprafețe de 719,713 mp Disconfortul în faza de execuție este	Alternativa implică exproprierea unei suprafețe de 719,713 mp Disconfortul în faza de execuție este



		minor, reversibil și pozitiv pe termen lung prin accesul populației la infrastructura de transport feroviară modernă	minor, reversibil și pozitiv pe termen lung prin accesul populației la infrastructura de transport feroviară modernă
Intersecția cu corpurile de apă de suprafață	Se vor păstra aceleși intersecții cu corpurile de apă	Alternativa produce un efect redus asupra morfologiei cursului de apă Luncăvița prin construirea unui viaduct, 2 poduri și devierea locală de cca 100 m. Traseul albiei se menține în proporție de 90% față de cursul natural al râului și are un impact mai puțin invaziv asupra mediului decât alternativa 3.	Modificarea albiei râului Luncăvița prin crearea unui canal artificial cu strat de beton.

Alternative tehnologice

Conform kilometrajului cf, în zona dintre km. 426+900 – 427+900, calea ferată proiectată, intersectează de mai multe ori râul Luncăvița, râu care se caracterizează printr-un curs cu meandre. Pentru devierea râului Luncăvița au fost studiate mai multe soluții alternative cu un impact mai puțin invaziv asupra mediului.

În prezent, profilul planimetric proiectat al axei feroviare în această zonă are o înălțime redusă în comparație cu înălțimea terenului natural, ceea ce face ca înălțimea terasamentului c.f. prevăzută în proiect în această zonă să fie redusă și astfel nu este posibilă introducerea lucrărilor de artă pentru a traversa râul.

Prin urmare, ca primă propunere de proiectare, pentru a rezolva problema interferenței dintre axa feroviară și cursul râului Luncăvița, s-a propus devierea albiei râului prin crearea unui canal artificial cu strat de beton care să permită ocolirea zonei de interferență.

Proiectantul a evaluat soluții care permit evitarea devierii cursului de apă, cât și soluții ecologice cu intervenții de inginerie cât mai naturale în locul propunerii de deviere a râului printr-un canal pur și simplu din beton.



În scopul evitării devierilor cursului râului Luncăvița, pentru a permite introducerea viaductelor și podurilor feroviare la coturile râului, față de ceea ce există în prezent a fost necesară înălțarea cu 2,80 m a terasamentului feroviar pe o lungime de cca 1000m.

În cele ce urmează, prezentăm pe scurt trei alternative proiectate diferită una de cealaltă în mod special prin faptul că se ia sau nu se ia în considerare modificarea digului feroviar și pentru faptul că prevăd sau nu se prevăd devieri locale ale cursului de apă:

- 1) Varianta cu un singur pod, deviere râu cca 1,0 km;
- 2) Varianta cu 4 poduri și 2 devieri locale ale râului (aproximativ 250 m), variantă care presupune ridicarea terasamentului CF;
- 3) Varianta cu viaduct, 2 poduri și o deviere locală (aproximativ 100 m), variantă care presupune ridicarea terasamentului CF.

DESCRIERE ALTERNATIVE PROIECTATE

- 1) Varianta cu un singur pod, deviere râu cca 1,0 km:

Soluția propusă în acesta alternativă este prezentată, pe scurt, mai jos, fiind varianta cea mai delicată din punct de vedere al impactului asupra mediului. Se propune devierea locală a râului Luncăvița pe zona km. 426+900 – 427+900. Este planificată construcția unui viaduct metalic dintr-o singură bucată de 80 m în corespondență cu kilometrul, pentru traversarea canalului nou construit. Canalul nou construit are o serie de bucle, care păstrează cursul sinuos al Luncăviței în această zonă.

Secțiunea propusă este de formă trapezoidală compusă, în care fluxul de apă va acoperi albia minoră, precum și terasele inundabile învecinate.

Albia minoră a fost dimensionată astfel încât să conțină debitul Q10%, în timp ce întreaga secțiune, albia minoră cu terasele inundabile, a fost proporționată pentru a permite curgerea fluxului Q1% cu un spațiu de siguranță adecvat, pentru a evita posibile inundații ale zonelor înconjurătoare.

Debitele Q10% și Q1%, determinate de INHGA (Institutul Național de Hidrologie și Gospodărire a Apelor), sunt egale cu 154, respectiv 56.5 m³/s.

Pentru determinarea suprafeței libere a apei în zona albiei a fost utilizat modelul matematic HEC – RAS privind mișcarea în regim permanent, gradual variată.

Modelul matematic HEC-RAS este folosit pentru determinarea nivelurilor debitelor maxime cu probabilitatea de depășire de 1% și 10% pentru albia raurilor. În plus, pentru a evita orice fenomen de eroziune, a fost prevăzută montarea de saltele Reno cu grosime de 25 cm.

În zonele teraselor inundabile, pentru a reduce impactul lucrărilor și pentru a păstra starea naturală înconjurătoare, au fost prevăzute lucrări de inginerie pisagistică, formate din caseoie înierbate, pentru a fi cât mai prietenos cu mediu.



2) Varianta cu 4 poduri și 2 devieri locale ale râului (aproximativ 250 m), variantă care presupune ridicarea terasamentului CF;

3) Varianta cu viaduct, 2 poduri și o deviere locală (aproximativ 100 m), variantă care presupune ridicarea terasamentului CF.

Cele 2 variante sunt asemănătoare ca principiu, ele se diferențiază doar prin numărul și tipul de viaducte și numărul de devieri locale propuse pentru Luncavița.

De fapt, Varianta cu 4 poduri și 2 devieri locale ale râului (aproximativ 250 m), prevede 2 devieri locale ale râului Luncavița, prima zonă (pentru aproximativ 150 m), între podurile prevăzute la km 427 + 515 și Km 427 + 810 și a doua zonă (pentru aproximativ 100 m) între podurile situate la km 427 + 243 și km 427 + 515. Pentru această propunere, este prevăzută realizarea a 4 poduri:

km	Tip (număr deschideri și lungime)
Km 427+810	1x20m
427+515	4x36m
427+243	1X20m
426+993	2X36m

Varianta cu viaduct, 2 poduri și o deviere locală (aproximativ 100 m), variantă care presupune ridicarea terasamentului CF, spre deosebire de varianta anterioară, prevede construirea unui viaduct din 7 bucăți de 50 m fiecare (L tot aproximativ 350 m), care permite evitarea primei devieri locale descrise mai sus (cea de 150 m) în timp ce a doua deviere locală rămâne (cea de 100 m). Pentru această propunere, este planificată construirea a 3 viaducte:

Km	Tip (număr deschideri și lungime)
427+619	7X50m
427+243	1X20m
426+993	2X36m

După cum am spus, cele două variante sunt identice din punct de vedere plan-altimetric, deoarece axa căii ferate și nivelul coincid. Aceste variante prevăd ridicarea nivelului cu aproximativ 2,80 m comparativ cu cel propus în prezent în Studiul de Fezabilitate prin varianta cu devierea de 1,0 km, în secțiunea în cauză, adică între Km 426 + 900 și Km 427 + 900.

Evident, creșterea nivelului trebuie extinsă atât în amonte cât și în aval de secțiunea în cauză, deoarece variațiile admise ale declivităților pentru axa unui tronson feroviar sunt de ordinul 0,1%.

Se estimează că secțiunea afectată de această modificare a nivelului afectează în total aproximativ 3 km de traseu proiectat.

În ceea ce privește protecția împotriva eventualelor fenomene erozive care ar putea afecta fundațiile pilelor și culee ale viaductelor, se propune utilizarea de



protecții flexibile precum saltelele din anrocament, care protejează fundația, așa cum este indicat în imaginea de mai jos. În acest sens, prezentăm mai jos o estimare a suprafețelor fundațiilor pentru fiecare variantă:

Suprafețe fundații Varianta cu 4 poduri și 2 devieri locale ale râului (aproximativ 250 m):

Km	Tip (număr deschideri și lungime)
427+810	2X58 mp=116 mp
427+515	(3X252) mp+(2X140)mp=1036 mp
427+243	2X58 mp=116 mp
426+993	(1X252) mp+(2X140)mp=532 mp

Suprafețe fundații Varianta cu viaduct, 2 poduri și o deviere locală (aproximativ 100 m):

Km	Tip (număr deschideri și lungime)
427+619	(6X442) mp+(2X300)mp=3252 mp
427+243	2X58 mp=116 mp
426+993	(1X252) mp+(2X140)mp=532 mp

Suprafețe fundații Varianta cu un singur pod, deviere râu cca 1,0 km

Km	Tip (număr deschideri și lungime)
427+822	

4 DESCRIEREA ASPECTELOR RELEVANTE ALE STĂRII ACTUALE ALE MEDIULUI

4.1 Apa/corpuri de apă

4.1.1 Apă de suprafață

Din punct de vedere administrativ, traseul căii ferate cuprins între Craiova și Caransebeș se află sub autoritatea a două entități distincte pentru gospodărirea apelor:

- Administrația Bazinală de Apă Jiu;
- Administrația Bazinală de Apă Banat.

În ceea ce privește componenta hidrografică, traseul căii ferate intersectează trei bazine/spații hidrografice – Jiu, Dunărea și Banat.

Traseul căii ferate Craiova – Drobeta Turnu – Severin – Caransebeș intersectează mai multe corpuri de apă de suprafață. Prin analiza datelor disponibile în raport cu lucrările propuse în proiect au fost identificate 26 de corpuri de apă de suprafață potențial afectate de proiect. Acestea sunt prezentate sub formă tabelară mai jos:



Tabel 69. Corpuri de apă din zona de implementare a proiectului

Bazin hidrografic	Nr.crt.	Nume corp de apă	Cod corp
Jiu	1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126
	2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119
	3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117
	4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115
	5.	Frațoștița - izvor - cf.Jiu	RORW7.1.36a_B113
	6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1._B57
	7.	Stangaceaua – Izvor – cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112
	8.	Motru-confil.Jirov-conf.Jiu	RORW7.1.36_B100
	9.	Slătinic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109
	10.	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a
	11.	Baran-izvor-cf.Dunărea	RORW14.1.23a_B157
	12.	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155
	13.	Jidostita – Izvor_cf. Dunărea	RORW14.1.22._B153
Dunărea	14.	Dunărea – Porțile de Fier 1	RORW14.1._B1
Banat	15.	Sacherstița	RORW6.2.15_B1
	16.	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1
	17.	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2
	18.	Sverdinul Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1
	19.	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1
	20.	Criva	RORW5.2.4_B1
	21.	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2
	22.	Timis_cf Fenes_cf Sebes	RORW5.2._B3
	23.	Sadovița	RORW5.2.7a_B1
	24.	Ilova	RORW5.2.9_B1
	25.	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1
	26.	Bolvașița + afluenți	RORW5.2.15_B1



Tabelul următor prezintă într-un mod sintetic categoria, tipologia, starea/potențialul ecologic(ă) și starea chimică pentru corpurile de apă intersectate de traseul căii ferate Craiova-Caransebeș.

Datele referitoare la corpurile de apă de suprafață prezentate în tabelul următor sunt extrase din Planurile de Management al Spațiilor Hidrografice Jiu și Banat (2016-2021).

Tabel 70. Categoria, tipologia, starea/potențialul ecologic(ă) și starea chimică pentru corpurile de apă intersectate de traseul căii ferate Craiova-Caransebeș

SH	Nr.crt.	Nume corp de apă	Cod corp	Categorie corp de apă	Tipologie	Stare/ Potențial	ecologică/ potențialul	Starea chimică
Jiu	1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	RW	RO06	S	B	B
	2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119	RW	RO19	S	B	B
	3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117	RW	RO06	S	B	B
	4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	HMWB -RW	RO19	P	M	B
	5.	Frațoștița - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.36a_B113	RW	RO06	S	B	B
	6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1._B57	RW	RO10*	S	B	P
	7.	Stângăceaua - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	RW	RO06	S	B	B
	8.	Motru-confil.Jirov conf. Jiu	RORW7.1.36_B100	RW	RO10*	S	B	B
	9.	Slătinic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	RW	RO06	S	B	B
	10.	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a	RW	RO06	S	B	B
	11.	Baran-izvor- cf. Dunărea	RORW14.1.23a_B157	RW	RO19	S	B	B
	12.	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155	RW	RO04	S	M	B
	13.	Jidostita – Izvor_cf. Dunărea	RORW14.1.22._B153	RW	RO01	S	B	B
Dunărea	14.	Dunărea – Porțile de Fier 1	RORW14.1._B1	HMWB	ROLA03	P	M	3
Banat	15.	Sacherștița	RORW6.2.15_B1	RW	RO01	S	B	B



16.	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1	RW	RO01	S	B	B
17.	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	RW	RO05	S	B	B
18.	Sverdinul Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1	RW	RO01	S	B	B
19.	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1	RW	RO01	S	B	B
20.	Criva	RORW5.2.4_B1	RW	RO17	S	B	B
21.	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2	HMWB	RO01	P	B	B
22.	Timiș_cf. Feneș_cf Sebes	RORW5.2._B3	RW	RO05	S	B	B
23.	Sadovița	RORW5.2.7a_B1	RW	RO01	S	B	B
24.	Ilova	RORW5.2.9_B1	RW	RO01	S	B	B
25.	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1	RW	RO17	S	B	B
26.	Bolvașnița + afluenți	RORW5.2.15_B1	RW	RO01	S	B	B

Legendă:

HMWB = Corpuri de apă puternic modificate;

RW = Râu natural

S = Stare; P = Potențial; B = Bun(ă); M = Moderat(ă)

Stare chimica 3 = nu se atinge starea buna

Corpurile de apă de suprafață intersectate de traseul căii ferate Craiova-Caransebeș sunt atât de tip natural (râu natural), cât și puternic modificat.

Majoritatea corpurilor de apă intersectate prezintă o stare/potențial ecologic(ă) Bun(ă).

Din punct de vedere al stării chimice, toate corpurile de apă de suprafață prezintă o stare chimică Bună conform datelor disponibile în Planurile de management ale bazinelor hidrografice Jiu și Banat. Excepție face corpul de apă de suprafață Dunărea – Porțile de Fier 1 pentru care nu se atinge starea chimică bună.

Lista zonelor protejate aferente fiecărui corp de apă pe care se va amplasa proiectul

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele situri Natura 2000: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei.



De asemenea, traseul cailor ferate trece prin vecinătatea siturilor Natura 2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor.

Zonele protejate prevăzute pe corpurile de apă de suprafață în cadrul Planurilor de management ale spațiilor hidrografice Jiu și Banat, Dunărea sunt prezentate în tabelul următor, pentru fiecare corp de apă intersectat de traseul căii ferate Craiova-Caransebeș:

Tabel 71. Tabel cu zonelor protejate aferente fiecărui corp de apă

Bazin hidrografic	Nr.crt.	Nume corp de apă	Cod corp	Zone protejate
Jiu	1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	-
	2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	5.	Frațoștița - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.36a_B113	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1._B57	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	7.	Stangaceaua – Izvor – cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	-
	8.	Motru-confil.Jirov-conf.Jiu	RORW7.1.36_B100	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0366 Râul Motru
	9.	Slătinic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	-
	10.	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a	-
	11.	Baran-izvor-cf.Dunărea	RORW14.1.23a_B157	-
	12.	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155	-
	13.	Jidostita – Izvor_cf. Dunărea	RORW14.1.22._B153	Parc Natural Portile de Fier, Sit Ramsar RORMS0006 Portile de Fier, ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei
Dunărea	14.	Dunărea – Porțile de Fier 1	RORW14.1._B1	Parc Natural Portile de Fier, Sit Ramsar RORMS0006 Portile de



				Fier, ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei
Banat	15.	Sacherstița	RORW6.2.15_B1	-
	16.	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1	-
	17.	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	ROSCI0069 Domogled Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled Valea Cernei, Specii acvatice importante economic - Pești
	18.	Sverdinel Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane); Specii acvatice importante economic - Pești
	19.	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1	ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035-Domogled Valea Cernei, Specii acvatice importante economic – Pești
	20.	Criva	RORW5.2.4_B1	-
	21.	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane), ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, Specii acvatice importante economic - Pești
	22.	Timis_cf Fenes_cf Sebes	RORW5.2._B3	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane) ROSCI0284 Cheile Teregovei, Specii acvatice importante economic - Pești
	23.	Sadovița	RORW5.2.7a_B1	-
	24.	Ilova	RORW5.2.9_B1	ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
	25.	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1	-
	26.	Bolvașnița + afluenți	RORW5.2.15_B1	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane) ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca Specii acvatice importante economic – Pești



În figura de mai jos sunt reprezentate zonele protejate identificate în cadrul Planurilor de Management ale spațiilor hidrografice pentru fiecare corp de apă de suprafață intersectat de traseul căii ferate.

În ceea ce privește investigarea calității actuale a apelor de suprafață din zona proiectului, au fost prelevate probe din cursurile de apă intersectate de calea ferată. Probele au fost analizate în laborator acreditat RENAR, încercările executate fiind: pH, conductivitate, materii în suspensie, consum biochimic de oxigen la 5 zile (CBOO₅), consum chimic de oxigen (CCO-Cr), substanțe extractibile cu solvenți, conținut de hidrocarburi, detergenți, cadmiu, crom hexavalent, cupru, nichel, plumb, zinc, mangan.

Raportarea rezultatelor rapoartelor de încercare s-a făcut conform limitelor prevăzute în Ordinul nr.161/2006.

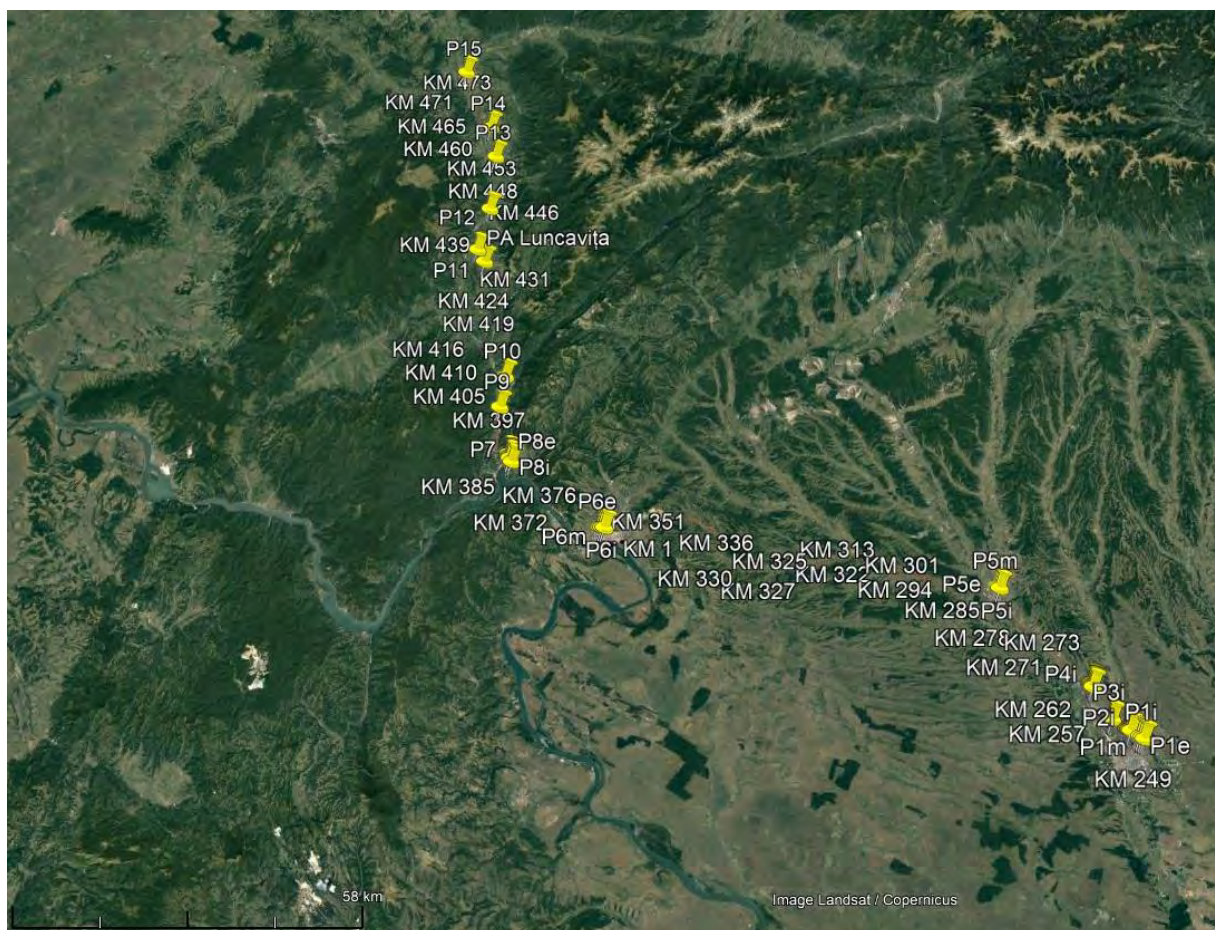


Figura 47. Harta de amplasare a punctelor de prelevare a probelor de apă de suprafață



Tabel 72. Valori indicatori conform Ordinului nr.161/2006

Limite maxime admisibile conform Ordin nr.161 din 16 februarie 2006					
Indicator analizat	Clasa I	Clasa II	Clasa III	Clasa IV	Clasa V
pH	6,5-8,5				
Conductivitate	-				
Materii în suspensie	-				
CCO-Cr*	10	25	50	125	>125
CBO ₅ *	3	5	7	20	>20
Detergenți	0,1	0,2	0,3	0,5	>0,5
Substanțe extractibile cu solvenți	-				
Continut de hidrocarburi	-				
Mangan*	0,05	0,1	0,3	1	>1,0
Cadmiu*	0,005	0,001	0,002	0,005	>0,005
Cupru*	0,02	0,03	0,05		>0,1
Crom total*	0,025	0,05	0,1	0,25	>0,25
Crom hexavalent*	-				
Nichel*	0,01	0,025	0,05	0,1	>0,1
Plumb*	0,005	0,01	0,025	0,05	>0,050
Zinc*	0,1	0,2	0,5	1	>1

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.963 din 22.06.2020, proba: râul Amaradia, de la km 258+000 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO₅, Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa ≤ II de calitate: Mangan;
- clasa ≤ III de calitate: Nichel;
- clasa III de calitate: CCOCr;
- clasa ≤ IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.962 din 22.06.2020, proba: pârâul Hușnița, de la km 314+300 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO₅, Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa ≤ III de calitate: CCOCr, Nichel;
- clasa III de calitate: Mangan;
- clasa ≤ IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;



- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.961 din 22.06.2020, proba: pârâul Hușnița, de la km 331+180 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa III de calitate: CCOCr;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.960 din 22.06.2020, proba: râul Topolnița, de la km 359+720 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa III de calitate: CCOCr;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa IV de calitate: Detergenți;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.959 din 22.06.2020, proba: râul Jidoștița, de la km 372+695 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Crom total, Zinc;
- clasa II de calitate: Detergenți;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa IV de calitate: CCOCr;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;



- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.958 din 22.06.2020, proba: râul Cerna, de la km 390+830 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa III de calitate: CCOCr;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.957 din 22.06.2020, proba: râul Belareca Mic, de la km 408+610 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: CCOCr, Nichel;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.956 din 22.06.2020, proba: râul Belareca, de la km 413+335 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: CCOCr;
- clasa III de calitate: Nichel;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;



- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.955 din 22.06.2020, proba: râul Domasnea, de la km 430+609 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa III de calitate: $CCOCr$;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.4011 din 26.04.2021, proba: râul Luncavița, de la km 433+200 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate pentru indicatorii: Cadmiu, CBO_5 , Crom hexavalent, Mangan, Nichel, Zinc
- clasa \leq II de calitate: Detergenți anionici, Plumb
- clasa \leq III de calitate: Crom total

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.954 din 22.06.2020, proba: râul Criva, de la km 441+911 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa IV de calitate: $CCOCr$;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.953 din 22.06.2020, proba: râul Timiș, de la km 446+000 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;



- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: CCOCr, Nichel;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.952 din 22.06.2020, proba: râul Timiș, de la km 453+250 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: CCOCr, Nichel;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.951 din 22.06.2020, proba: râul Sadovita, de la km 454+426 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa IV de calitate: CCOCr;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.950 din 22.06.2020, proba: râul Bolvasnita, de la km 465+327 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: CBO_5 , Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa IV de calitate: CCOCr;



- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) nu se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

Analizând rezultatele încercărilor conform Raportului de încercare nr.949 din 22.06.2020, proba: râul Timiș, de la km 471+000 se constată că indicatorii din apa de suprafață se încadrează după cum urmează, conform Ordinului 161/2006:

- clasa I de calitate: $CBOD_5$, Detergenți, Crom total, Zinc;
- clasa \leq II de calitate: Mangan;
- clasa \leq III de calitate: Nichel;
- clasa IV de calitate: CCOCr;
- clasa \leq IV de calitate: Cupru;
- pentru indicatorii: Cadmiu, Plumb nu se poate aprecia cu certitudine încadrarea în clase de calitate, iar pH-ul se încadrează în limitele impuse de Ord.161/2006;
- din punct de vedere al elementelor și standardelor de calitate pentru stabilirea stării chimice a apelor de suprafață – substanțe periculoase relevante și prioritare/prioritare periculoase concentrația de produse petroliere (conținut de hidrocarburi) se încadrează în limita admisibilă de 0,2mg/l.

4.1.2 Zone protejate

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele situri Natura 2000: ROSCI0045 Coridorul Jiului, ROSCI0366 Râul Motru, ROSCI0420 Oprănești, ROSPA0026 Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 Porțile de Fier, ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 Cheile Teregovei.

De asemenea, traseul cailor ferate trece prin vecinătatea siturilor Natura 2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor.

Zonele protejate prevăzute pe corpurile de apă de suprafață în cadrul Planurilor de management ale spațiilor hidrografice Jiu, Banat și Dobrogea Litoral (Dunarea) sunt prezentate în tabelul următor, pentru fiecare corp de apă intersectat de traseul cailor ferate Craiova- Drobeta Turnu Severin - Caransebeș:



Tabel 73. Zonele protejate aferente fiecărui corp de apă conform informațiilor prezentate în Planurile de management hidrografic

Bazin hidrografic	Nr.crt.	Nume corp de apă	Cod corp	Zone protejate
Jiu	1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	-
	2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	5.	Frațoștița - izvor - cf.Jiu	RORW7.1.36a_B113	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1._B57	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului
	7.	Stangaceaua – Izvor – cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	-
	8.	Motru-confl.Jirov-conf.Jiu	RORW7.1.36_B100	Aria naturală de interes comunitar ROSCI0366 Râul Motru
	9.	Slătinic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	-
	10.	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a	-
	11.	Baran-izvor-cf.Dunărea	RORW14.1.23a_B157	-
	12.	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155	-
	13.	Jidostita – Izvor_cf. Dunarea	RORW14.1.22._B153	Parc Natural Portile de Fier, Sit Ramsar RORMS0006 Portile de Fier, ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei



Dunarea	14.	Dunarea – Portile de Fier 1	RORW14.1._B1	Zone de protecție pentru captări, Zone de protecție pentru speciile acvatice, Zone de protecție pentru habitate și specii (Parc Natural Portile de Fier, Sit Ramsar RORMS0006 Portile de Fier, ROSCI0206 Portile de Fier, ROSPA0080 Muntii Almajului Locvei)
Banat	15.	Sacherstița	RORW6.2.15_B1	-
	16.	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1	-
	17.	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	ROSCI0069 Domogled Valea Cernei, ROSPA0035 Domogled Valea Cernei, Specii acvatice importante economic - Pești
	18.	Sverdinul Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane); Specii acvatice importante economic - Pești
	19.	Bela Reca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1	ROSCI0069-Domogled-Valea Cernei, ROSPA0035-Domogled Valea Cernei, Specii acvatice importante economic – Pești
	20.	Criva	RORW5.2.4_B1	-
	21.	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane), ROSCI0385 Râul Timiș



				între Rusca și Prisaca, Specii acvatice importante economic - Pești
22.	Timis_cf Fenes_cf Sebes		RORW5.2._B3	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane) ROSCI0284 Cheile Teregovei, Specii acvatice importante economic - Pești
23.	Sadovița		RORW5.2.7a_B1	-
24.	Ilova		RORW5.2.9_B1	ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca
25.	Groapa Copaciului		RORW5.2.12_B1	-
26.	Bolvașnița + afluenți		RORW5.2.15_B1	Zone de protecție captări pentru potabilizare apă (de suprafață/subterane) ROSCI0385 Râul Timiș între Rusca și Prisaca Specii acvatice importante economic – Pești



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

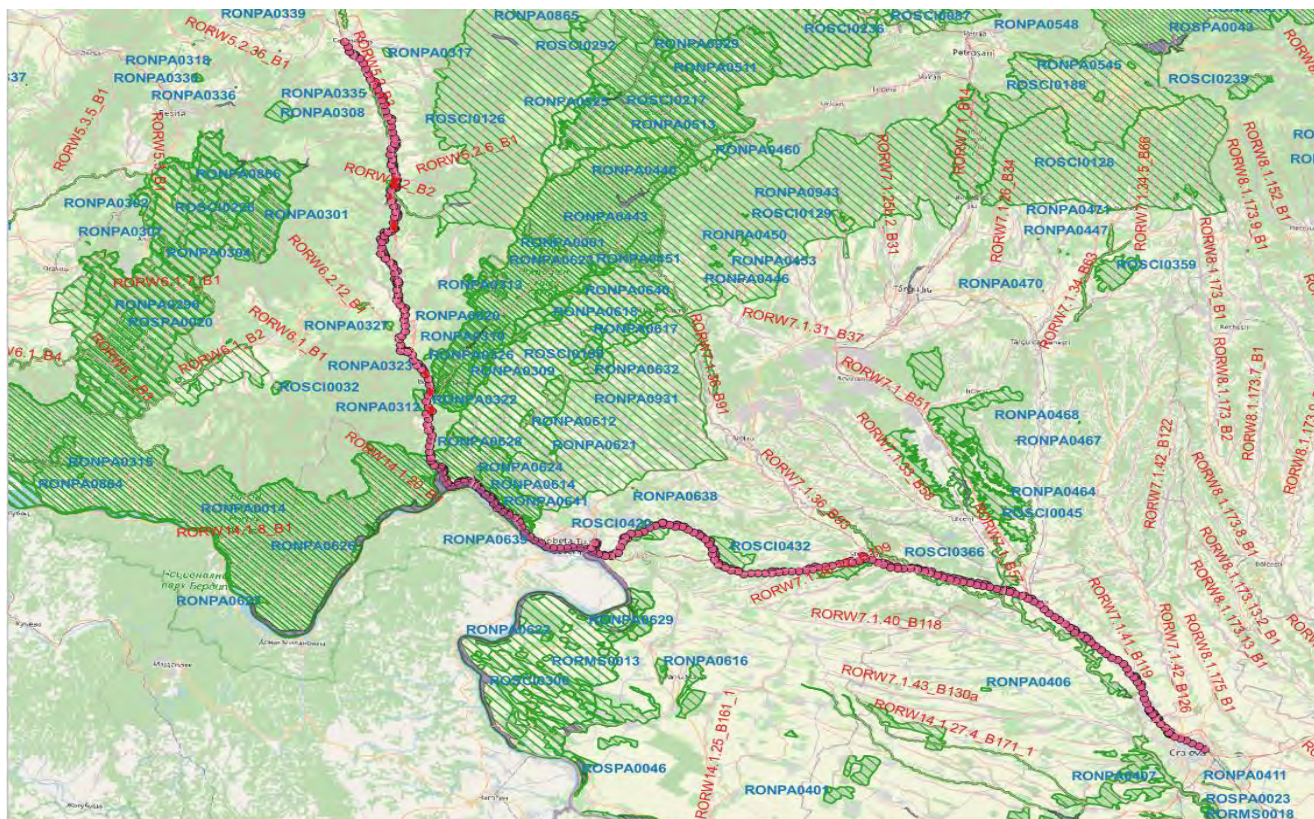


Figura 48. Traseul liniei de cale ferata Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes in raport cu arile naturale protejate si corpurile de apa de suprafata



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



4.2 Aerul

4.2.1 Caracterizarea surselor de poluare existente în zona proiectului

Principalele surse de impurificare a aerului ambiental existente în zona proiectului sunt reprezentate de:

- a) traficul auto pe drumurile din zonă, adiacente terasamentului de cale ferată, în principal drumul național DN 79. Poluanți caracteristici: oxizi de azot, oxizi de sulf, oxizi de carbon, particule cu conținut de metale grele, compuși organici volatili;
- b) traficul auto pe drumurile de pământ – surse de suprafață nedirijate. Poluanți caracteristici: pulberi în suspensie. O caracteristică a traficului pe drumurile de exploatare de pământ este că acesta generează importante cantități de praf în aerul atmosferic, prin antrenarea acestuia de roțile vehiculelor;
- c) activitățile agricole din zonă – surse staționare nedirijate generatoare de pulberi de praf;
- d) creșterea animalelor – surse staționare nedirijate. Poluanți caracteristici: metan și amoniac;
- e) încălzirea spațiilor în localitățile învecinate, ce se realizează în principal în sobe cu funcționare pe combustibil solid (lemn) – surse staționare dirijate. Poluanți caracteristici: oxizi de azot, oxizi de sulf, oxizi de carbon, particule cu conținut de metale grele, compuși organici volatili;
- f) Activitățile industriale adiacente, în principal surse industriale aflate la o distanță de 1-3 km față de coridorul de studiu. În urma analizării traseului Alternativei 2 a liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, au fost identificate mai multe surse industriale relevante, aflate în interiorul ariei de studiu:
 - în dreptul km 248+760: – FORD ROMÂNIA S.A. – Fabrică de autovehicule – la o distanță de cca. 2600 m de aceasta Conform Autorizației Integrate de Mediu nr. 6/08.04.2011, revizuită în data de 21.10.2013, categoria de activitate, conform Anexei 1 a Legii 278/2013 privind emisiile industriale, este reprezentată de:
 - instalații pentru tratarea suprafețelor metalice și din materiale plastice prin folosirea procedeelor electrolitice sau chimice la care volumul total al cuvelor de tratare depășește 300 mc;
 - instalații pentru tratarea suprafeței materialelor, obiectelor sau produselor utilizând solvenți organici, în special pentru gresare, imprimare, aplicare de straturi protectoare, degresare, impermeabilizare, apretare, glazurare, vopsire, curățare sau impregnare, cu o capacitate de consum de solvent mai mare de 150 kg/oră sau 200 t/an;
 - Poluanți caracteristici: pulberi, urme de: CO₂, CO, NO_x, SO_x, O₃.

Din datele disponibile, FORD ROMÂNIA S.A., prin activitatea desfășurată pe amplasament, materiile prime, produsele intermediare și finite folosite, deșeurile și depozitarea acestora, nu reprezintă cauza unui disconfort olfactiv prin emisii. În cazul detectării unor situații de disconfort olfactiv, unitatea are un program de monitorizare a mirosurilor.



- în dreptul km 248+760: – AVIOANE CRAIOVA S.A. – Fabricare avioane militare (componente, subansamble) sau ansamble, precum și prestări servicii (reparații avioane militare, tratamente termice pentru oțeluri și aliaje etc.) – la o distanță de cca. 2390 m de aceasta. Conform Autorizației Integrate de Mediu nr. 44/20.02.2009, revizuită în data de 18.02.2019, monitorizarea factorului de mediu AER se face doar la solicitare. Din datele disponibile, AVIOANE S.A., prin activitatea desfășurată, nu are un impact negativ asupra factorului de mediu AER.
 - Poluanți caracteristici: pulberi, CO, SO_x, NO_x.

- în dreptul km 248+760: – Societatea Complexul Energetic Oltenia SA - SUCURSALA ELECTROCENTRALE CRAIOVA II – la o distanță de cca. 820 m de aceasta. Conform Autorizației de Mediu nr. 74/08.04.2011, revizuită în data de 07.07.2016, categoria de activitate, conform Anexei 1 a Legii 278/2013 privind emisiile industriale, este reprezentată de:
 - arderea combustibililor în instalații cu o putere termică nominală totală egală sau mai mare de 50 MW;
 - depozitele de deșeuri, astfel cum sunt definite la lit. b) din anexa nr. 1 la Ordonanța nr.2/2021 privind depozitarea deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare care primesc peste 10 tone de deșeuri pe zi sau cu o capacitate totală de peste 25.000 de tone, cu excepția depozitelor pentru deșeuri inerte;
 - Poluanți caracteristici: SO₂, NO, CO₂, CO, pulberi și particule nearchive și urme de metale grele (Hg, Sb, As, Pb, Cr, Co, Cu, Mn, Ni).În urma unor monitorizări în anul 2017, s-a constatat existența unor valori ridicate ale poluantului pulberi sedimentabile, ce se datorau condițiilor meteorologice nefavorabile și activității intense pentru asigurarea stocurilor de cărbune necesare. Conform datelor disponibile, deși s-au înregistrat valori ridicate ale acestui poluant, nu a fost depășită valoarea limită admisă (17 g/m²/lună).

- în dreptul km 255+000: – S.C. HEINEKEN ROMÂNIA S.A. CRAIOVA – Fabrică de bere la o distanță de cca. 50 m. Conform Autorizației de Mediu nr. 55/24.08.2009, categoria de activitate conform Anexei 1 a Legii nr. 278/2013 privind emisiile industriale este reprezentată de:
 - tratare și procesare în scopul fabricării produselor alimentare din materii prime de origine vegetală, având o capacitate de producție mai mare de 300 tone produse finite/zi;
 - alte activități;
 - Poluanți caracteristici: pulberi, CO, SO_x, NO_x, CO₂, O₂.Din datele disponibile în Raportul anual de mediu aferent anului 2020, nu au fost înregistrate depășiri ale valorilor limită admise pentru poluanții ce pot afecta factorul de mediu AER.



- în dreptul km 260+500: – Societatea Complexul Energetic Oltenia SA - SUCURSALA ELECTROCENTRALE IȘALNIȚA, cu depozitul de zgură și cenușă aferent – la o distanță de cca. 330 m de aceasta. Conform Autorizației de Mediu nr. 5/31.03.2006, revizuită în data de 31.12.2012, categoria de activitate conform Anexei 1 a Legii 278/2013 privind emisiile industriale este reprezentată de:
 - instalații de ardere cu o putere termică nominală mai mare de 50 MW;
 - instalații pentru eliminarea deșeurilor nepericuloase, definite potrivit prevederilor legislației în vigoare, cu o capacitate mai mare de 50 tone deșeuri/zi;
 - Poluanți caracteristici: SO₂, NO, CO₂, CO, pulberi și particule nășe și urme de metale grele (Hg, Sb, As, Pb, Cr, Co, Cu, Mn, Ni).Din datele disponibile, nu au fost înregistrate depășiri ale valorilor limită admise pentru poluanții ce pot afecta factorul de mediu AER.

4.2.2 Starea actuală a calității aerului

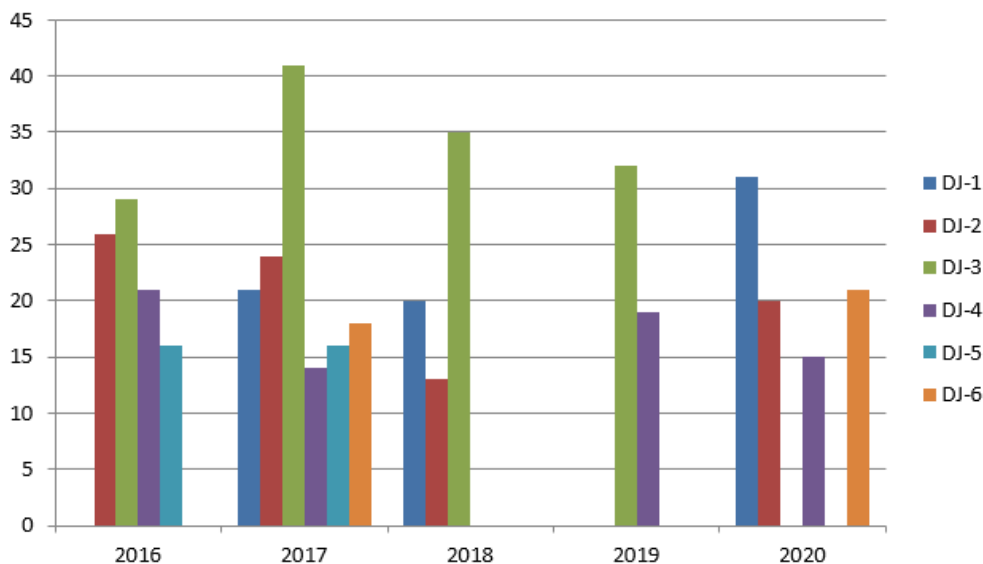
Pentru caracterizarea stării actuale a calității aerului au fost utilizate informațiile specifice prezentate în Rapoartele privind starea factorilor de mediu din județele Dolj, Mehedinți și Caraș-Severin elaborate de către Agențiile pentru Protecția Mediului.

La nivelul județului Dolj cele mai apropiate stații de monitorizare a calității aerului sunt:

- stația DJ-3 - stație industrială cu influență de trafic, amplasată în mediul urban, în Craiova, str. Maria Tănase, zona Casa Tineretului, aflată sub influența ambelor termocentrale și a rețelei de trafic intens din vestul orașului (raza ariei de reprezentativitate este de max 1 km); poluanții monitorizați sunt SO₂, NO, NO₂, NO_x, PM10 și O₃;
- stația DJ-4 - stație industrială, situată la intrarea în Ișalnița, în mediu suburban, aflată sub influența termocentralei din zonă mai ales; poluanții monitorizați sunt SO₂, NO, NO₂, NO_x, și O₃;

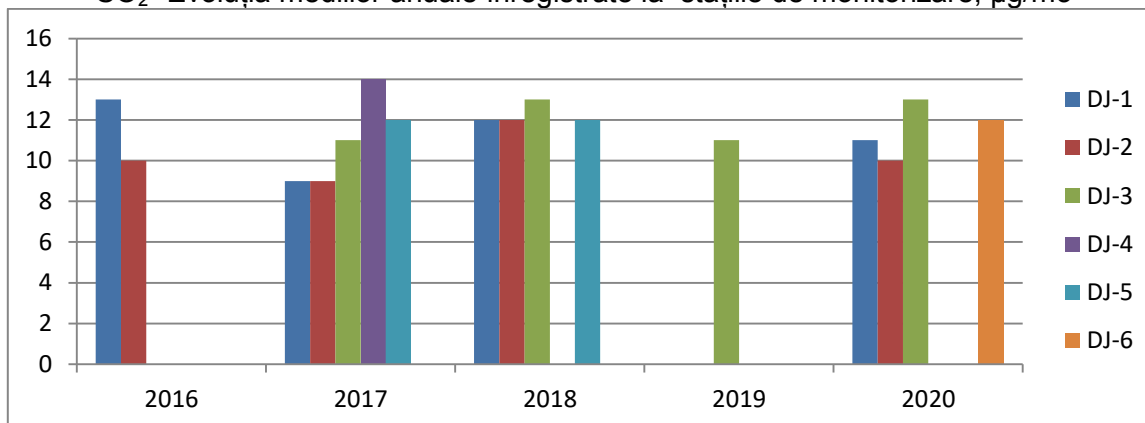


NO₂- Evoluția mediilor anuale înregistrate la stațiile de monitorizare față de valoarea limită anuală, μg/m³



La stația industrială DJ-3 și DJ-4, mediile anuale sunt în scădere în ultimii ani.

SO₂- Evoluția mediilor anuale înregistrate la stațiile de monitorizare, μg/m³

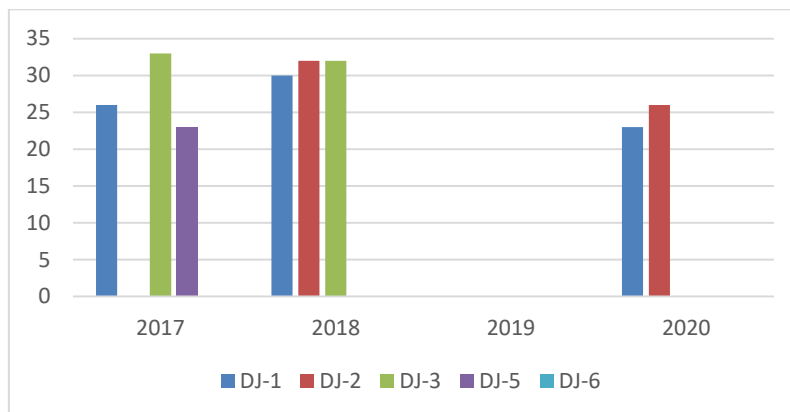


La stația industrială DJ-3, mediile anuale sunt în scădere în ultimii 3 ani; sursa industrială cu influență mai importantă asupra stației pare a fi termocentrala de la Ișalnița, unde funcționează instalația de desulfurare de la sfârșitul lui 2013. Concentrațiile înregistrate în această locație au putut fi influențate însă și de anumite arderi necontrolate ale diverselor deșeuri și de încălzirea casnică din timpul iernii, stația fiind nu foarte îndepărtată de o mare zonă de case.

La stația industrială DJ-4, pentru 2017 s-a înregistrat o medie anuală de 14 μg/m³;

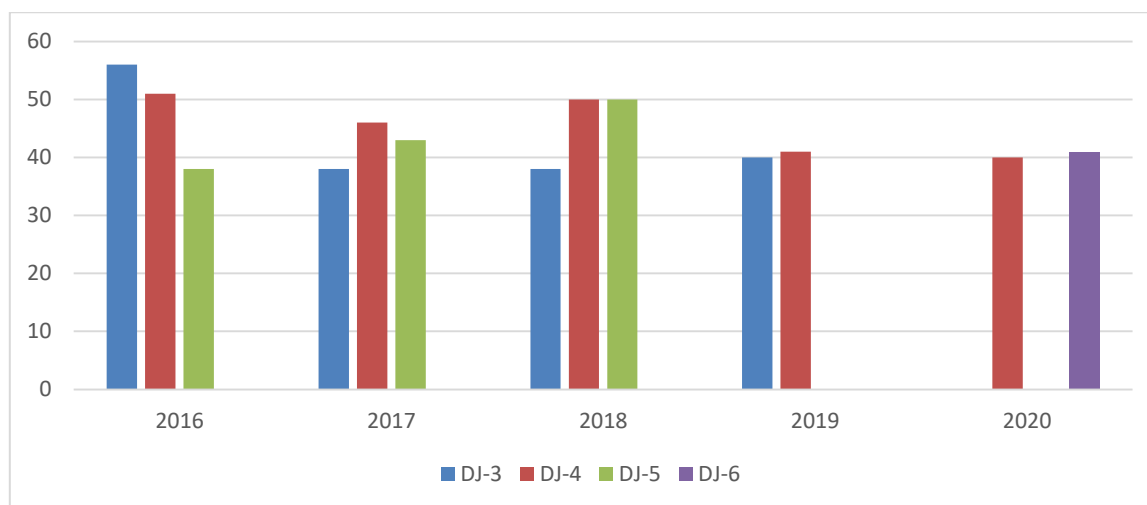


PM10- Evoluția mediilor anuale înregistrate la stațiile de monitorizare, $\mu\text{g}/\text{m}^3$



O₃- evoluția acestui poluant secundar, așa cum reiese din graficul de mai jos, a înregistrat de-a lungul anilor valori nu foarte diferite și în general ridicate (mediile anuale în domeniul 40-60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$), la toate stațiile la care se monitorizează, însă fără atingerea pragului de alertă și foarte rar cu depășirea pragului de informare:

O₃- Evoluția mediilor anuale înregistrate la stațiile de monitorizare, $\mu\text{g}/\text{m}^3$

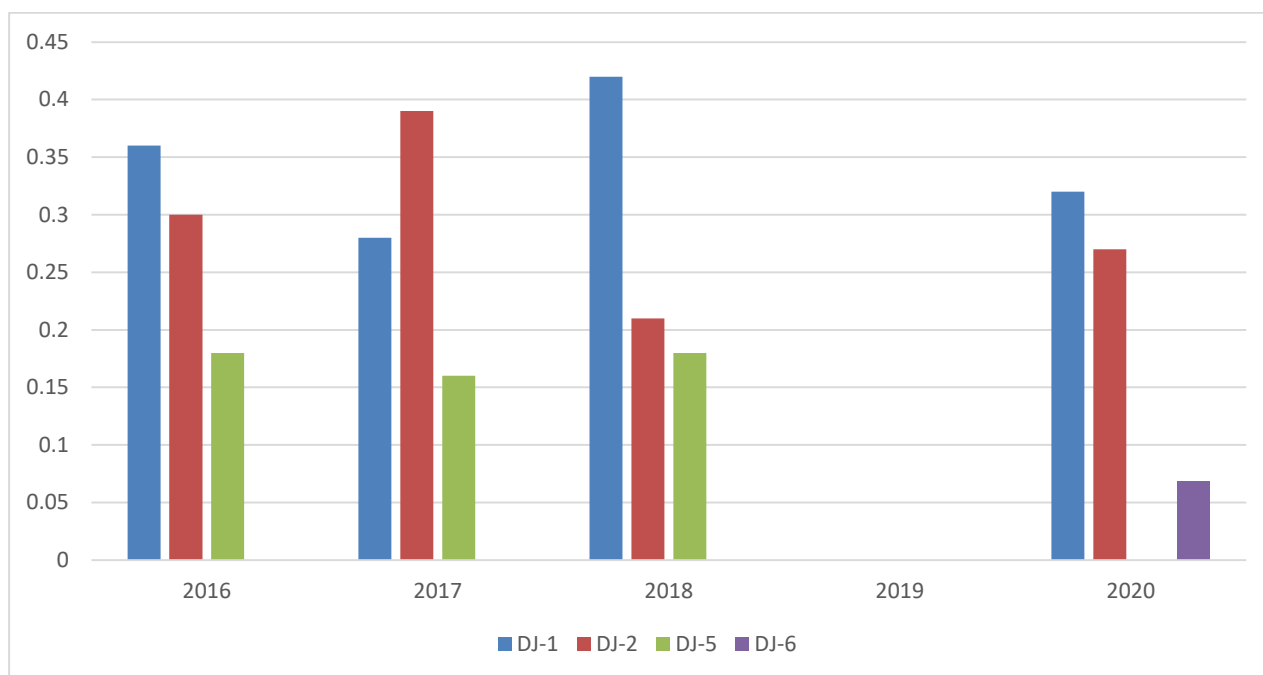


Situarea județului Dolj și a aglomerării Craiova în zona de sud-vest a țării, este caracterizată de primavara până toamna de temperaturi și radiație solară mai ridicate și perioade dese de secetă care au favorizat producția mai ridicată de ozon.



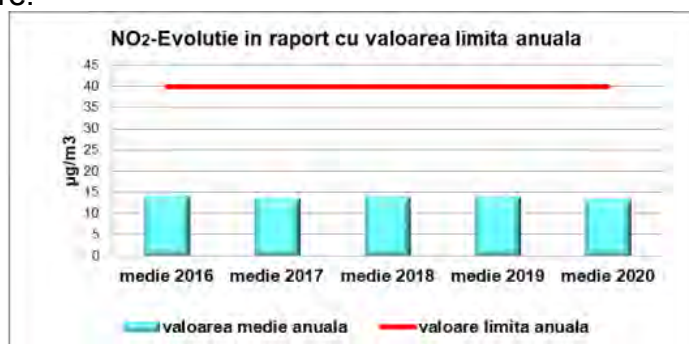
CO- pentru poluantul provenit, ca și NO_2 , în special din procesele de ardere industriale, încălzire casnică și din trafic s-au obținut medii anuale scăzute de-a lungul anilor, după cum reiese din graficul de mai jos:

CO- Evoluția mediilor anuale înregistrate la stațiile de monitorizare, mg/m^3



A.P.M. Mehedinți este dotată cu o stație de tip Industrial (MH1) care este amplasată în vecinătatea sediului A.P.M. (str. Băile Romane nr.3, Dr. Tr. Severin) și a fluviului Dunărea.

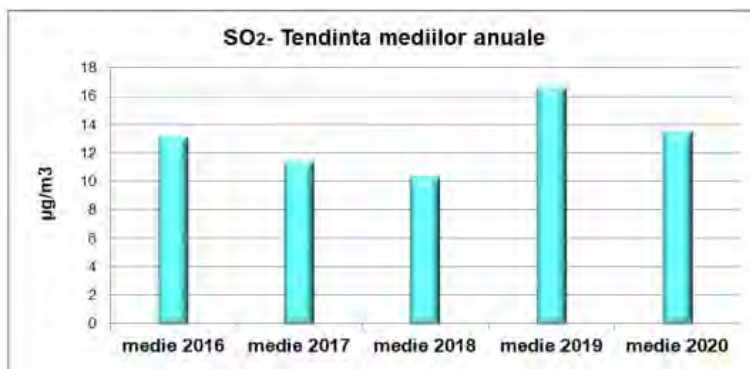
Evoluțiile concentrațiilor medii anuale pentru principalii poluanți din aerul înconjurător: dioxid de azot (NO_2), dioxid de sulf (SO_2), monoxid de carbon (CO), ozon (O_3), particule în suspensie (PM10 și PM2,5), benzen (C_6H_6) sunt reprezentate în graficele următoare:





Media anuală a concentrațiilor emisiilor de dioxid de azot pe stația automată fixă în anul 2020 a scăzut față de anul anterior și se încadrează în prevederile Legii nr. 104/2011.

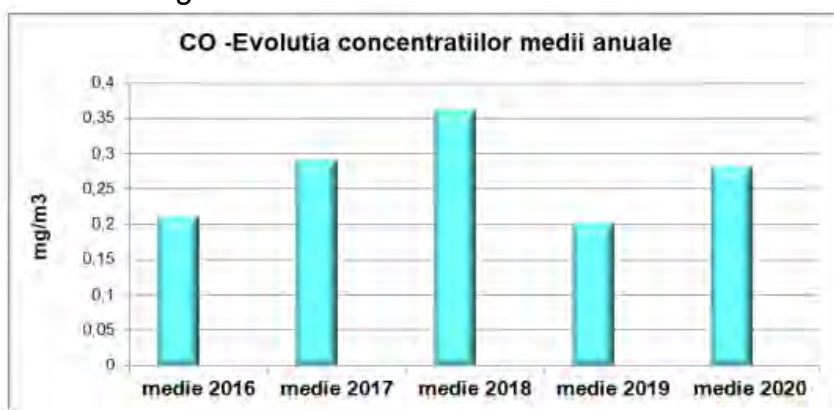
Evoluția mediilor anuale ale dioxidului de sulf (SO_2) este prezentată în graficul următor:



Din prelucrarea statistică a datelor se evidențiază că tendința la nivelul județului Mehedinți este de menținere a unor concentrații foarte mici ale SO_2 în aerul înconjurător, cu mult sub VL orară (350 µg/mc) și VL zilnică (125 µg/mc) pentru protecția sănătății umane.

În particular, pentru anul 2020, precizăm că în cazul stației MH 1 s-a înregistrat o scădere a mediei anuale față de anul anterior.

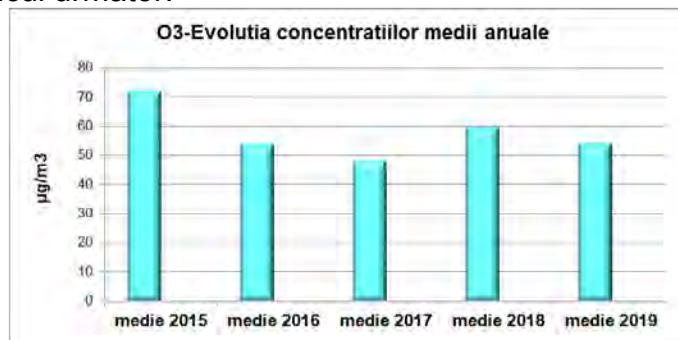
Pentru perioada 2016 - 2020, evoluția mediilor anuale ale monoxidului de carbon (CO) este prezentată în graficul următor:



Pentru acest intervalul analizat se remarcă mici fluctuații înregistrate pe un interval strâns de valori. Media concentrațiilor emisiilor de monoxidului de carbon pe stația automată fixă în anul 2020 a crescut față de anul anterior și s-a situat mult sub valoarea maximă zilnică a mediilor pe 8 ore pentru protecția sănătății umane (10 mg/m³).

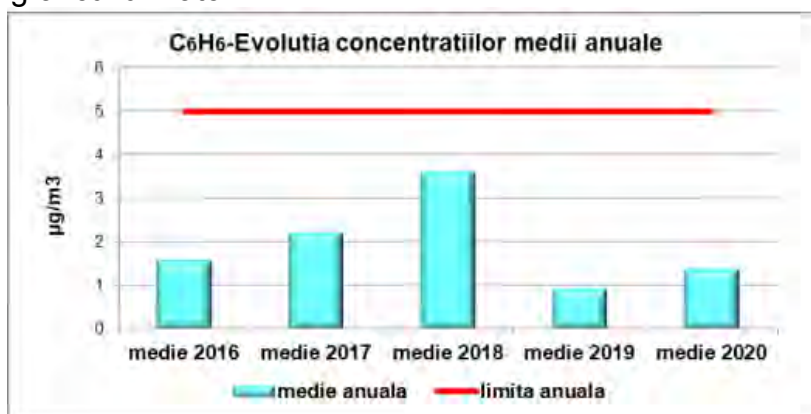


Pentru perioada 2015 - 2019, evoluția mediilor anuale ale ozonului (O_3) este prezentată în graficul următor:



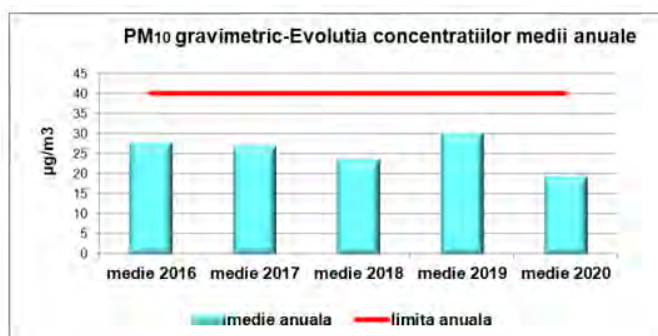
În această perioadă se observă că media concentrațiilor emisiilor de ozon pe stația automată prezintă variații mici iar în anul 2019 aceasta a scăzut față de anul anterior.

Pentru perioada 2016 - 2020, evoluția mediilor anuale ale benzenului (C_6H_6) este prezentată în graficul următor:



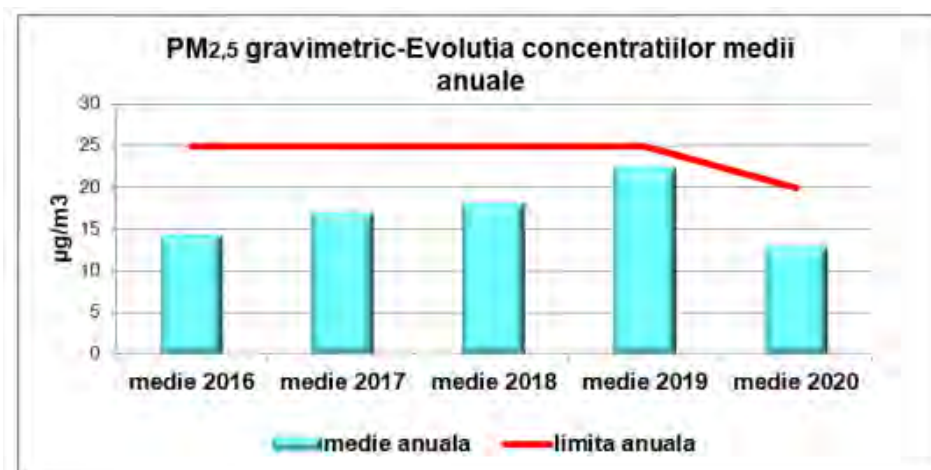
Valorile mediilor anuale înregistrate pentru acest interval s-au situat sub valoarea limită anuală pentru sănătatea umană ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$), conform legislației în vigoare.

Pentru perioada 2016 - 2020, evoluția mediilor anuale ale PM_{10} gravimetric este prezentată în graficul următor:



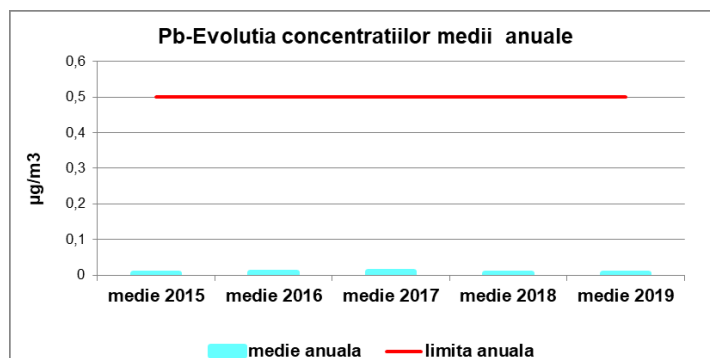


Pentru perioada 2016 - 2020, evoluția mediilor anuale ale PM 2,5 gravimetric este prezentată în graficul următor:



Metale grele

Evoluția mediilor anuale ale plumbului - în perioada 2016 – 2020, este prezentată în graficul următor:

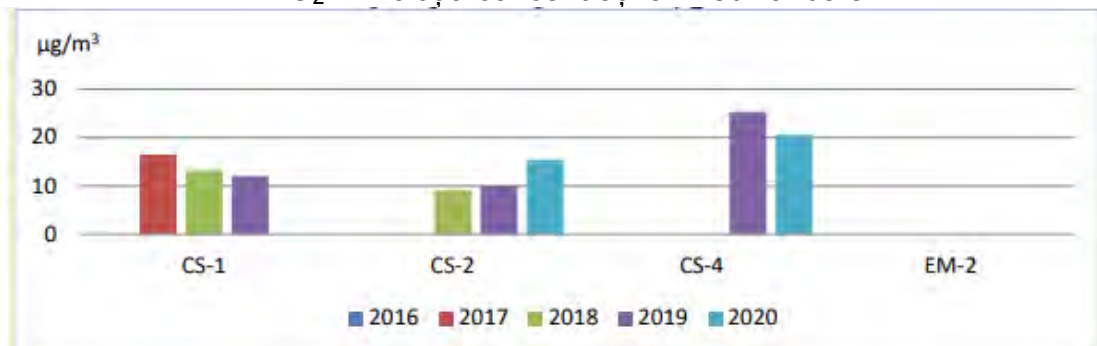


Evoluția concentrațiilor medii anuale de Pb determinat din fracția PM10 gravimetric are tendința descrescătoare începând cu anul 2017, cu valori mult sub valoarea limita anuală (0,5 µg/m³), stabilită de Legea nr. 104/2011.

La nivelul județului Caraș-Severin sunt, la momentul actual, 6 stații automate pentru monitorizarea calității aerului, dintre care doar stația CS4 este reprezentivă pentru traseul c.f. Stația CS-4 este amplasată pe marginea arterei de circulație DN 6, în localitatea Buchin. A intrat în funcțiune în 2009. Stația este de tip trafic, fiind menită să evalueze impactul poluării produse de autovehicule asupra zonelor locuite.

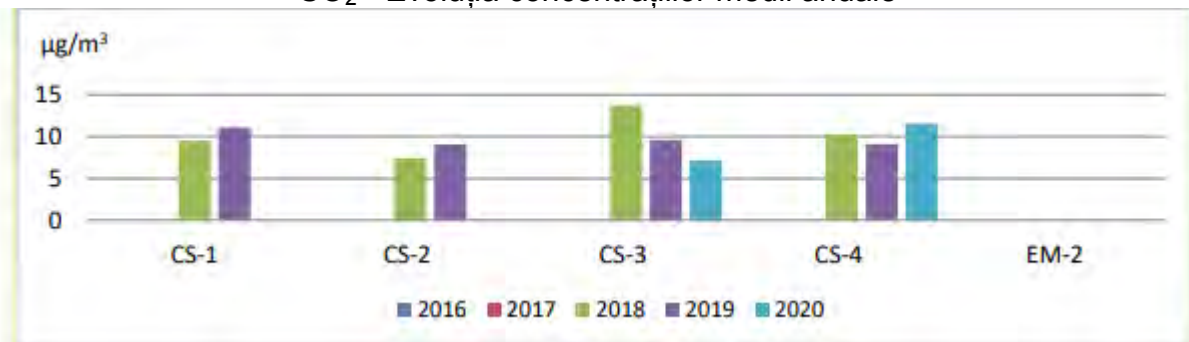


NO₂ - Evoluția concentrațiilor medii anuale



Media concentrațiilor pentru NO₂ în anul 2020 a scăzut față de anul anterior.

SO₂ - Evoluția concentrațiilor medii anuale



PM10 - Evoluția concentrațiilor medii anuale



Media concentrațiilor pentru PM10 în anul 2020 a scăzut față de anul anterior.



4.3 Schimbări climatice

4.3.1 Condiții de clima și meteorologie în zona proiectului

Temperatura aerului

Temperatura medie anuală a fost în anul 2018 de 12,3°C la stația de observație Craiova.

Temperatura aerului înregistrează o scădere ușoară de la S spre N, paralelă cu creșterea altitudinii. Mediile anuale ating 11,5°C la Calafat (valoare întrecută pe teritoriul României numai de cea de la Drobeta Turnu Severin), 10,8°C la Craiova și 10°C în extremitatea de nord a județului.

Clima județului Mehedinți este temperat continentală cu pronunțate influențe mediteraneene. Aceste influențe se caracterizează prin pătrunderea în timpul iernii a unor mase de aer cald și umed făcând anotimpul mai blând față de restul țării. Verile sunt mai călduroase ca urmare a pătrunderii maselor de aer fiebinte tropical. Temperatura medie multianuală (perioada 2011-2016) este de circa 13,0°C.

Clima județului Caraș este continental-moderată, cu nuanțe sub-mediteraneene, subtipul climatic bănățean, caracterizându-se prin circulația maselor de aer atlantic și prin invazia maselor de aer-mediteranean, ceea ce conferă un caracter moderat regimului termic, cu frecvente perioade de încălzire în timpul iernii, cu primăveri timpurii și cantități medii de precipitații relativ ridicate.

Conform „**Ghidului privind adaptarea la efectele schimbărilor climatice – GASC**” publicat în M.O. nr. 711/2008, temperatura medie globală a aerului a crescut cu aproximativ 0,74°C în ultimii 100 de ani (1906-2005) comparativ cu 0,6°C în perioada 1901-2000.[...] Clima Europei a înregistrat o încălzire de aproximativ 1°C în ultimul secol, mai ridicată decât media globală”.

Conform estimărilor prezentate în AR4 al IPCC, în România se așteaptă o creștere a temperaturii medii anuale față de perioada 1980-1990, și anume:

- între 0,5°C și 1,5°C pentru perioada 2020-2029;
- între 2,0°C și 5,0°C pentru perioada **2090-2099**, în funcție de scenariu (între 2,0°C și 2,5°C - pentru scenariul cu cea mai scăzută creștere a temperaturii medii globale și între 4,0°C și 5,0°C - pentru scenariul cu cea mai pronunțată creștere a temperaturii).

Pentru arealul studiat, în care sunt propuse lucrările spre implementare, regimul temperaturii poate crește cu până la 3,4°C, maxima de temperatură înregistrându-se în zona Craiova-Filiași-Strehaia.

Scenariile climatice realizate cu diferite modele climatice globale au prognozat o creștere a temperaturii medii globale până la sfârșitul secolului XXI (2090-2099) față de perioada 1980-1990 între 1,8°C și 4,0°C, în funcție de scenariul privind emisiile de gaze cu efect de seră considerat.

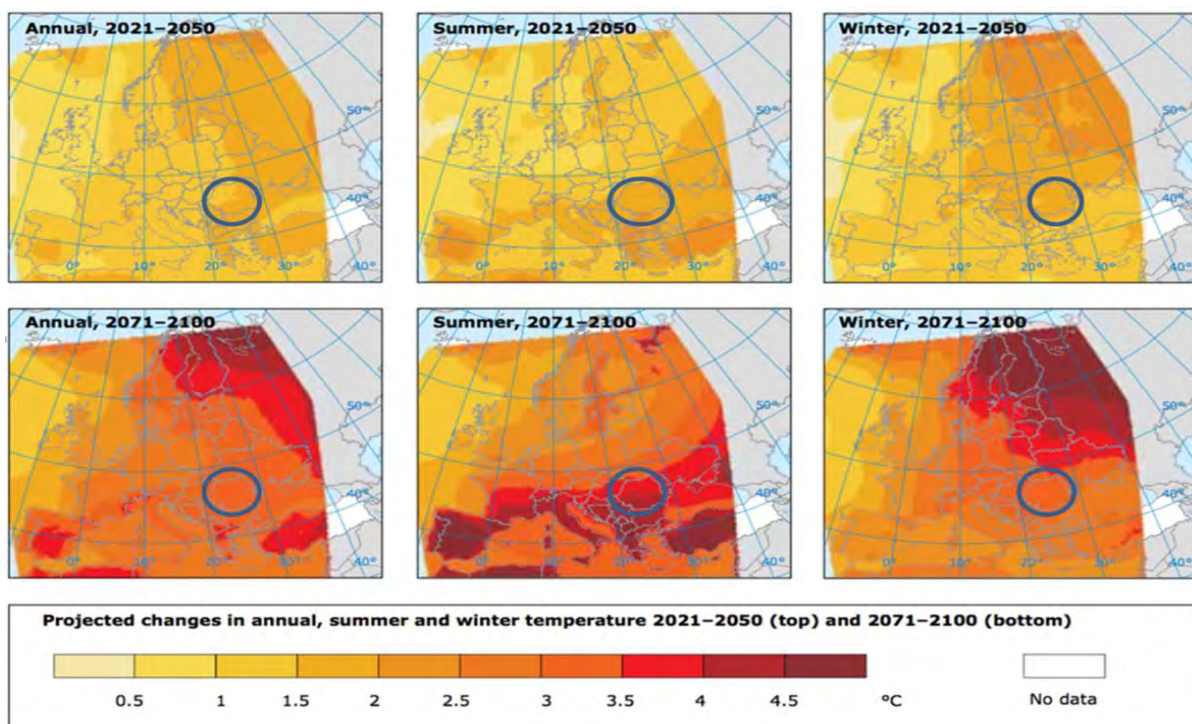


Figura 50. Modificarea auală a temperaturii, vara și iarna
(Sursa: Raportul Agenției Europene de Mediu)

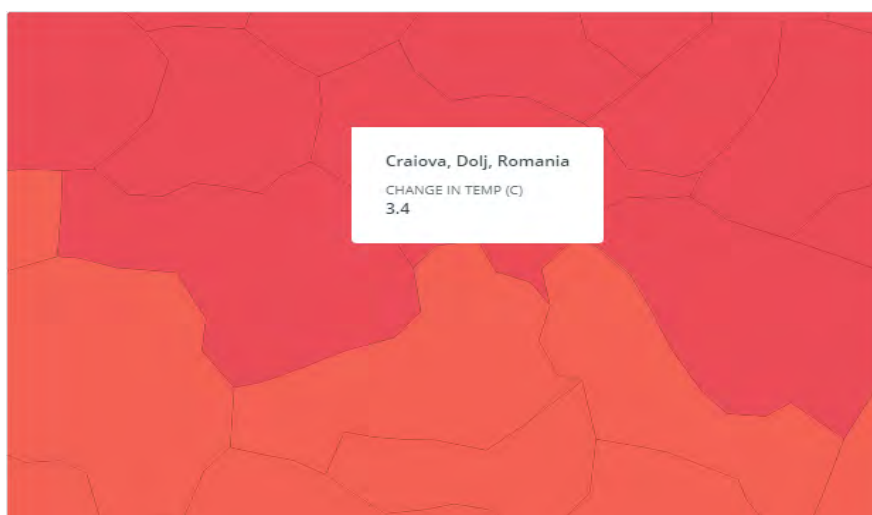


Figura 51. Creșterea temperaturii până în 2050, Craiova, jud. Dolj
(Sursa hartă: <https://www.green-report.ro/o-harta-interactiva-a-schimbarilor-climatice-arata-cu-cat-se-va-incalzi-lumea-pana-in-2050/>)

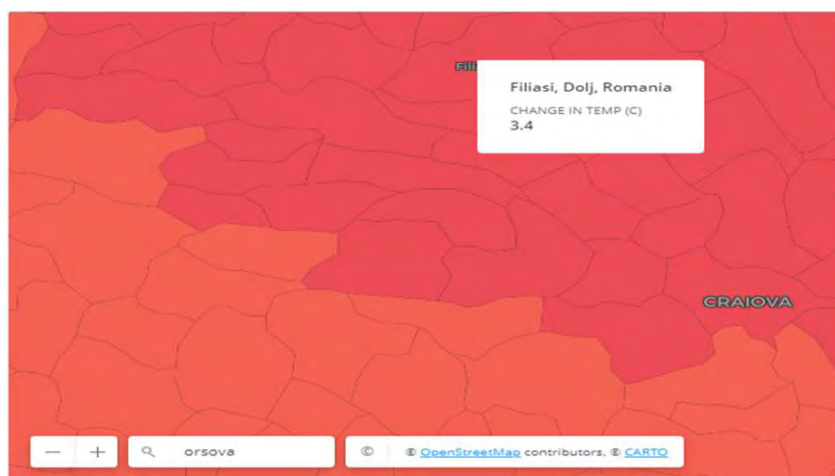


Figura 52. Creșterea temperaturii până în 2050, Filași, jud. Dolj

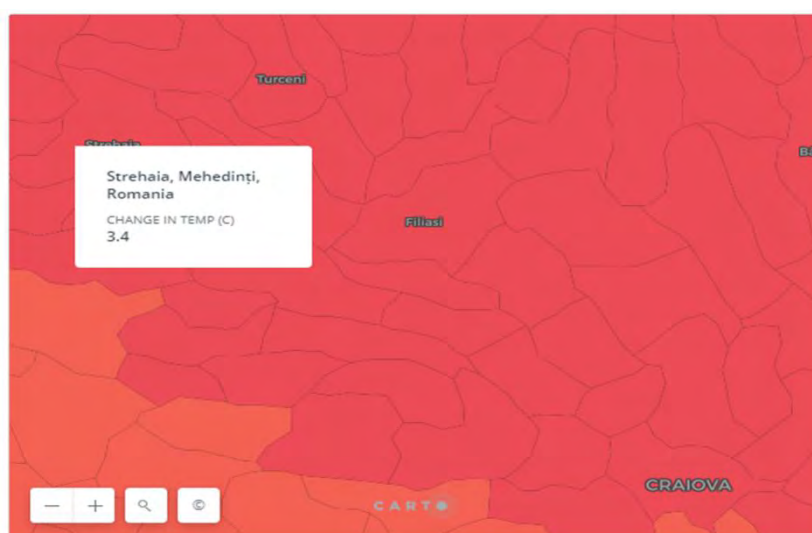


Figura 53. Creșterea temperaturii până în 2050, Strehaia, jud. Mehedinți

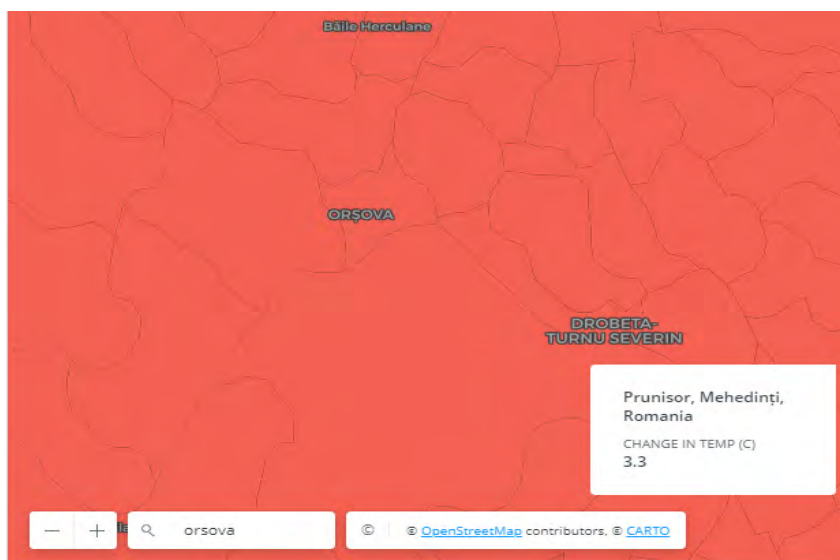


Figura 54. Creșterea temperaturii pana in 2050, Strehaia, jud. Mehedinți

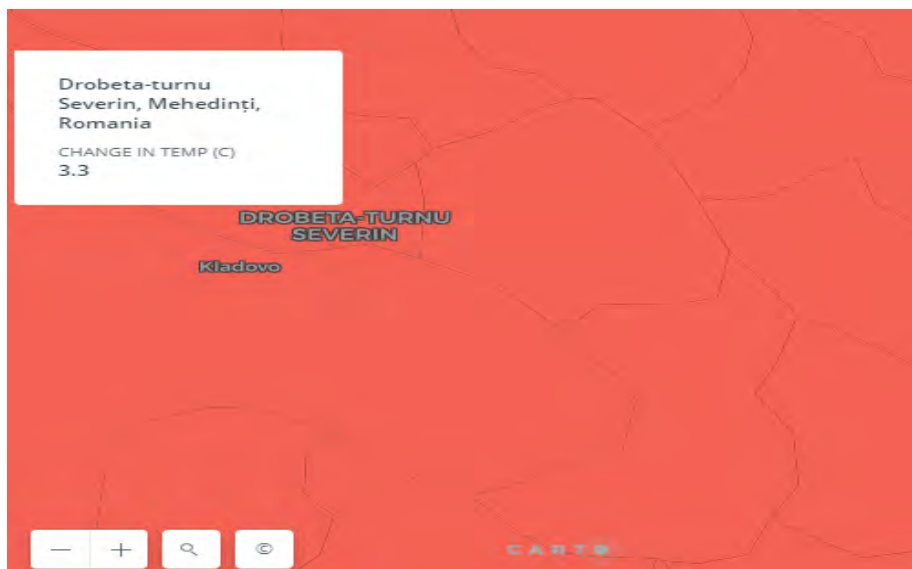


Figura 55. Creșterea temperaturii până în 2050, Drobeta Turnu Severin, jud. Mehedinți

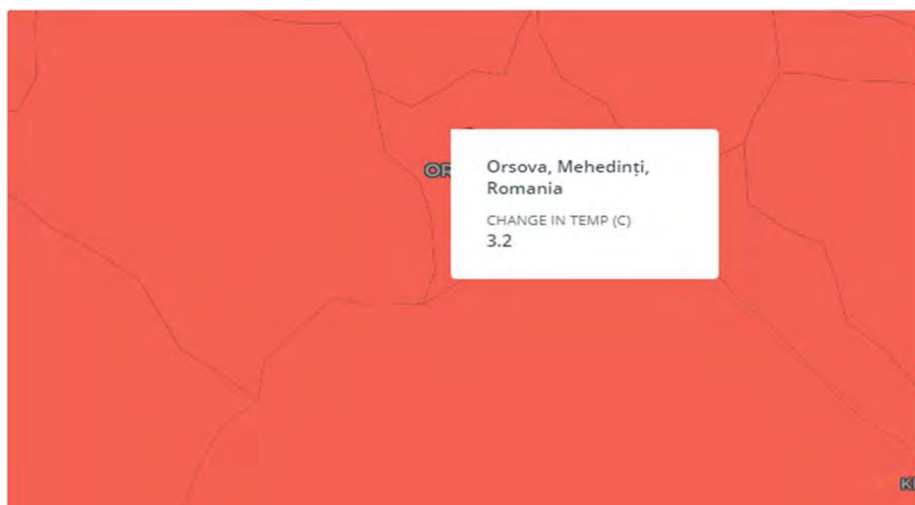


Figura 56. Creșterea temperaturii până în 2050, Orșova, jud. Mehedinți

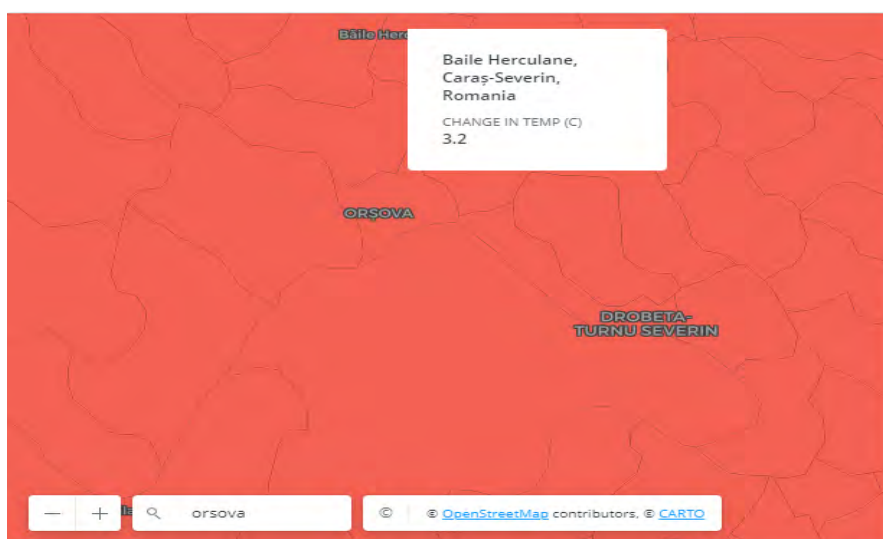


Figura 57. Creșterea temperaturii până în 2050, Baile Herculane, jud. Caraș Severin

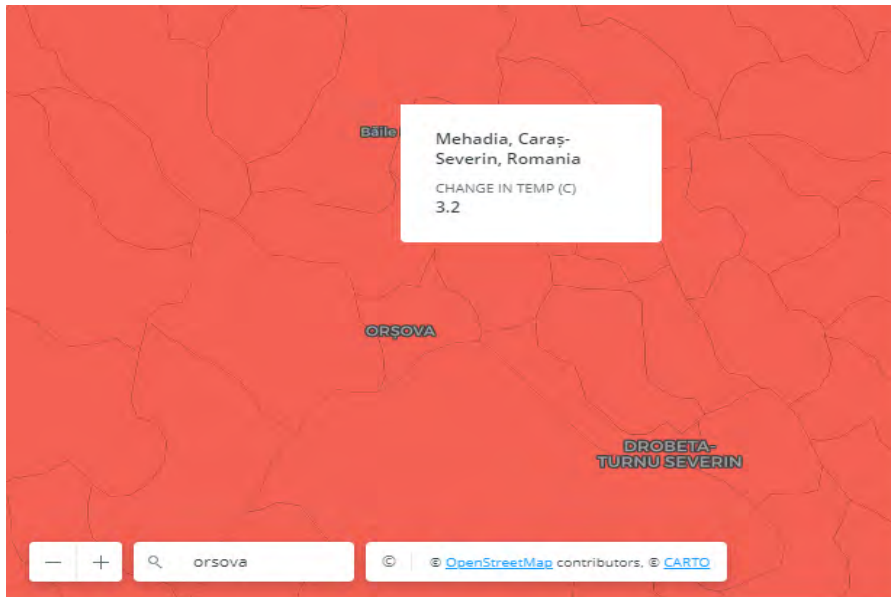


Figura 58. Creșterea temperaturii până în 2050, Mehadia, jud. Caraș Severin

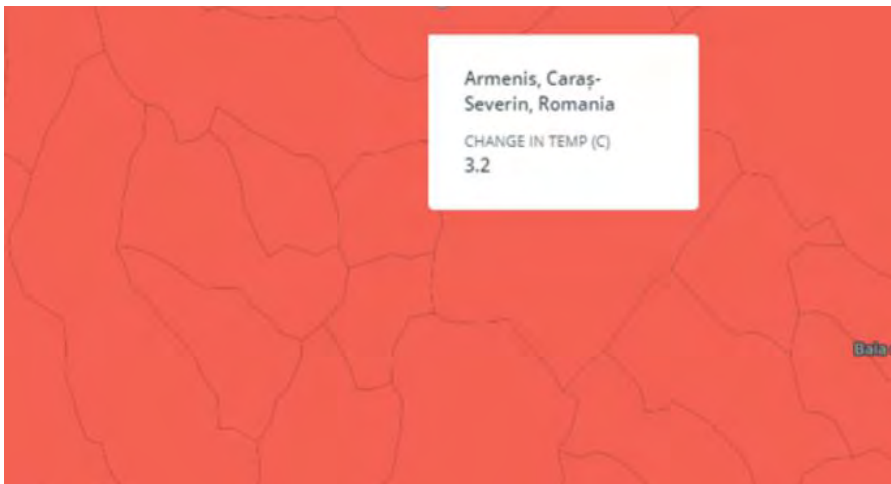


Figura 59. Creșterea temperaturii până în 2050, Armeniș, jud. Caraș Severin

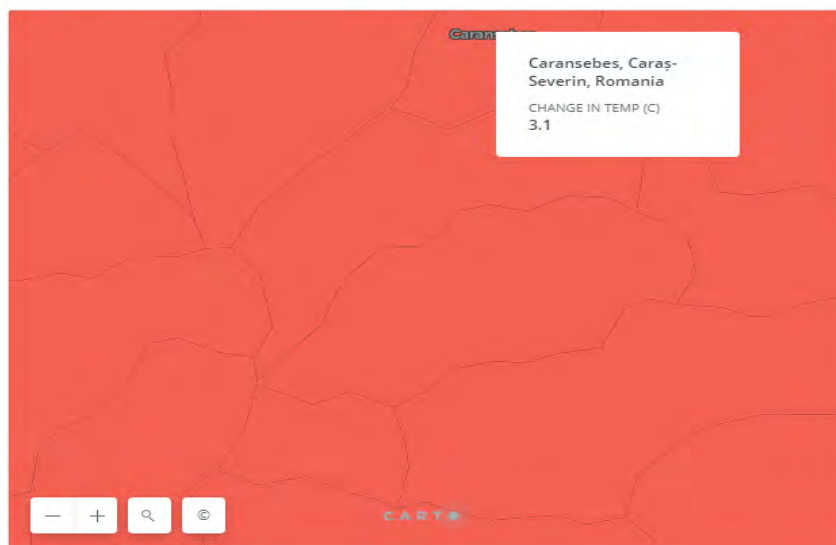


Figura 60. Creșterea temperaturii până în 2050, Caransebeș, jud. Caraș Severin

Precipitațiile

Rata zilnică medie a precipitațiilor pentru România se va reduce cu circa 20%, totuși, predictibilitatea precipitațiilor variază mult în funcție de regiune.

Precipitații atmosferice:

- media cantităților anuale: interval Strehaia-Drobeta Turnu Severin: 600-700 mm/m²;
- cantități maxime în 24 h: Strehaia 89,4 mm, Drobeta Turnu Severin 171,7 mm, Orșova 114,5 mm.

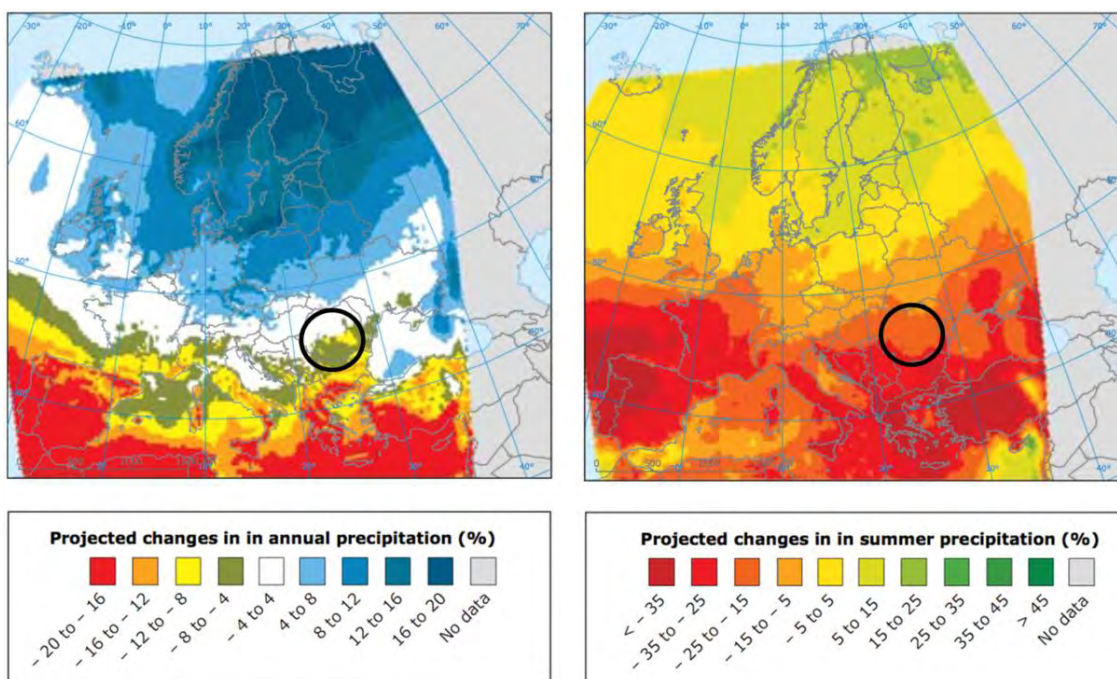


Figura 61. Modificarea auala a precipitațiilor și vara pentru interval 2071-2100 față de interval 1961-1990

(Sursa: Raportul Agenției Europene de Mediu)

Administrația Națională de Meteorologie a realizat modele statistice de detaliere, la nivelul stațiilor meteorologice, a informațiilor privind schimbările climatice, rezultate din modelele globale. Rezultatele respective au fost ulterior comparate cu cele generate de modelele climatice regionale, realizându-se o mai bună estimare a incertitudinilor. Astfel, s-au obținut rezultatele privind creșterea precipitațiilor de iarnă în vestul și nord-vestul României cu 30-40 mm în perioada 2070-2099 față de perioada 1961-1990.

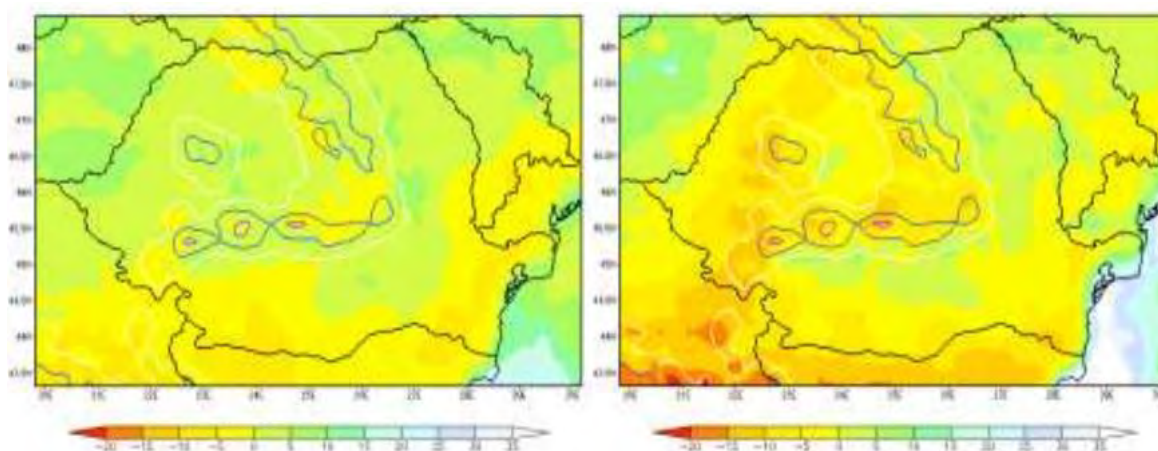


Figura 62. Diferențe în cantitatea medie de vară a precipitațiilor



(Sursa: Monitorizarea efectelor schimbărilor climatice și a riscurilor în România)

Din punct de vedere al precipitațiilor, peste 90% dintre modelele utilizate proiectează pentru perioada 2090-2099 producerea de secete severe vara în România, în special în zonele de sud și sud-est, cu deviații negative față de nivelul de referință 1980-1990, cu un exces de 20%. Tendința precipitațiilor – media lunara până în anul 2090 pe teritoriul României va fi:

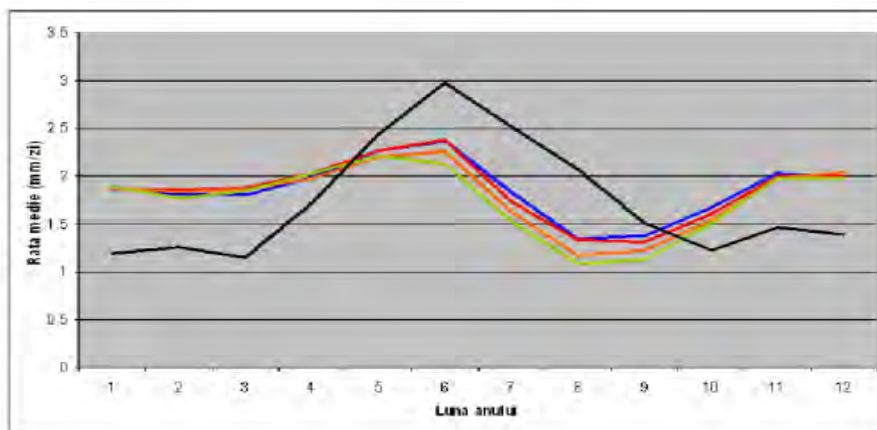


Figura 63. Tendința precipitațiilor

(Sursa: Modele climatice extrase din baza de date CMIP3)

Ciclul sezonier al precipitațiilor corespunzătoare intervalelor 1961-1990 (albastru), 2001-2030 (roșu), 2031-2060 (portocaliu) și 2061-2090 (verde) în cazul mediei lunare, mediată pentru teritoriul României, a ratei zilnice a cantității de precipitații (în mm).

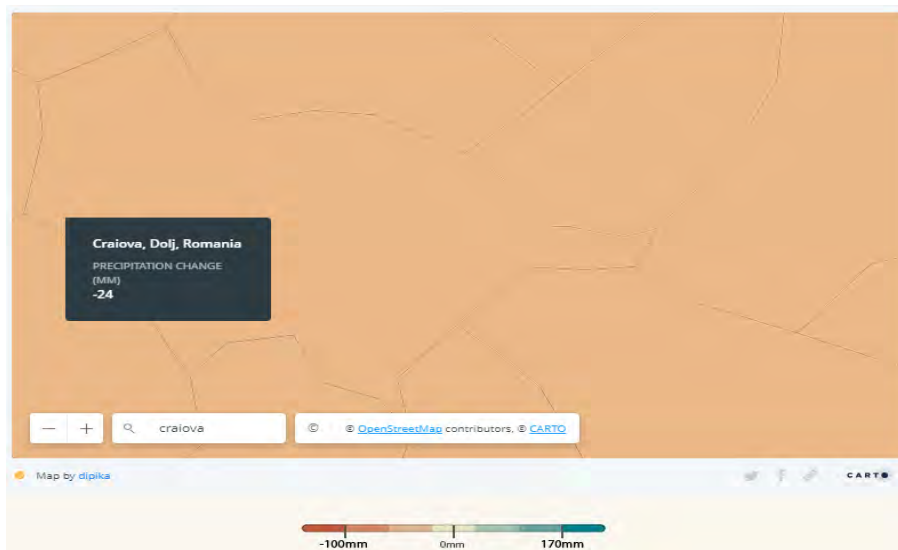


Figura 64. Precipitații medii anuale până în 2050, Craiova, jud. Dolj

(Sursa hartă: <https://therevelator.org/interactive-map-precipitation-2050/>)

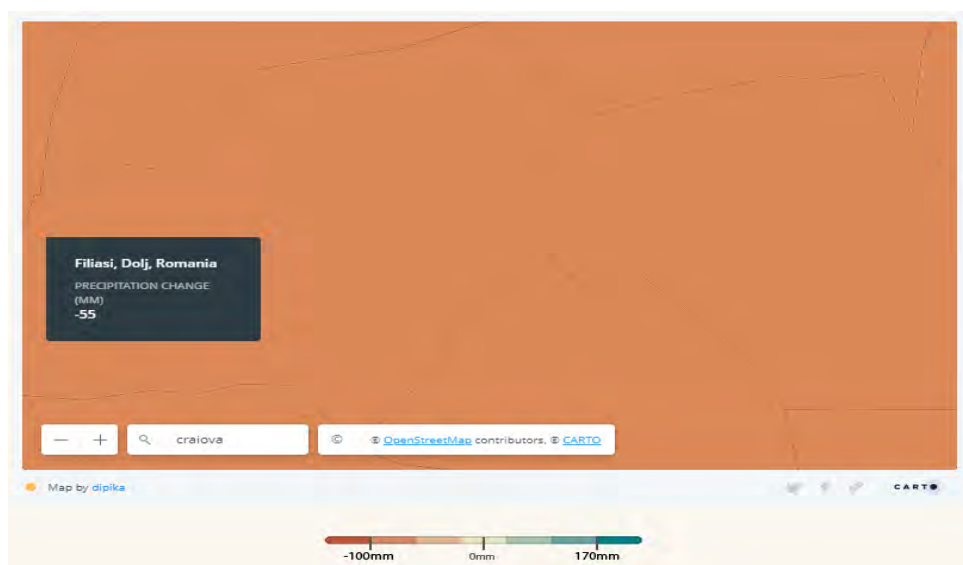


Figura 65. Precipitații medii anuale până în 2050, Filași, jud. Dolj

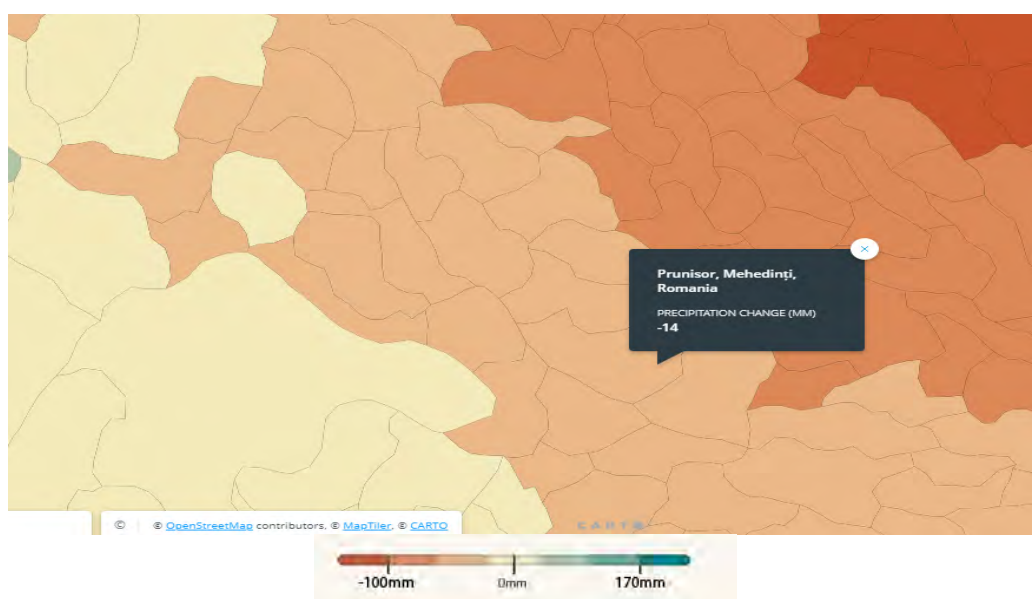


Figura 66. Precipitații medii anuale până în 2050, Prunișor, jud. Mehedinți

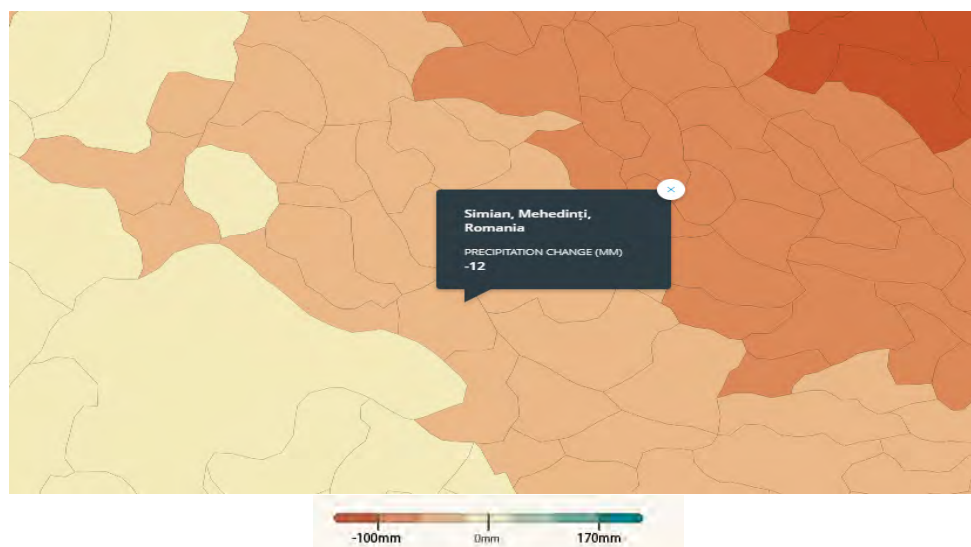


Figura 67. Precipitații medii anuale până în 2050, Șimian, jud. Mehedinți

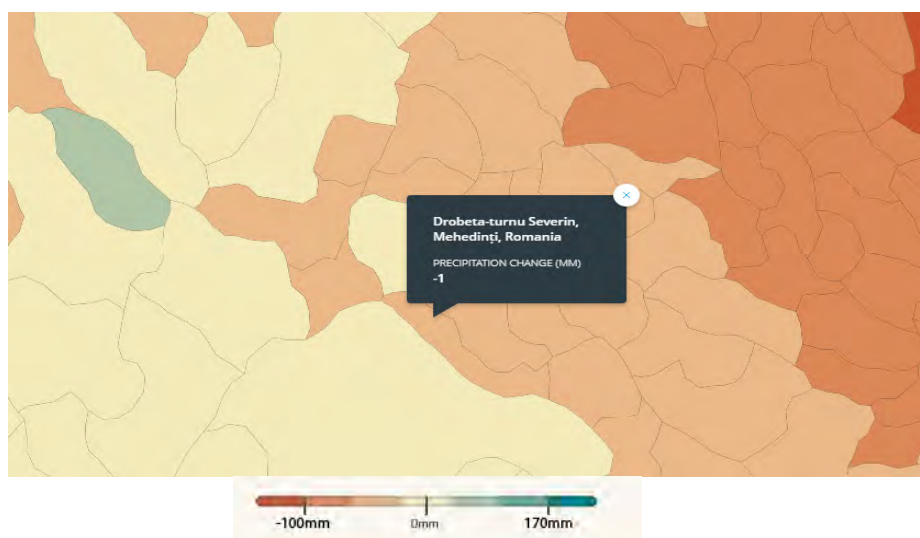


Figura 68. Precipitații medii anuale până în 2050, Drobeta Turnu Severin, jud. Mehedinți

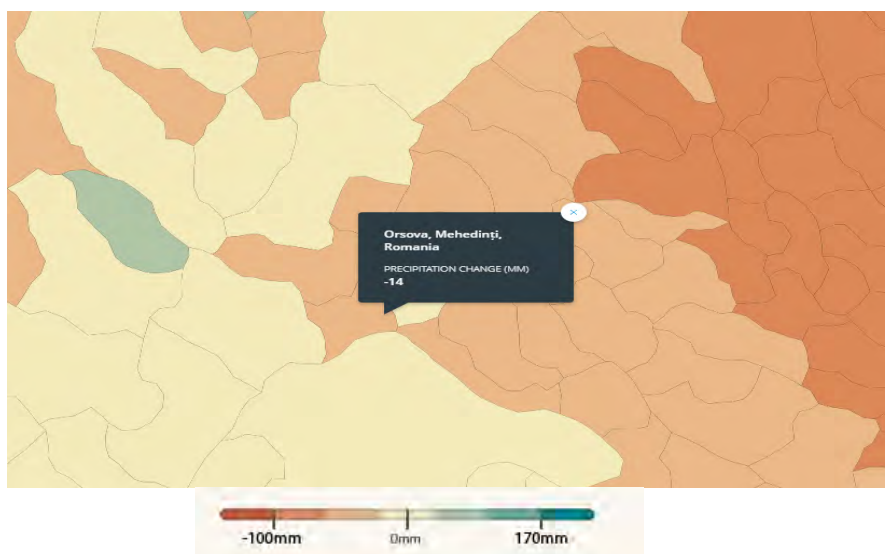


Figura 69. Precipitații medii anuale până în 2050, Orșova, jud. Mehedinți

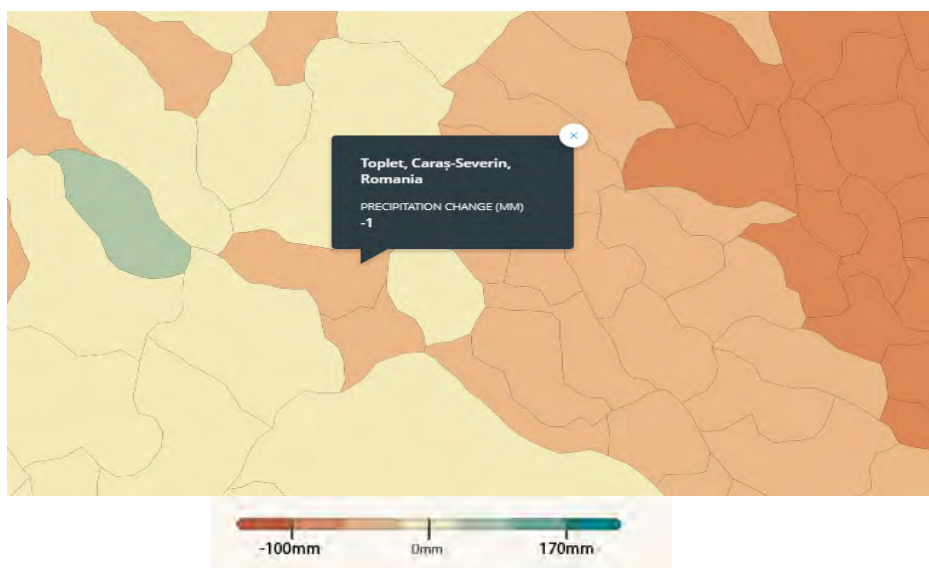


Figura 70. Precipitații medii anuale până în 2050, Toplet, jud. Caraș Severin

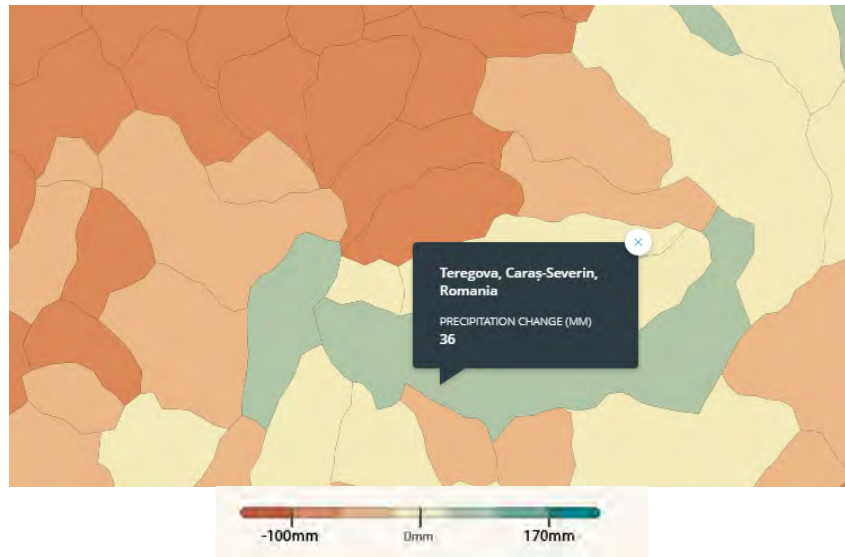


Figura 71. Precipitații medii anuale până în 2050, Teregova, jud. Caraș Severin

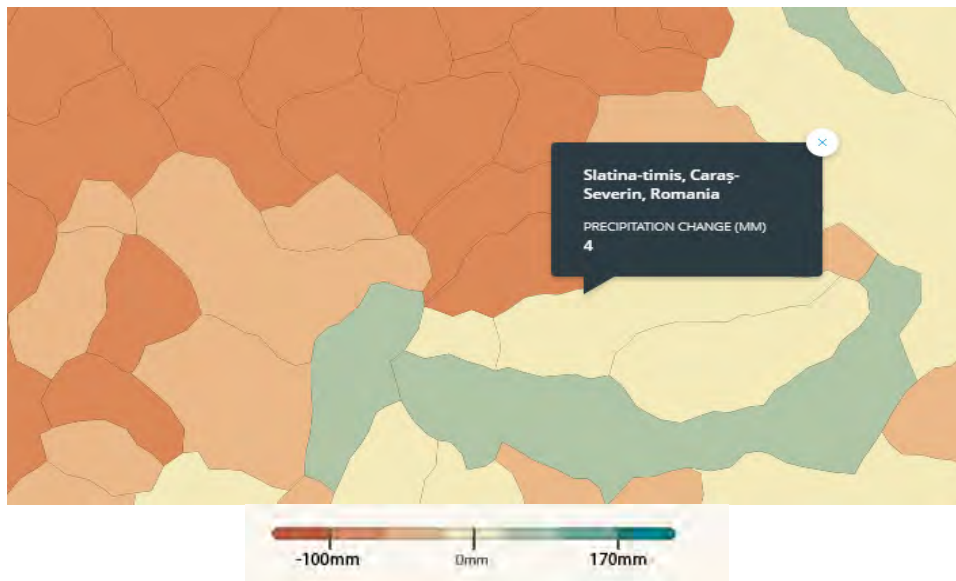


Figura 72. Precipitații medii anuale până în 2050, Slatina Timiș, jud. Caraș Severin

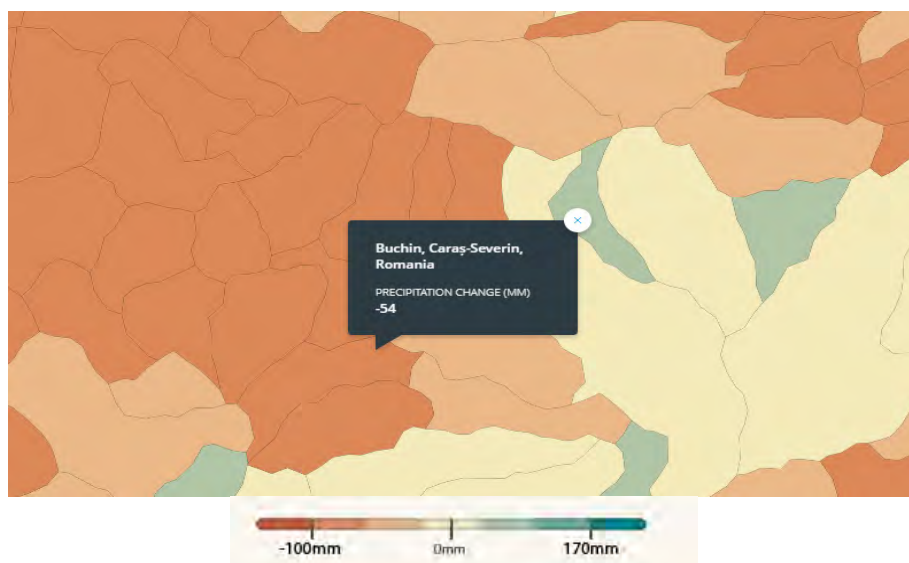


Figura 73. Precipitații medii anuale până în 2050, Buchin, jud. Caraș Severin

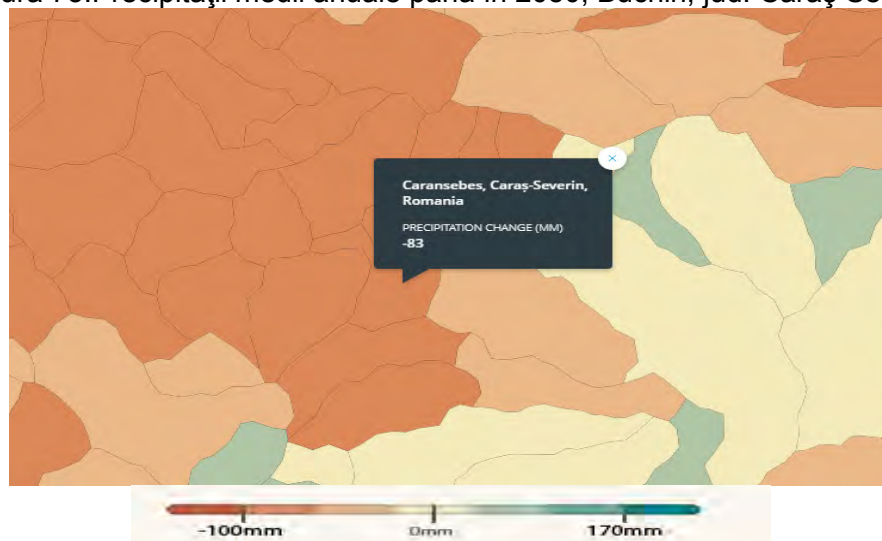


Figura 74. Precipitații medii anuale până în 2050, Caransebeș, jud. Caraș Severin

Pentru perioada 2021-2050, va exista o creștere a temperaturii medii anuale a aerului cu până la trei grade vara, reducerea cantităților medii de precipitații cu aproximativ 10-15% în lunile de vară. Încălzirea temperaturii va fi dublată de fenomenul descreșterii cantității de precipitații. Cele mai afectate zone sunt în prezent cele din sud-estul țării, iar fenomenul secetos se va agrava în următorii ani.

Viteza vântului

În ceea ce privește **viteza medie a vântului**, scenariile realizate de Administrația Națională de Meteorologie sugerează modificări de mică magnitudine a vitezei



vântului, o creștere a vitezei vântului la 10m pentru perioada 2071-2100 față de perioada de referință 1971-2000.

Rezultatele modelelor climatice regionale, efectuate în ceea ce privește evoluția **vânturilor extreme**, pentru perioada 2071-2100 comparativ cu perioada de referință 1971-2000, sugerează o probabilitate mai ridicată de apariție a vânturilor puternice (cu viteze mai mari de 10 m/s) pe fondul scăderii vitezei medii a vântului.

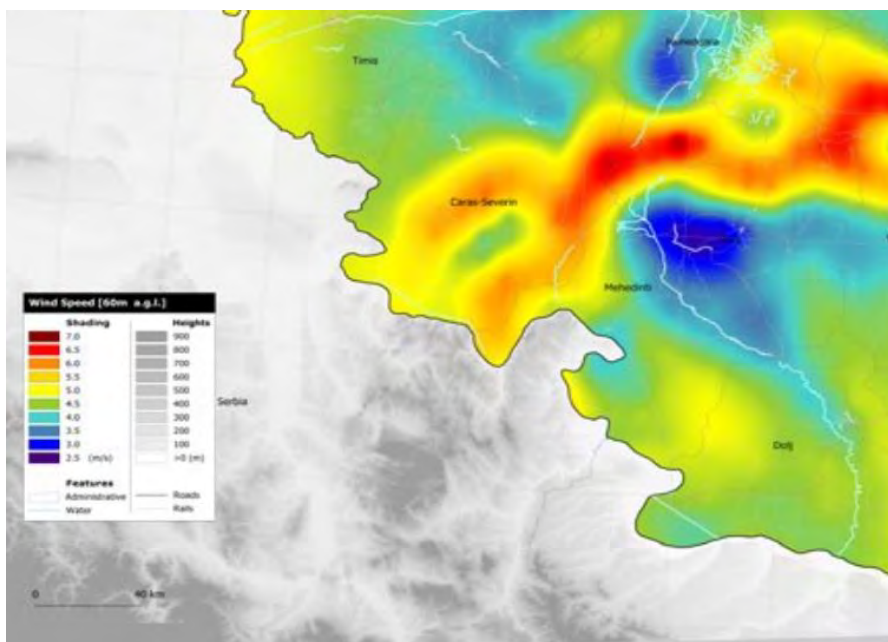


Figura 75. Harta cu schimbările vântului în zona Craiova-Caransebeș
(Sursa: <https://vawt.ro/wind-map/>)

Precipitații

Sector Craiova – Filiași

Calea ferată rulează într-o zonă de câmpie, urmând cursul râului Jiu în direcție nord-vest, mergând întotdeauna de-a lungul malul drept al râului. Lângă orașul Ișalnița, râul Amaradia, un afluent stâng al râului Jiu, este traversat. Este o zonă caracterizată de suprafețe mari care permit inundarea râului Jiu, care se caracterizează prin această întindere că un risc potențial de inundații semnificative.

Principalele viituri s-au produs în anii: 1900, 1923, 1924, 1932, 1938, 1940, 1942, 1944, 1955, 1964, 1969, 1970, 1972, 1978, 1981, 1999.

În bazinul hidrografic Jiu, pe afluenții mici, creșteri de nivel care ar putea provoca inundații sunt date de ploi care depășesc 10 mm/24 ore. Pe cursurile de apă mai mari ploile care produc creșteri de nivel și pot genera inundații sunt acelea care depășesc 30 mm/24 ore, iar pe cursul principal al râului Jiu cele care depășesc 40-50 mm/24 ore.



Sector Filiași - Strehaia

Acest sector este situat în partea de nord a Podis Getic. Lângă Filiași se află confluența râurilor Motru și Jiu, de unde calea ferată urmărește cursul râului Motru, rămânând în dreptul geografic. Cursul râului Motru prezintă în această secțiune un **risc potențial semnificativ de inundații**.



Figura 76. Zone inundabile pe raza căii ferată în Dolj
(Sursa: <http://apele-romane.ro>)



Figura 77. Zone inundabile pe raza județului Dolj
(Sursa: <http://apele-romane.ro>)



Figura 78. Zone inundabile pe raza căii ferate în județul Mehedinți
(Sursa: <http://apele-romane.ro>)



Sectorul Strehaia - Drobeta Turnu-Severin

Acest sector este situat în cea mai înaltă parte a Podisul Getic, ajungând pe malul stâng al Dunării. De la Strehaia calea ferată urmărește cursul râului Hușnița până în orașul Prunișor; linia de cale ferată se desfășoară în apropierea albiei active a râului, ceea ce face ca riscul potențial în caz de inundații să fie semnificativ.

De la Prunișor la Drobeta Turnu-Severin linia de cale ferată traversează o zonă caracterizată printr-un risc potențial scăzut de inundații care separă bazinul hidrografic al râului Hușnița de fluviul Dunărea, care este atins în vecinătatea localității Șimian.

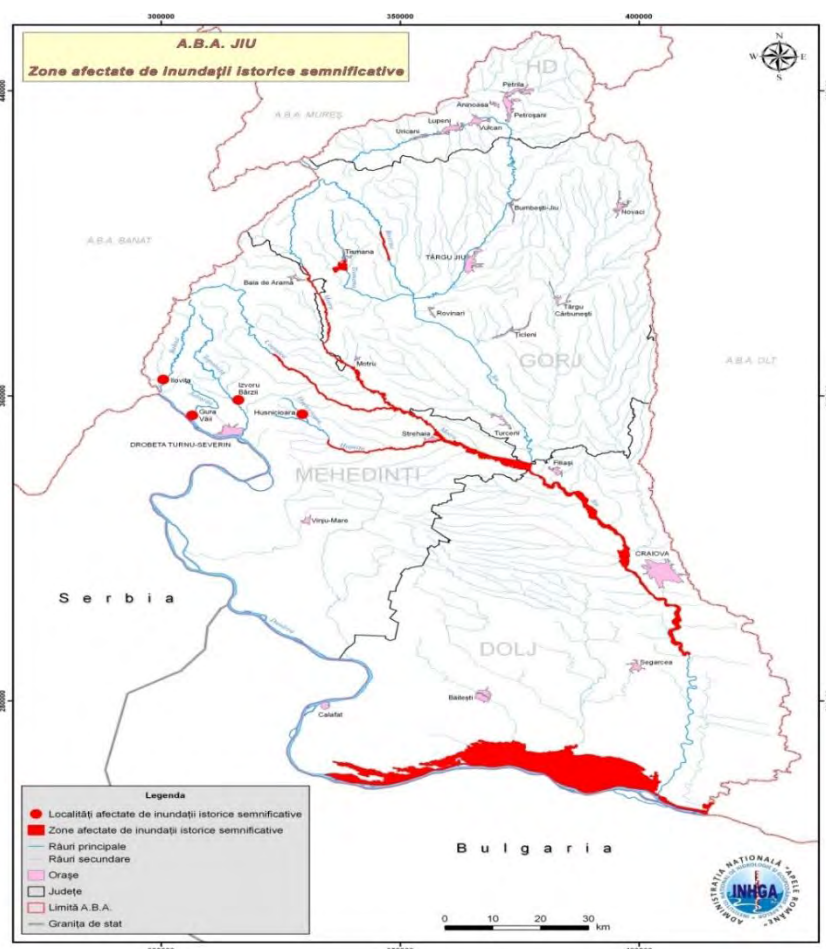


Figura 79. Harta cu zonele afectate de inundații istorice semnificative
(Sursa: EPRI-Apele Romane)

Sectorul Drobeta Turnu Severin - Orșova

De la Drobeta Turnu Severin până la Porțile de Fier, calea ferată urmează cursul Dunării de-a lungul malului stâng (drept geografic) într-o zonă montană, în corespondență cu pantele sudice ale Munților Mehedinți. Între calea ferată și cursul fluviului Dunărea este DN6 DN. Pornind de la Porțile de Fier și până la Orșova, calea



ferată trece în stânga geografică a Drumului National - DN6 și se află direct lângă malul Dunării.

Ca zone supuse inundațiilor sunt cunoscute cele din bazinul superior al râului Bega și afluenți, Bega Veche și afluenți, Timișul până la Lugoj și afluenți, Bârzava între Reșița și Gătaia, Carașul și Nera.

Secolul XX aduce cu el evenimente hidrologice extreme. Importante și de menționat sunt inundațiile ce au avut loc în anii 1912, 1966, 1999. În secolul XXI sunt importante de reținut evenimentele extreme din anii 2000, 2005, 2006 și respectiv 2010.

Sectorul Orșova - Mehadia

Plecând de la Orșova linia de cale ferată este orientată spre sud-nord și se desfășoară de-a lungul culoarului Timiș-Cerna, coridorul care traversează Carpaților Meridionali pe cursul râurilor omonime. Cursul râului Cerna este urmat până la localitatea Mehadia, un sector caracterizat de un risc potențial ridicat de inundații.

Sectorul Mehadia - Teregova

Calea ferată urmează în acest sector cursul râului Bela Reca, care se caracterizează printr-un risc potențial limitat de inundații.

Sectorul Teregova - Caransebeș

La Teregova, calea ferată ajunge în valea râului Timiș care este urmată până la ajungerea la Caransebeș și care prezintă un risc potențial mare de inundații.

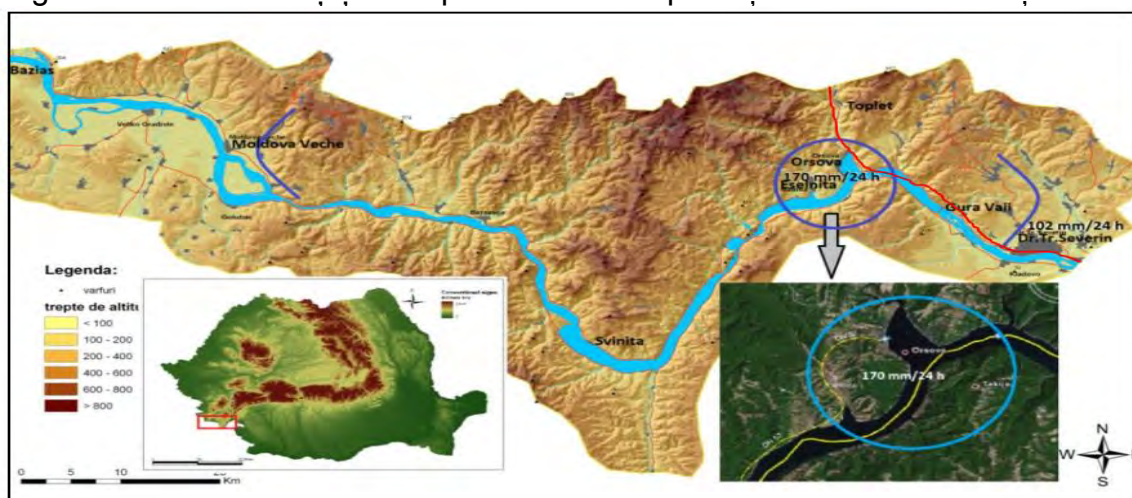


Figura 80. Zone inundabile pe raza județelor Mehedinți și Caraș-Severin
(Sursa: http://geo.unibuc.ro/dtdg/Lucrari_și_rapoarte_de_cercetare)



Figura 81. Zone inundabile pe raza județului Caraș-Severin
(Sursa: <http://apele-romane.ro/>)



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 82. Harta cu zonele cu risc potențial semnificativ la inundații - ABA Banat
(Sursa: EPRI-Apele Romane)

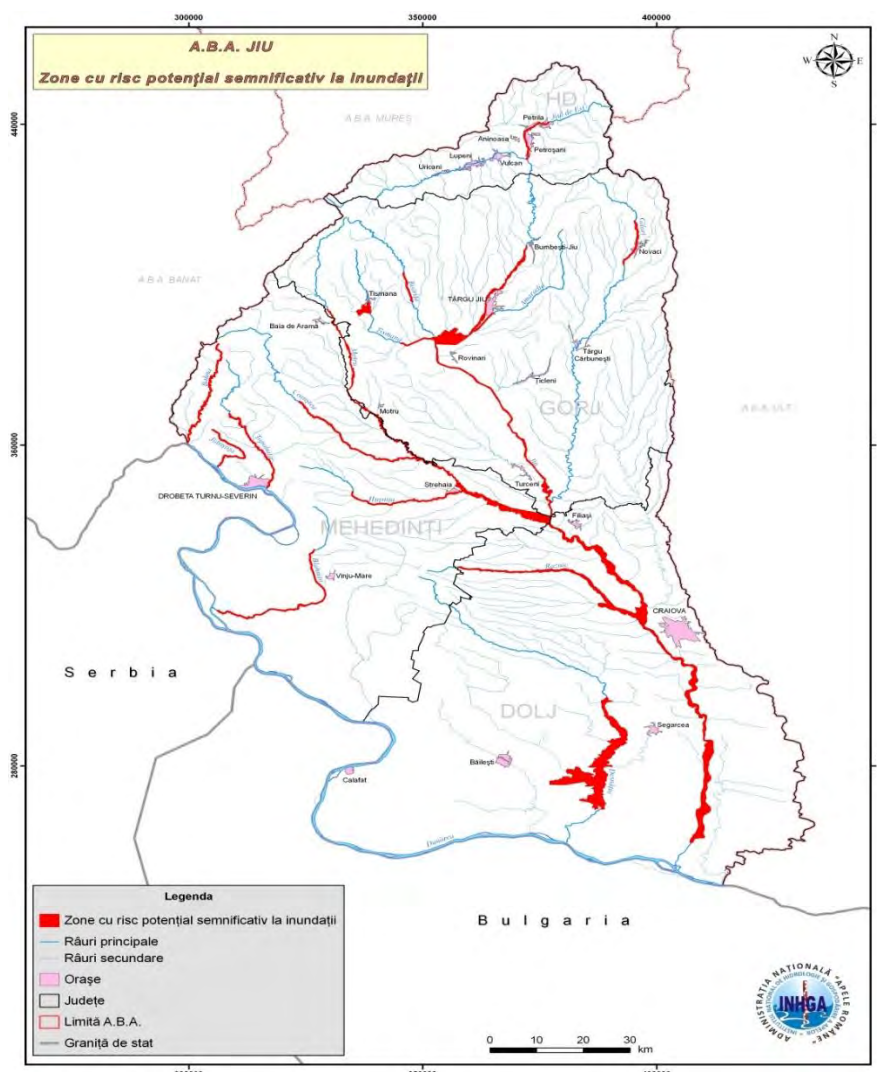


Figura 83. Harta cu zonele cu risc potențial semnificativ la inundații – ABA Jiu
(Sursa: EPRI-Apele Romane)

Incendii de vegetație

Probabilitatea producerii de incendii de vegetație este influențată de variabilitatea climatică din mai multe perioade de timp.

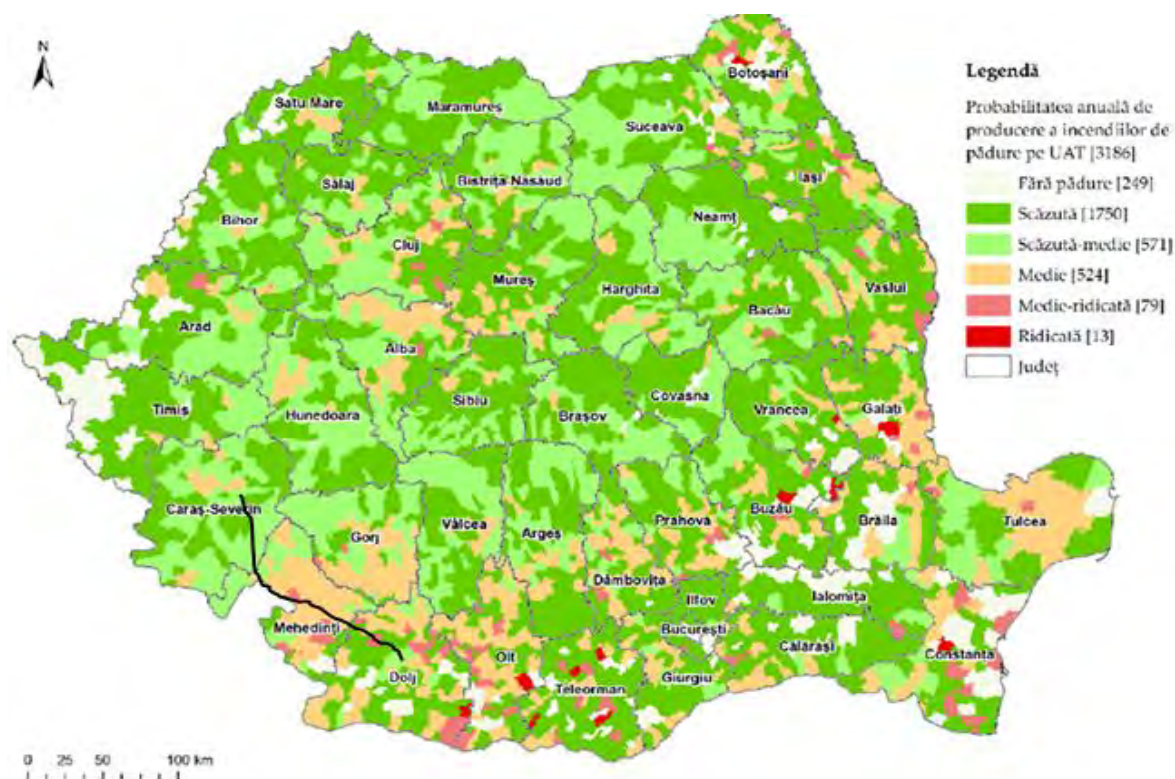


Figura 84. Harta de hazard obținută prin calculul probabilității anuale, de
producere a incendiilor de pădure la nivel de UAT

Alunecările de teren

Prunișor – Drobeta-Turnu Severin Mărfuri – sectorul de cale ferată traversează o
cuestă abruptă ce formează granița de vest a Podișului Getic, în continuare platoul
structural al acestei regiuni geomorfologice, ajungând pe terasele Dunării în
depresiunea Drobeta-Turnu Severin, fiind caracterizată prin alunecări de teren și
torențialitate ridicată produsă pe roci friabile de tipul argilelor și nisipurilor. Alunecările
de teren nu sunt caracteristice pentru județul Mehedinți, însă în ultimii ani s-au
produs multe astfel de fenomene ca urmare a precipitațiilor abundente căzute, a
defrișărilor masive și a lipsei, în ultimii ani de lucrări de consolidare a malurilor și
versanților de-a lungul arterelor de circulație.

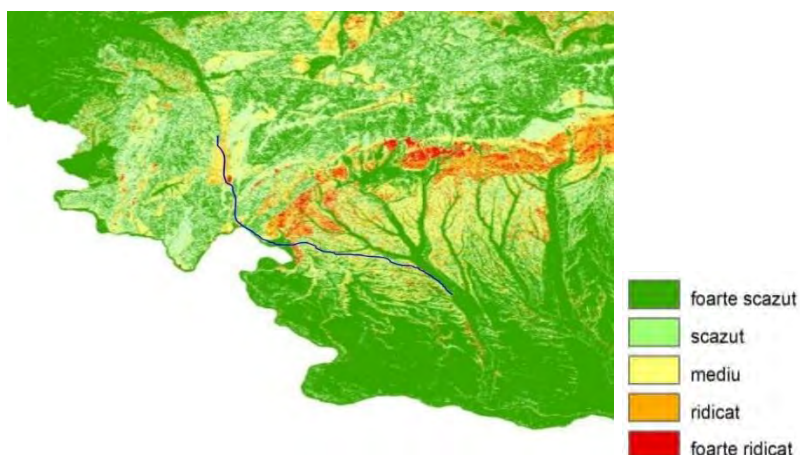


Figura 85. Harta cu alunecările de teren pe tronsonul de cale ferată
(Sursa: <https://mobee.infp.ro>)

Risc seismic

Pe baza istoriei, o concluzie clară este că un cutremur major va mai avea loc și în viitorul apropiat, însă nu se poate preconiza exact.

Analizele de risc recunosc imposibilitatea de predicție deterministă a evenimentelor seismice utilizate ca scenariu seismic pentru calcule, a vulnerabilității elementelor supuse riscului și a efectelor în lanț ce apar ca o consecință a avariilor produse de cutremur.

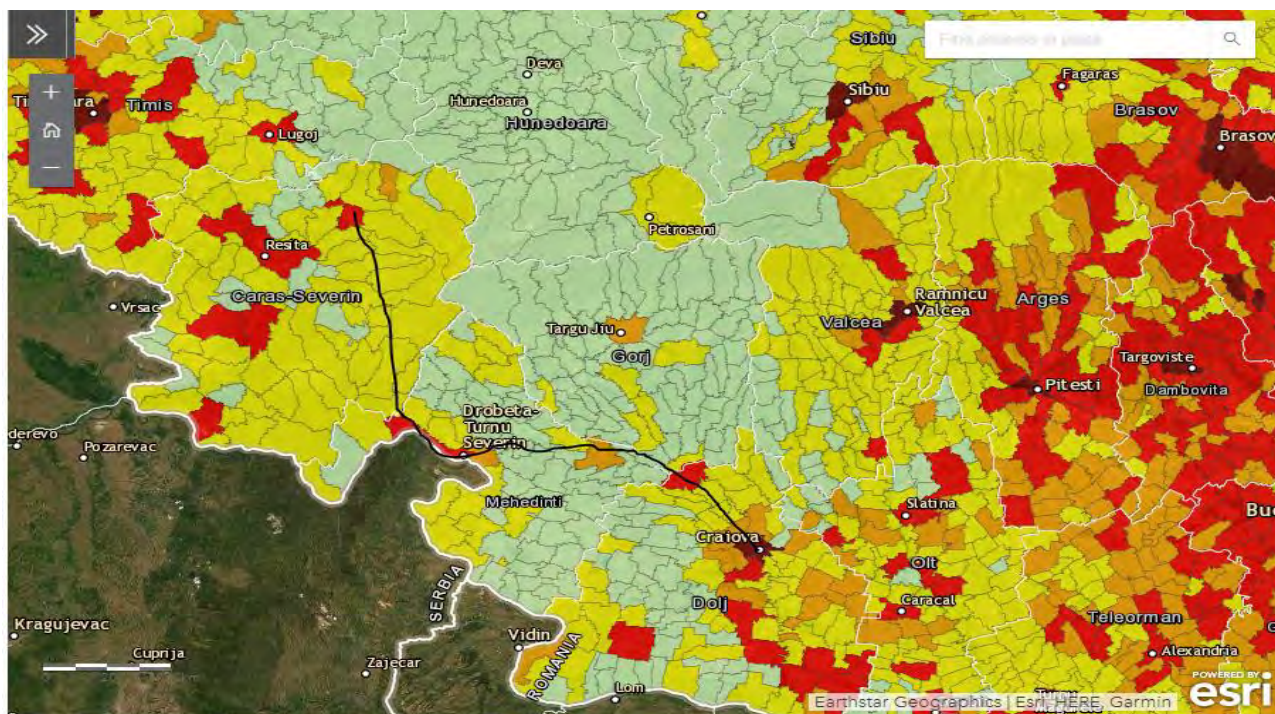




Figura 86. Harta de risc seismic pentru un scenariu probabilistic cu intervalul mediu de revenire la 1000 de ani (ținând cont de toate sursele seismice din România și împrejurimi)
(Sursa: <https://mobee.infp.ro>)

Deșertificarea/seceta

Creșterea temperaturii medii globale are implicații asupra evaporării. Aceste aspecte se concentrează în regiunile joase, unde o creștere a temperaturilor medii necompensată de creșterea precipitațiilor medii poate conduce la deficit pluviometric și ariditate.

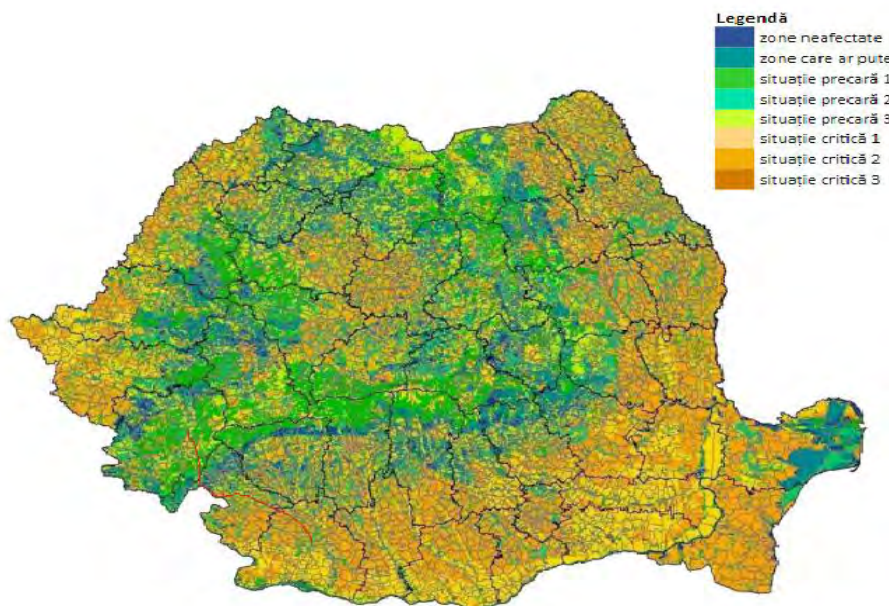


Figura 87. Harta României cu suprafața expusă la deșertificare
(Sursa: Raport special combaterea deșertificării în UE)

Viitoarele schimbări ale climei vor accelera o intensificare a fenomenului de aridizare, și în România, datorita creșterii temperaturii, ceea ce va antrena o scădere a precipitațiilor în aceste zone. Dată fiind tendința crescută de secetă mai frecventă și mai intensă, există probabilitatea unei aridități tot mai mari a solului, care, combinată cu vânturi calde, va accentua riscul de eroziune eoliană și degradare a solului în special în regiunile sudice, sud estice, estice și vestice ale României.



Torenții

O categorie aparte de torenți sunt *torenți noroioși*, reprezentați de scurgeri rapide, cu viteza de 1-15 m/s, a unor mase de noroi și pietriș, în care volumul materiilor solide este mai mare decât al apei, care favorizează eroziunea solului. Puterea de eroziune și capacitatea de transport a torenților de noroi sunt considerabile, mai ales în zona Drobeta Turnu-Severin.

Scurgeri importante pe versanți, torenți și pâraie au avut loc în bazinele Caraș, Nera, Cerna, Jiu cu creșteri de debite și niveluri datorită precipitațiilor abundente.

Ploile înghețate

Freezing rain sau ploaia înghețată, este acel fenomen meteorologic ce apare în lunile de iarnă, fiind destul de rar, dar atunci când își face apariția ploaia înghețată este foarte periculoasă. Fenomenul a apărut în special, în zona sudică, mai ales în județul Mehedinți, foarte rar în Dolj și Caraș.

Ceața

Ceața este un fenomen meteorologic care se formează în stratul de aer din vecinătatea solului. Se compune din picături foarte mici de apă sau cristale de gheață, cu dimensiuni microscopice, care plutesc în aer și reduc vizibilitatea orizontală sub 1 km.

Pe parcursul anului cețurile cele mai frecvente sunt în luna decembrie (6 – 11 zile), iar cele mai rare – în iulie. Fenomenul de ceață este rar întâlnit în zona sudică, respectiv S-V.

Vara (iunie – august) numărul de zile cu ceață este foarte mic sau poate lipsi cu totul.

Ninsorile/viscolul

Grosimea stratului de zăpada în anul 2019 în zona proiectului propus a fost cuprinsă în zona Craiova-Drobeta de 10,1-25,0 cm, în zona Drobeta Turnu-Severin-Caransebeș de 25-50 cm, iar în zona Gura Văii-Orșova zăpada atinge grosimea de 25-50cm.

Viscolul este un vânt puternic însoțit de spulberarea zăpezii și de transportul acesteia deasupra suprafeței pământului.

Creșterea temperaturii aerului în medie cu 1,5 grade până în 2050 va determina o evaporare mai ridicată, mai multe zile extrem de calde și o scădere semnificativă a perioadelor cu strat de zăpadă. Tendințele de scădere a grosimii și extinderii stratului de zăpadă, o reducere a numărului de ninsori se vor amplifica în următorii ani și următoarele decenii.

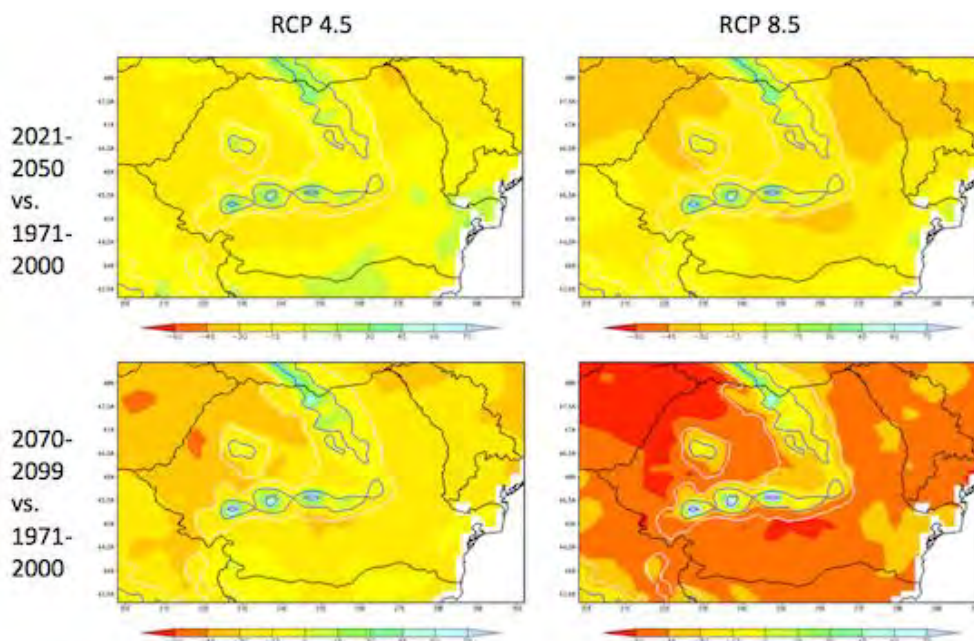


Figura 88. Schimbările medii cantitatea de zăpadă topită (în %) în intervalul octombrie-aprilie, la nivelul României pentru orizonturile de timp 2021-2050 și 2070-2099 față de intervalul de referință 1971-2000

4.3.2 Expunerea zonei proiectului la schimbările climatice

Pe baza informațiilor disponibile privind schimbările climatice în zona amplasamentului proiectului, se constată o tendință ascendentă pentru temperaturile medii anuale, temperaturile maxime și precipitațiile extreme, precum și o tendință descrescătoare a precipitațiilor medii anuale și a vitezei vântului conform tabelului următor:

Tabel 74. Tendințele parametrilor climatici

Variabila climatică	Tendința
Temperatura medie anuală	↑
Temperaturi extreme ale aerului	↑
Precipitații medii anuale	↓
Precipitații extreme	↑
Viteza vântului	↓
Inundații	→
Incendii de vegetație	→
Alunecări de teren	→



Risc seismic	→
Deșertificarea/seceta	→
Torenții	→
Ploile înghețate	→
Ceața	→
Ninsori/viscol	→

Clima și schimbările climatice (inclusiv managementul dezastrelor) sunt domenii cu preocupări ce includ modul în care proiectul se adaptează la efectele schimbărilor climatice (ex: creșterea frecvenței și magnitudinii unor evenimente responsabile de producerea dezastrelor precum alunecările de teren și inundațiile), dar și măsura în care proiectul reușește să reducă contribuțiile la schimbările climatice, în principal prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

O afectare semnificativă în acest caz ar presupune înregistrarea uneia din următoarele situații, ca urmare a construcției și operării proiectului:

- producerea unor fenomene cu consecințe deosebit de grave;
- favorizarea sau amplificarea efectelor unor fenomene naturale cu consecințe deosebit de grave;
- generarea unor debite masice ale emisiilor de gaze cu efect de seră mai mari decât în condițiile inițiale.



Rezultatele evaluării expunerii proiectului la condițiile climatice curente și viitoare sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 75. Efecte directe ale proiectului la schimbările climatice

Nr. crt.	Schimbări climatice	Expunerea în condiții din prezent	Expunerea în condiții din viitor		
			Efecte directe		
1	Temperaturi medii anuale ale aerului	2	Temperatura medie a aerului a înregistrat o creștere de 0,5°C	3	În perioada 2020-2029 se așteaptă o creștere cu 0,5÷2,0°C a temperaturii medii anuale față de perioada 1980-1990, respectiv de 2÷5°C pentru perioada 2090-2099, funcție de scenariu
2	Temperaturi extreme	2	Creștere a numărului de nopți tropicale în interval	3	Temperatura minimă medie a aerului, va crește cu 2-2,1°C în timpul iernii în intervalul 2021-2050 față de intervalul 1961-1990. Temperatura maximă medie a aerului, va crește cu 6,2-6,3°C în timpul verii în intervalul 2069-2098 față de intervalul 1961-1990. Numărul mediu anual de zile cu episoade de valuri de căldură în intervalul 2021-2050 față de intervalul 1971-2000, va fi cu 0,5-2 zile mai lung
3	Precipitații medii anuale	2	În lunile sezonului cald există o tendință de diminuare a precipitațiilor	2	Scăderea cantității medii de vară a precipitațiilor cu -10÷-10% în intervalul 2021-2050 față de intervalul 1971-2000, funcție de scenariu. Scăderea cantității medii de vară a precipitațiilor cu -15÷5% în intervalul 2070-2099 față de intervalul 1971-2000
4	Precipitații abundente	3	Scăderi semnificative în cantitățile de precipitații în timpul primăverii	3	O ușoară creștere a frecvenței de apariție a episoadelor cu precipitații care depășesc 20 l/m ² cu 0,5 ÷ 1 zi în intervalul 2021-2050 față de intervalul 1971- 2000
5	Viteza medie a vântului	1	Există o tendință de menținere a vitezei medii a vântului	2	Tendință crescătoare a vitezei medii anuale a vântului de ordinul a 1m/s în zona proiectului în intervalul 2071-2100 față de intervalul 1971-2000
6	Schimbări în viteza	2	Nu au fost identificate	2	Creștere ușoară a frecvenței de apariție a vanturilor puternice (cu viteze mai mari de 10 m/s) în zona proiectului studiat (de 1-2%)



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	maximă a vântului		schimbări majore		pentru sfârșitul secolului (2071-2100), comparativ cu perioada de referință (1971-2000)
7	Grosimea stratului de zăpadă	1	Sacadări ale stratului de zăpadă	2	Reducerea grosimii medii a stratului de zăpadă (%) în anotimpul rece (octombrie-aprilie) de circa 30÷50% în intervalul 2021-2050 față de intervalul 1971-2000, respectiv 30÷60% în intervalul 2070-2099 față de intervalul 1971-2000, funcție de scenariu
8	Depuneri de zăpadă masive	1	Existența unor depuneri episodice de zăpadă în zona	2	Se estimează unor depuneri episodice, dar masive de zăpadă în zona proiectului
9	Radiația solară	1	Primăvară și vară a existat o tendință de creștere semnificativă a radiației solare	2	Se estimează o tendință de creștere semnificativă a radiației solare.

Legendă:

fără 0-1	Medie 1-2	Ridicată 2-4
-------------	--------------	-----------------

Tabel 76. Efecte secundare privind expunerea zonei proiectului la schimbările climatice

Nr. crt.	Schimbări climatice	Prezent		Viitor	
Efecte secundare					
1	Inundații	2	Există evenimente semnificative identificate	3	Creștere posibilă a intensității și frecvenței inundațiilor
2	Alunecări de teren	1	Potențial de producere al alunecărilor este scăzut	2	Creșterea frecvenței perioadelor cu precipitații abundente poate afecta solurile mai vulnerabile la eroziunea apei
3	Deșertificare/seceta	1	Există evenimente semnificative identificate	2	Seceta conduce la creșterea aridității solului, care, combinată cu vânturile calde, poate accentua degradarea solurilor
4	Incendii	1	Nu au existat	2	Probabilitatea unor fenomene semnificative în zona se estimează a fi



			fenomene semnificative in zona		redusa (zone cu vegetatie arboricola redusa)
5	Riscul seismic	1	Riscul de producere este scăzut	2	Imposibilitatea de predicție/apariție a unor seismice, dar apar o data cu cutremurele
6	Ploile înghețate	1	Fenomen meteorologic rar	2	Este asociat cu scăderea temperaturii și cu creștere posibilă a intensității ploii
7	Ninsorile/viscolul	1	Există evenimente semnificative identificate	2	Creștere posibilă a intensității și frecvenței
8	Fenomenul de ceață	1	Riscul de producere este scăzut	2	Creștere posibilă a intensității și frecvenței

Legendă:

fără 0-1	Medie 1-2	Ridicată 2-4
-------------	--------------	-----------------

4.3.3 Vulnerabilitatea proiectului la schimbările climatice

Rezultatele analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice, atât în condițiile actuale, cât și în cele viitoare, sunt prezentate în tabelele de mai jos:

Tabel 77. Analiza vulnerabilității proiectului la schimbările climatice

Nr. crt.	Schimbări climatice	Senzitivitate			Expunerea în condiții actuale	Vulnerabilitate în condiții actuale		
		Active și procese	leșiri	Conexiuni de transport		Active și procese	leșiri	Conexiuni de transport
Efecte directe								
1	Temperaturi medii anuale	1	0	1	2	2	0	2
2	Temperaturi extreme	2	2	2	2	4	4	4
3	Precipitații medii anuale	1	0	1	2	2	0	2
4	Precipitații abundente extreme	2	2	2	2	4	4	4
5	Viteza medie a vântului	2	0	0	1	2	0	0
6	Schimbări în viteza maximă a vântului	2	2	2	1	2	2	2



7	Umiditate	1	1	1	1	1	1	1
8	Radiație solară	1	0	0	1	1	0	0
Efecte secundare								
10	Inundații	2	2	2	2	4	4	4
11	Ploile înghețate	0	0	0	0	0	0	0
12	Deșertificarea/Seceta	0	0	0	0	0	0	0
13	Alunecări de teren	1	1	1	1	1	1	1

Legendă:

fără vulnerabilitate 0-1	Medie 1-2	Ridicată 2-4
-------------------------------------	----------------------	-------------------------

Evaluarea vulnerabilității proiectului în condițiile evoluției viitoare ale schimbărilor climatice este prezentată în tabelul următor:

Tabel 78. Evaluarea vulnerabilității proiectului în condițiile evoluției viitoare

Nr. crt.	Schimbări climatice	Sensitivitate				Expunerea în condiții viitoare	Vulnerabilitate în condiții viitoare		
		Active și procese	leșiri	Conexiuni de transport	Active și procese		leșiri	Conexiuni de transport	
Efecte directe									
1	Temperaturi medii anuale	1	0	1	2	2	0	2	
2	Temperaturi extreme	2	2	2	2	4	4	4	
3	Precipitații medii anuale	1	0	1	2	2	0	2	
4	Precipitații abundente extreme	2	2	2	2	4	4	4	
5	Viteza medie a vântului	2	0	0	1	2	0	0	
6	Schimbări în viteza maximă a vântului	2	2	2	1	2	2	2	
7	Umiditate	1	1	1	1	1	1	1	
8	Radiație solară	1	0	0	1	1	0	0	
Efecte secundare									



9	Furtuni	2	2	2	1	2	2	2
10	Inundații	2	2	2	2	4	4	4
11	Ploile înghețate	0	0	0	0	0	0	0
12	Deșertificarea/seceta	0	0	0	0	0	0	0
13	Alunecări de teren	1	1	1	1	1	1	1

Legendă:

fără vulnerabilitate 0-1	Medie 1-2	Ridicată 2-4
------------------------------------	---------------------	------------------------

Schimbările climatice care ar putea genera o vulnerabilitate ridicată în condițiile evoluției viitoare sunt reprezentate de: temperaturile extreme, precipitațiile extreme și inundațiile.

4.4 Solul

4.4.1 Informatii generale

Calitatea terenurilor agricole cuprinde atât fertilitatea solului, cât și modul de manifestare a celorlalți factori de mediu față de plante. Din acest punct de vedere, terenurile agricole se grupează în 5 clase de calitate, diferențiate după nota de bonitare medie, pe țară (clasa I – 81-100 puncte – clasa a V-a – 1-20 puncte). Clasele de calitate ale terenurilor dau preabilitatea acestora pentru folosințele agricole. Numărul de puncte de bonitare se obține printr-o operațiune complexă de cunoaștere aprofundată a unui teren, exprimând favorabilitatea acestuia pentru cerințele de existență ale unor plante de cultură date, în condiții climatice normale și în cadrul folosirii raționale.

4.4.2 Starea actuală a solurilor din zona proiectului

În județul Dolj, zona cernoziomurilor, cea mai sudică se întinde numai la Vest de Jiu, pe primele 3 terase ale Dunării, este limitat spre NORD de o linie sinuoasă care pornește de la Cetate și trece pe la Băilești, Siliștea Crucii, Urzicuța, Bârca, Comoșteni.

Zona solurilor brun-roșcate ajunge spre NORD pe linia localităților Carpen, Bucovăț, Lăcrița Mare, prezentând un intrând la NORD de Craiova până dincolo de Șimnic. Sunt soluri argilo-iluviale cu un grad mediu de fertilitate naturală, care pot fi folosite atât pentru diverse culturi de câmp cât și în pomicultură și viticultură.

Suprafața agricolă a județului Dolj este de 588198 ha, din care suprafața arabilă este reprezentată de 489714 ha. Modul de utilizare a suprafeței totale de 741 397 ha este următorul: suprafața agricolă: 588198 ha; păduri: 85 308 ha; ape: 20886 ha, căi de acces: 13536 ha; curți: 30510 ha; neproductive: 6013 ha

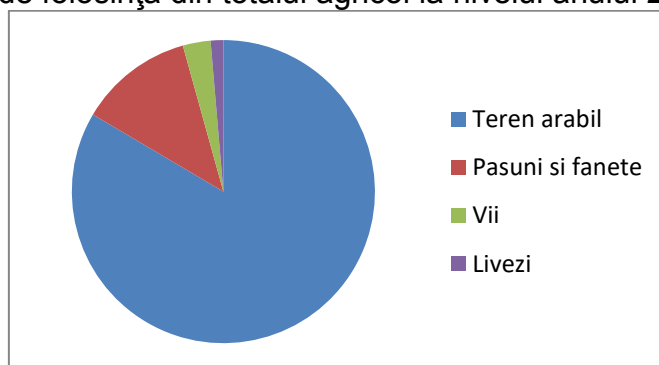
Din suprafața agricolă, județul Dolj are o suprafață arabilă de 489729 ha.

Modul de utilizare a suprafeței agricole la nivelul județului Dolj este prezentat în tabelul următor:



Dolj	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Teren arabil	488602	488556	488555	489729	489729	489714
Pasuni si fanete	71357	71357	71357	71357	71357	71357
Vii	17332	17332	17332	16837	16837	16837
Livezi	7908	7908	7908	7348	7348	6843

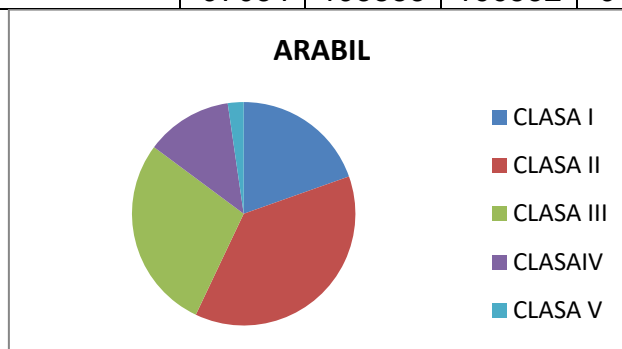
Ponderea tipurilor de folosință din totalul agricol la nivelul anului 2018



Incadrarea terenurilor agricole pe clase de calitate

Ponderea tipurilor de folosință din totalul agricol la nivelul anului 2018.

	I	II	III	IV	V
ARABIL	95762	183257	137550	60773	11213
PASUNE SI FANETE	249	5663	19934	23201	23310
VII	345	2790	6592	5430	2175
LIVEZI	97034	193883	166532	94530	33536



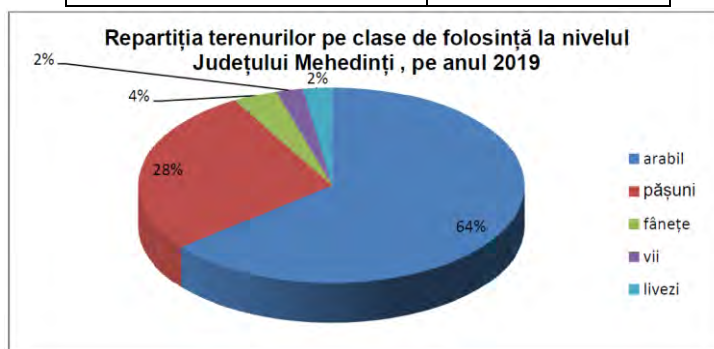
Pe cuprinsul județului Mehedinți există o mare diversitate de tipuri de sol, de la solurile brun-acide și litosoluri din nordul și nord-vestul județului, până la cernoziomuri tipice și cambice în sudul și sud-vestul județului. Solurile brune și brun-roșcate ocupă cea mai mare parte a județului constituind un mediu propice pentru cultivarea viței de vie din soiuri nobile pentru producerea de vinuri superioare. Solurile brun-roșcate se găsesc în general în zone viticole colinare pe altitudini de 90



- 250 m (Bălăcita, Oprișor, Vlădaia, Corlațel, Punghina, Vînju Mare, Rogova, Severinului, Corcova).

Repartiția terenurilor pe clase de folosință:

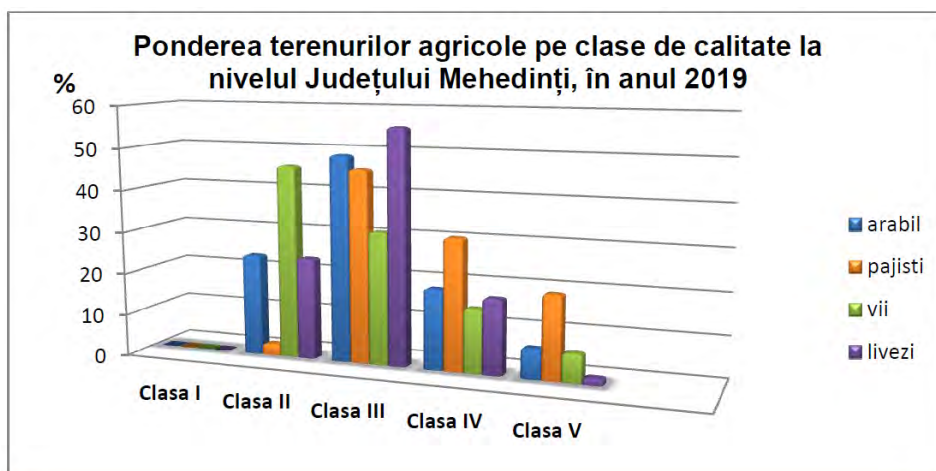
Total agricol	293,381 ha
Arabil	188,141
Pășuni	80,661
Fânețe	10,988
Vii	6502
Livezi	7089



Repartiția terenurilor pe clase de folosință la nivelul județului Mehedinți (% din total folosință) în 2019

Clase de calitate ale solurilor – calitatea solurilor pe clase de calitate

Folosință	Clasa I		Clasa II		Clasa III		Clasa IV		Clasa V	
	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha
Arabil	-	-	24.39	45.881	49.10	92.367	19.28	36.273	7,23	13.620
Pajiști	-	-	2.83	2.365	45.99	42.150	31.31	8.762	20.05	18.372
Vii	-	-	46.17	3.002	31.64	2.057	15.37	999	6,84	444
Livezi	-	-	24.41	1.730	55.94	3.965	18.06	1,280	1,59	123
Total	-	-	18.06	52.978	47.91	140.539	16.13	47.314	17.90	32.559

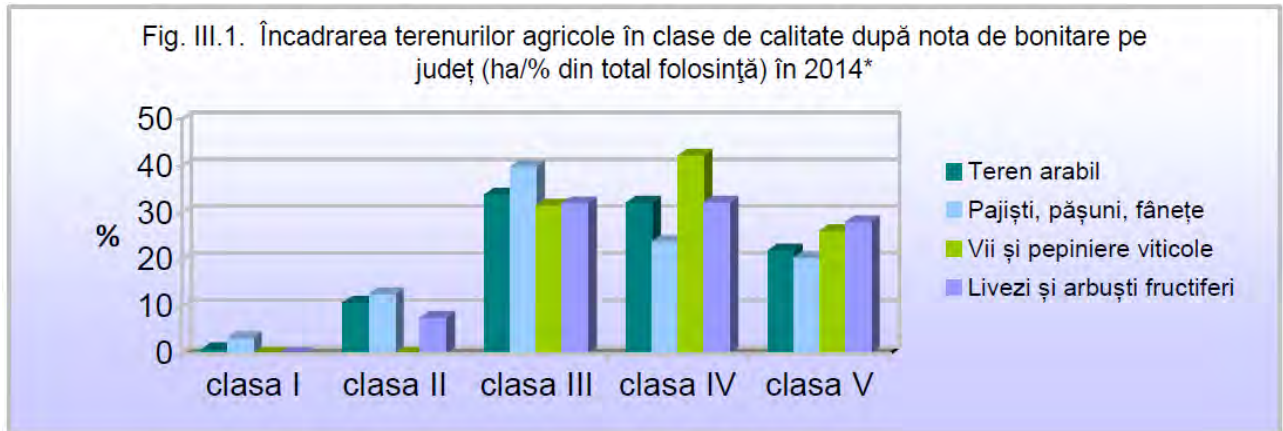


Ponderea terenurilor agricole pe clase de calitate la nivelul județului Mehedinți (ha/% din total folosință) în 2019

Terenurile aflate în fondul funciar se împart în cinci clase de calitate, clase de pretabilitate sau bonitate a solurilor. Repartiția terenurilor din fondul funciar, pe clase de calitate din județul Caraș-Severin este redată în tabelul și figura de mai jos.

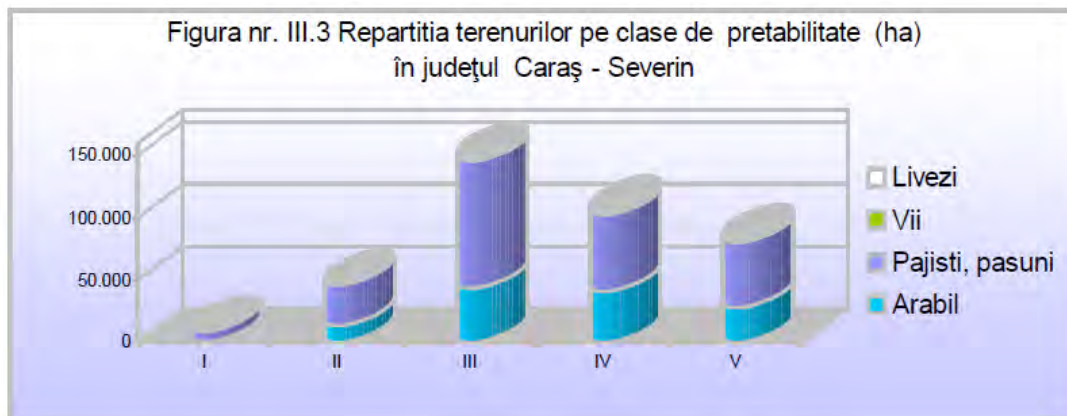
Tabelul nr. III.1. Ponderea terenurilor pe clase de calitate, clase de pretabilitate sau bonitate a solurilor în județul Caraș – Severin 2014^{ultima actualizare}

Nr. crt	Categoría terenului agricol	U.M (ha)	Clase de bonitate ale solurilor					Suprafața totală cartată ha/% din total agricol
			I	II	III	IV	V	
			ha /% din total folosință	ha/% din total folosință	ha/% din total folosință	ha/% din total folosință	ha/% din total folosință	
1.	Teren arabil	ha	1.232	14.081	44.022	41.720	28.573	129.628
		%	0,95	10,86	33,96	32,18	22,04	32,66
2.	Pajiști, pășuni, fânețe	ha	8.509	32.371	101.807	60.951	52.103	255.741
		%	3,33	12,66	39,81	23,83	20,37	64,43
3.	Vii și pepiniere viticole	ha	0	0	244	326	202	772
		%	0,00	0,00	31,61	42,23	26,17	0,19
4.	Livezi și arbuști fructiferi	ha	0	828	3.457	3.467	3.022	10.774
		%	0,00	7,69	32,09	32,18	28,05	2,71
Total		ha	9.741	47.280	149.530	106.464	83.900	396.915
		%	2,45	11,91	37,67	26,82	21,14	100



Se constată că suprafețele cele mai mari de terenuri agricole din județul Caraș-Severin, se încadrează: în clasele de calitate III (149.530 ha), IV (106.464 ha) și V (83.900 ha) cu un potențial de fertilitate scăzut.

Clasele de calitate I (9.741 ha) și II (47.280 ha) ocupă doar 57.021 ha (14,37%) din totalul fondului funciar. Solurile județului au un conținut scăzut în humus, fiind slab aprovizionate cu azot, fosfor mobil și mijlociu spre bine aprovizionate cu potasiu mobil.



Încadrarea terenurilor agricole în clase de calitate după nota de bonitare medie pe țară, fără aplicarea măsurilor pedoameliorative și ponderea tipurilor de folosințe pe clase de calitate, pentru o perioadă de cinci ani, nu s-a modificat semnificativ.

De asemenea suprafața fondului funciar după modul de folosință nu s-a modificat semnificativ în perioada 2015-2019: suprafața totală agricolă a scăzut cu -7811 ha (-1.98%), suprafața arabilă a scăzut cu -160 ha (-0,12%), suprafața de pășune a scăzut cu

-8628 ha (-4.89%); suprafața de fânețe a crescut cu +227 ha (0.29%), suprafața viilor a crescut cu +2ha (+0.25%), suprafața livezilor a crescut cu +428 ha (+3.96 %).



Tabel nr. III.2. Evoluția suprafeței fondului funciar după modul de folosință – ha (2015-2019)							
	Evoluție		2015	2016	2017	2018	2019
Agricolă	-1,98	-7811	394642	387603	386881	387603	386831
• Arabilă	0,12	160	129315	129844	129478	129844	129475
• Pășuni	-4,89	-8628	176467	167387	167839	167387	167839
• Fânețe	0,29	227	77279	78363	77506	78363	77506
• Vii și pepiniere viticole	0,25	2	786	783	788	783	788
• Livezi și pepiniere pomicele	3,96	428	10795	11226	11270	11226	11223

Pentru evaluarea calității solului pe tronsonul liniei cf, au fost efectuate prelevări de probe de sol de la o adâncime de 30 cm. Probele au fost analizate pentru a stabili conformitatea cu limitele impuse de Ordinul 756/1997 pentru aprobarea Reglementării privind evaluarea poluării mediului și a Ordinului nr. 95 din 12 februarie 2005 privind stabilirea criteriilor de acceptare și procedurilor preliminare de acceptare a deșeurilor la depozitare și lista națională de deșeuri acceptate în fiecare clasă de depozit de deșeuri cu modificările și completările ulterioare. Amplasarea punctelor de prelevare este redată în figura de mai jos:



Figura 89. Amplasarea punctelor de prelevare sol



Rezultate analizelor de laborator pentru stațiile CF Cernele și Ișalnița sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Profil	Cernele - Sol1	Cernele - Sol2	Cernele - Sol3	Ișalnița - Sol1	Ișalnița - Sol2	Ișalnița - Sol3	Limite conform Ordin 952/2005
Cod Intern	858	859	860	864	865	866	
Levigat	pH	6,9	6,4	6,9	5,6	5,5	6,5
	Cd	0,03	0,03	0,03	0,06	0,04	0,02
	Cu	0,58	0,65	0,67	0,86	0,85	0,78
	Cr	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,21
	Mn	0,97	2,80	1,91	1,90	4,70	0,78
	Ni	1,06	1,40	0,95	0,67	0,38	0,29
	Pb	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06
	Zn	0,68	0,75	0,67	0,76	0,66	0,68
Profil	Cernele - Sol1	Cernele - Sol2	Cernele - Sol3	Ișalnița - Sol1	Ișalnița - Sol2	Ișalnița - Sol3	Prag de intervenție conform Ordin 7561/1997
Cod Intern	858	859	860	864	865	866	
Sol	pH	6,2	6,4	6,4	4,6	5,0	5,4
	Conductivitate	212	221	150,4	866	1832	169,1
	Cd	1,03	1,06	1,33	1,09	1,17	1,37
	Cu	50,11	56,21	57,22	81,78	72,33	80,66
	Cr	39,16	44,26	40,13	79,05	94,06	97,03
	Mn	571,65	625,68	607,68	313,41	328,06	385,57
	Ni	107,13	25,09	19,05	36,09	52,38	59,38
	Pb	47,91	54,13	50,17	58,10	47,28	51,77
	Zn	107,08	123,22	103,55	123,67	119,47	127,55
	TPH	917	205	<25	<25	730	2303

Analizând rezultatele din tabelul de mai sus se observă că, pentru concentrațiile poluanților din levigat se încadrează în valorile limită aplicate pentru deșeuri nepericuloase granulate, calculate la raportul L/S=10l/kg, conform Ordinului 952/2005. Pentru concentrațiile poluanților investigați proveniți din activitatea de transport feroviar (TPH) s-au constatat în stația Ișalnița (Sol3) valori ce depășesc limitele pragurilor de intervenție.

Rezultate analizelor de laborator pentru stațiile CF Filiași și Drobeta Turnu – Severin sunt prezentate în tabelul de mai jos:



Profil	Filiasi – Sol1	Filiasi – Sol2	Filiasi – Sol3	Filiasi – Sol4	Drobeta – Sol1	Drobeta – Sol2	Drobeta – Sol3	Drobeta – Sol4	Drobeta – Sol5	Limite conform Ordin 95/2005	
Cod Intern	871	872	873	874	880	881	882	883	884		
Levigat	pH	6,5	6,7	7,0	5,9	7,3	6,1	6,6	7,5		
	Cd	0,04	0,06	0,06	0,06	0,07	0,08	0,06	0,06	1	
	Cu	0,29	0,49	0,79	0,76	0,77	0,88	0,75	0,63	50	
	Cr	0,20	0,39	0,39	0,38	0,39	0,39	0,28	0,27	10	
	Mn	0,96	1,94	0,88	0,95	0,96	0,98	0,85	0,72	10	
	Ni	0,38	0,78	0,29	0,48	0,38	0,59	0,28	0,54	10	
	Pb	0,09	0,09	0,09	0,07	0,07	0,10	0,06	0,05	10	
	Zn	0,86	0,88	0,79	0,67	0,57	0,59	0,66	0,72	50	
Profil	Filiasi – Sol1	Filiasi – Sol2	Filiasi – Sol3	Filiasi – Sol4	Drobeta – Sol1	Drobeta – Sol2	Drobeta – Sol3	Drobeta – Sol4	Drobeta – Sol5	Prag de intervenție conform Ordin 750/1987	
Cod Intern	871	872	873	874	880	881	882	883	884		
Sol	pH	5,4	6,6	6,8	4,5	6,9	5,6	6,5	6,3	6,7	
	Conductivitate	371	161,9	300	2390	183,1	167,5	95,5	114,8	104,8	
	Cd	1,16	1,23	1,96	1,46	4,10	5,23	1,10	1,27	1,50	10
	Cu	170,20	177,44	307,09	241,86	310,00	338,56	392,10	307,52	210,56	500
	Cr	142,33	153,43	116,73	121,70	114,52	154,69	159,39	132,61	125,74	600
	Mn	810,86	761,55	1024,87	1176,82	1024,83	1305,52	1310,25	509,34	1274,38	4000
	Ni	260,10	272,09	69,02	76,33	88,64	103,50	120,69	78,26	102,16	500
	Pb	130,86	134,10	193,40	194,25	851,03	1123,09	359,30	251,33	243,03	1000
	Zn	144,23	166,27	336,24	410,14	810,55	1027,77	460,25	413,69	521,65	1500
TPH	<25	<25	<25	126	88	835	1621	516	2271	2000	

Din rezultatele din tabelul de mai sus se poate observa că pentru *concentrațiile poluanților din levigat* valorile se încadrează în valorile limită aplicate pentru deșeuri nepericuloase granulate, calculate la raportul L/S=10l/kg.

Pentru concentrațiile poluanților investigați, proveniți din activitatea de transport feroviar (TPH și metale grele), s-au determinat concentrații ce depășesc valorile pragurilor de intervenție în categoria de folosință mai puțin sensibilă impuse pentru indicatorul TPH în stația Drobeta (Sol5) și Pb în stația Drobeta (Sol2).

Rezultate analizelor de laborator pentru stațiile CF Drobeta Turnu – Severin Est și stația Orșova sunt prezentate în tabelul de mai jos:



Profil	SN-Sol1	SN-Sol2	SN-Sol3	Orșova-Sol1	Orșova-Sol2	Orșova-Sol3	Orșova-Sol4	Orșova-Sol5	Orșova-Sol6	Limite conform Ordin 95/2005	
Cod intern	888	889	890	897	898	899	900	901	902		
Levigat	pH	5,6	5,8	8,0	7,2	7,4	6,9	7,4	7,7	7,2	
	Cd	0,07	0,05	0,06	0,06	0,05	0,05	0,06	0,04	0,04	1
	Cu	0,83	0,77	0,86	0,66	0,68	0,89	0,88	0,74	0,63	50
	Cr	0,37	0,39	0,38	0,38	0,29	0,30	0,29	0,28	0,27	10
	Mn	0,92	1,16	1,92	1,88	1,55	2,56	0,98	0,92	0,90	-
	Ni	0,83	0,87	1,63	1,97	1,74	1,77	0,39	0,37	0,36	10
	Pb	0,07	0,06	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,07	10
Zn	0,83	0,87	0,77	0,66	0,58	0,69	0,98	0,92	0,90	50	
Profil	SN-Sol1	SN-Sol2	SN-Sol3	Orșova-Sol1	Orșova-Sol2	Orșova-Sol3	Orșova-Sol4	Orșova-Sol5	Orșova-Sol6	Prag de intervenție conform Ordin 7561/987	
Cod intern	888	889	890	897	898	899	900	901	902		
Sol	pH	6,1	5,9	7,9	6,7	6,5	7,9	8,1	8,1	8,4	-
	Conductivitate	109,1	123,2	147,1	88,5	146,2	87,8	80,1	134,3	121,8	-
	Cd	1,34	1,06	1,57	1,17	1,28	1,77	1,26	1,28	1,36	5
	Cu	275,31	153,44	182,94	714,30	810,33	931,77	154,85	143,28	250,63	200
	Cr	94,10	48,64	38,02	81,26	72,58	74,29	61,70	82,71	89,10	300
	Mn	1278,74	3510,00	4890,67	1240,58	914,52	916,48	964,32	843,49	1012,92	2500
	Ni	42,89	93,56	37,39	52,19	38,45	44,32	40,80	44,36	41,53	150
	Pb	153,57	109,77	124,97	147,66	341,89	89,40	102,44	83,83	84,83	100
	Zn	269,34	520,31	590,47	601,44	658,10	1063,88	958,43	1063,66	218,58	600
	TPH	<25	<25	<25	<25	<25	26	<25	623	5681	500

Din rezultatele din tabelul de mai sus se poate observa că pentru *concentrațiile poluanților din levigat* valorile se încadrează în valorile limită aplicate pentru deșeuri nepericuloase granulate, calculate la raportul L/S=10l/kg.

Pentru concentrațiile poluanților investigați, proveniți din activitatea de transport feroviar (TPH și metale grele), s-au determinat concentrații ce depășesc valorile pragurilor de intervenție în categoria de folosință mai puțin sensibilă impuse pentru indicatorul Cu (SN-Sol1, Orșova-Sol1, Orșova-Sol2, Orșova-Sol2, Orșova-Sol3, Orșova-Sol6), Mn (SN-Sol2, SN-Sol3), Pb (Orșova-Sol4, Orșova-Sol2, SN-Sol1,2,3), Zn (Orșova-Sol1,2,3,4,5) și TPH (Orșova-Sol5,6).

Rezultate analizelor de laborator pentru stațiile CF Topleț și stația CF Băile Herculane sunt prezentate în tabelul de mai jos:



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Profil	Toplet – Sol1	Toplet – Sol2	Herculane – Sol1	Herculane – Sol2	Limite conform Ordin 95/2006	
Cod Intern	905	906	909	910		
Levigat	pH	7,0	7,2	5,7	6,7	
	Cd	0,04	0,05	0,04	0,04	1
	Cu	0,59	0,86	0,65	0,75	50
	Cr	0,29	0,29	0,28	0,28	10
	Mn	1,47	1,91	1,31	0,94	-
	Ni	0,49	0,67	0,47	0,37	10
	Pb	0,08	0,08	0,08	0,07	10
	Zn	0,88	0,76	0,84	0,75	50
Profil	Toplet – Sol1	Toplet – Sol2	Herculane – Sol1	Herculane – Sol2	Prag de intervenție conform Ordin 756/1997	
Cod Intern	905	906	909	910		
Sol	pH	6,9	6,8	4,8	7,5	-
	Conductivitate	98,9	137,5	253	99,4	-
	Cd	1,31	1,86	1,36	1,46	5 /10
	Cu	41,23	250,89	165,53	146,89	200 /500
	Cr	83,59	81,23	57,13	59,36	300 /600
	Mn	1810,36	1990,63	1003,56	1320,59	2500 /4000
	Ni	39,52	43,59	35,87	53,87	150 / 500
	Pb	20,36	19,20	120,56	136,85	100 /1000
	Zn	134,89	142,49	236,88	346,58	600 /1500
	TPH	<25	<25	<25	514	600 /2000

Din rezultatele din tabelul de mai sus se poate observa că pentru *concentrațiile poluanților din levigat* valorile se încadrează în valorile limită aplicate pentru deșeuri nepericuloase granulate, calculate la raportul L/S=10l/kg.

Pentru concentrațiile poluanților investigați, proveniți din activitatea de transport feroviar (TPH și metale grele), s-au determinat concentrații ce depășesc valorile pragurilor de intervenție în categoria de folosință mai puțin sensibilă impuse pentru indicatorul *Cu* (Topleț-Sol2), *Pb* (Herculane-Sol1,2), *TPH* (Herculane-Sol2).

Rezultate analizelor de laborator pentru stațiile Domașnea, Teregova, Slatina-Timiș și Vălișoara sunt prezentate în tabelul de mai jos:



Profil	Domașnea - Sol1	Domașnea - Sol2	Teregoava - Sol1	Teregoava - Sol2	ST - Sol1	ST - Sol2	ST - Sol3	Valișoara - Sol1	Valișoara - Sol2	Limite conform Ordin 95/2005	
Cod intern	913	914	917	918	922	923	924	927	928		
Levigat	pH	8,4	6,9	6,9	6,9	6,4	6,8	6,6	6,0	-	
	Cd	0,08	0,09	0,05	0,04	0,03	0,04	0,07	0,04	1	
	Cu	0,77	0,81	0,58	0,56	0,48	0,49	0,49	0,76	50	
	Cr	0,29	0,27	0,29	0,28	0,20	0,20	0,20	0,19	10	
	Mn	0,96	0,90	0,88	0,75	0,67	0,68	0,69	0,85	-	
	Ni	0,38	0,36	0,39	0,38	0,48	0,88	0,29	0,57	10	
	Pb	0,08	0,08	0,05	0,06	0,06	0,05	0,06	0,07	10	
	Zn	0,77	0,81	0,88	0,75	0,67	0,68	0,69	0,66	50	
Profil	Domașnea - Sol1	Domașnea - Sol2	Teregoava - Sol1	Teregoava - Sol2	ST - Sol1	ST - Sol2	ST - Sol3	Valișoara - Sol1	Valișoara - Sol2	Prag de intervenție conform Ordin 756/1997	
Cod intern	913	914	917	918	922	923	924	927	928		
Sol	pH	8,7	7,1	6,9	7,2	6,6	6,8	6,5	6,3	5,7	
	Conductivitate	310	161,9	113,4	126	117,5	150,3	125,6	126,4	117,9	
	Cd	1,14	1,36	1,27	1,44	2,14	2,58	1,06	1,48	1,89	
	Cu	349,58	526,89	41,56	57,43	354,20	1041,42	257,45	947,58	857,83	
	Cr	71,56	86,57	33,47	43,65	66,25	76,89	89,46	70,58	74,15	
	Mn	924,18	1123,18	582,42	549,66	759,33	847,89	982,36	1503,80	1534,78	
	Ni	47,56	64,68	32,85	32,02	41,56	54,10	73,58	26,54	31,79	
	Pb	96,15	136,19	62,87	61,23	147,20	142,26	132,99	143,58	134,69	
	Zn	388,00	382,21	141,96	163,88	468,07	570,66	568,35	293,58	304,57	
	TPH	<25	<25	<25	<25	<25	280	6943	<25	255	2000

Din rezultatele din tabelul de mai sus se poate observa că pentru *concentrațiile poluanților din levigat* valorile se încadrează în valorile limită aplicate pentru deșeuri nepericuloase granulate, calculate la raportul L/S=10l/kg.

Pentru concentrațiile poluanților investigați, proveniți din activitatea de transport feroviar (TPH și metale grele), s-au determinat concentrații ce depășesc valorile pragurilor de intervenție în categoria de folosință mai puțin sensibilă impuse pentru indicatorul Cu (Domașnea-Sol2, Slatina-Timiș-Sol2, Vălișoara-Sol1 și Sol2).

4.5 Geologia subsolului

4.5.1 Caracteristicile geologice generale ale zonei proiectului

Din punct de vedere geologic și structural-tectonic zona pe care este amplasat sectorul de cale ferată analizat poate fi separată astfel:

- Sectorul cuprins între Craiova - Prunișor - varianta Balota (Simian)

Face parte din Platforma Moesică, Blocul Valah. Soclul Platformei Valahe a fost întâlnit prin câteva foraje în zonele Balș, Dioști, Slatina. Aici, la adâncimi în jur de 3000 m, forajele au întâlnit șisturi cristaline. Cuvertura debutează în toate sectoarele sale cu depozite detritice ce sunt atribuite Ordovician-Cambrianului și se continuă până la Pleistocen. Ultimul ciclu de sedimentare, cel Badenian – Pleistocen, cuprinde depozite predominant detritice, molasice (Săndulescu, 1984). Din punct de vedere litologic în zona căii ferate, cu mici excepții, se întâlnesc în special depozite recente, de vârstă cuaternară, ce conțin roci slab consolidate și sedimente neconsolidate.

- Sectorul cuprins între Șimian și Caransebeș

Din punct de vedere geologic, tronsonul de cale ferată traversează formațiuni geologice care aparțin unităților tectonice ale Carpaților Sudici. Aceste unități tectonice sunt suprapuse astfel: Pânza Supragetică este suprapusă peste Pânza



Getică, aceasta încalcă peste Pânza de Severin (cu poziție de para-autohton), iar Pânza de Severin încalcă peste Unitățile Danubiene (cu poziție de autohton). Definitivarea structurii carpatice a început la mijlocul Cretacicului, odată cu faza paroxismală austriacă (mesocretacică) și a continuat cu fazele tectonice laramice, de vârstă senoniană. Pânzele carpatice sunt structuri tipic alpine, formate în tectogeneza alpină. La vest de unitățile alpine, peste contactul Pânzei Supragetice cu hinterlandul panonic, se dispun depozite sedimentare Miocene, Pliocene și Cuaternare. La est, la contactul dintre Unitățile Danubiene și Platforma Moesică, se dispun depozite sedimentare neogene și cuaternare, cu rol de molasă post-tectonică.

4.5.2 Alunecările de teren

Conform Legii 575/2001 - Anexa 6, perimetrul situat între km 248+760 – 292+500 se află în zona cu potențial "scăzut" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare –redusă" perimetrul dintre km 292+500 - 395+000 se află în zona cu potențial "ridicat" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare –mare" cu alunecări primare – reactivate Perimetrul situat între km 395+000 - 474+925, se află în zona cu potențial "mediu" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare –redusă" cu alunecări primare.

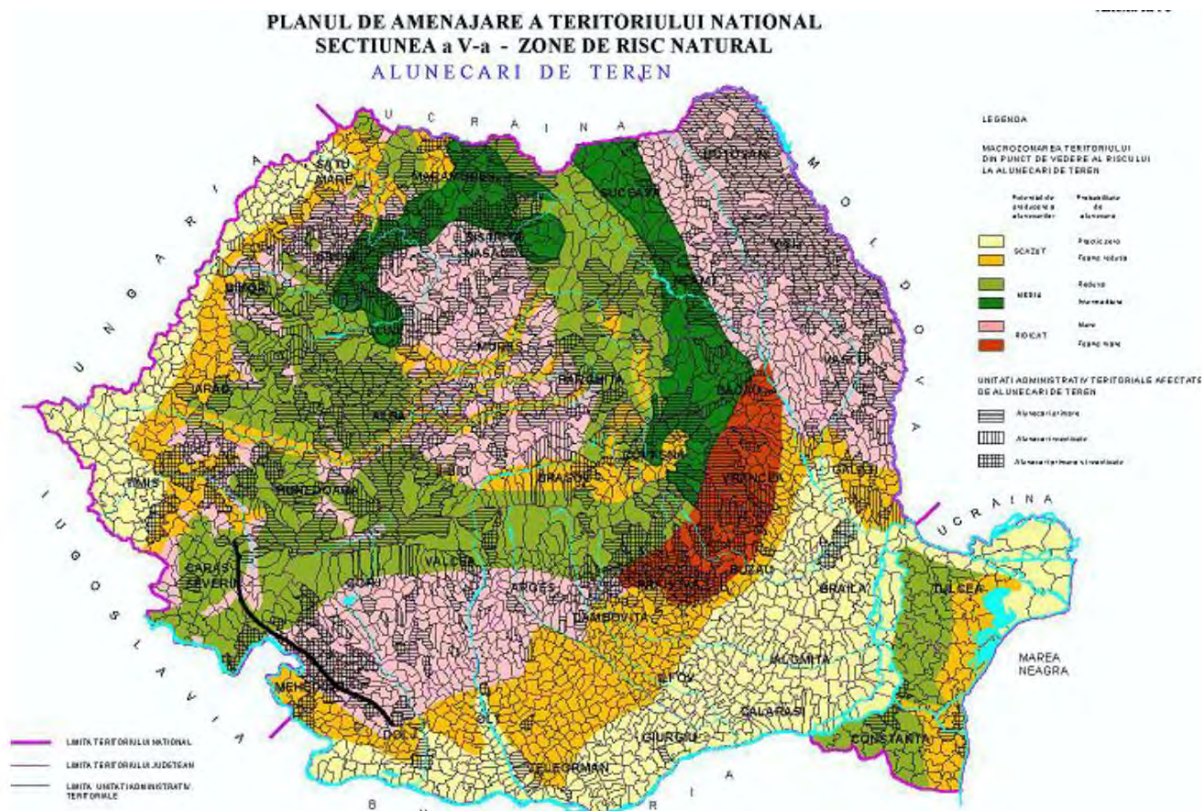


Figura 90. Planul de amenajare a teritoriului național. Secțiunea a V-a. Zone de risc natural. Alunecări de teren



4.5.3 Seismicitate

Conform SR 11100/1 – 93, referitor la zonarea seismică a României, traseul de cale ferată Craiova - Caransebeș, se încadrează în aria —82 de seismicitate (zona Craiova, zona Băile Herculane), aria —7” (Craiova-Drobeta Tr.Severin și zonele Orșova și Mehadia, Vârciorova – Slatina Timiș), aria “6” (Drobeta Tr.Severin-Varciorova, zona Poarta, Slatina Timiș - Caransebeș).

Conform normativului P100/1-2013, hazardul seismic, care este descris de valoarea de vârf a accelerației orizontale a terenului (a_g) determinată pentru intervalul mediu de recurență de referință IMR, corespunzător stării limite ultime, pentru traseul de cale ferată Craiova-Caransebeș are valori cuprinse între $a_g = 0.15-0.20 g$. După același normativ, intervalul are o perioadă de colț $T_c = 0.7-1.0 s$.

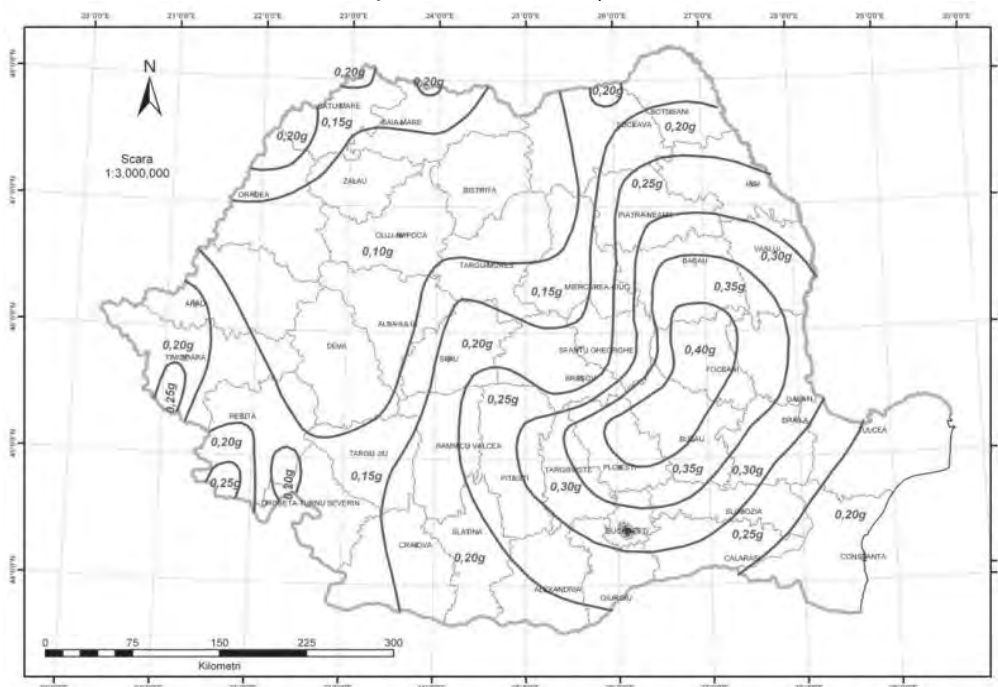


Figura 91. Zonarea teritoriului României în termeni de valori de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare a_g cu IMR 225 de ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani

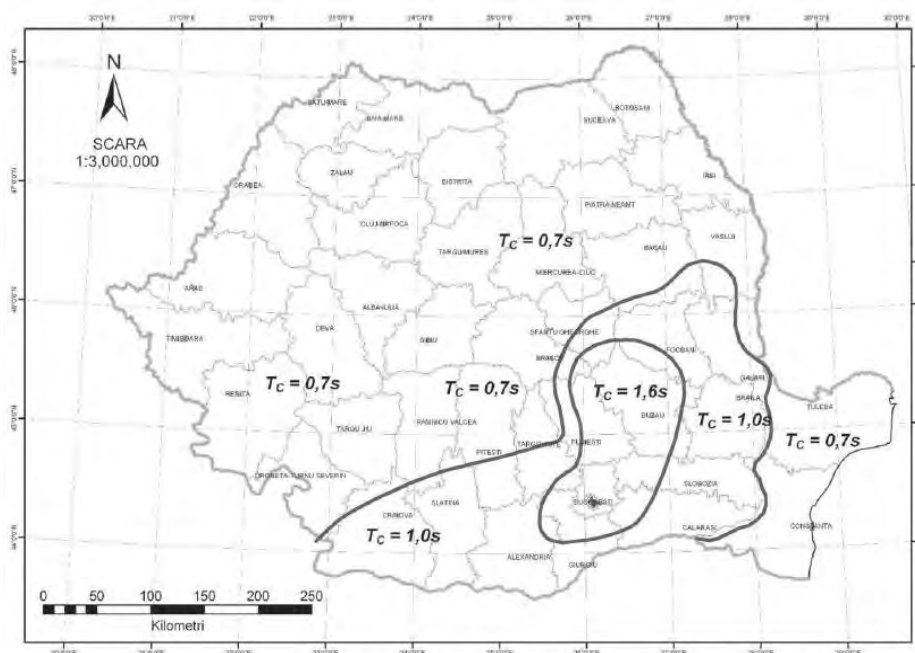


Figura 92. Zonarea teritoriului României în termeni de perioada de control (colț), T_C a spectrului de răspuns

Zona seismogenă danubiană (DA) ce cuprinde extremitatea vestică a unității orogenice a Carpaților Meridionali, a fost retrasată decuplat de zona Banatului (BA) și extinsă către NE pentru a include seismicitatea recent înregistrată în zona Tg. Jiu precum și o serie de evenimente istorice din această arie. Rata activității seismice este relativ înaltă, mai ales la granița cu Serbia, traversând Dunărea. Cel mai puternic eveniment înregistrat este cel din 18.07.1991, cu $MW = 5.6$. Mecanismul acestui eveniment este o faliere normală, cu axa T orientată aproximativ N-S, în concordanță cu regimul extensional din Carpații Meridionali.



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

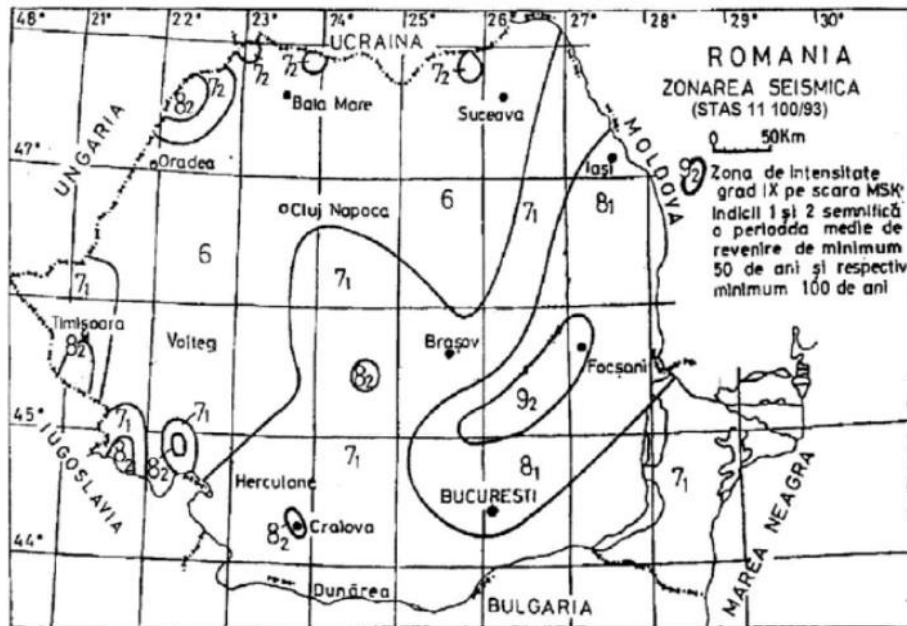


Figura 93. Zonarea seismică a teritoriului României Intensități pe scara MSK, conform SR 11100-1:93

PLANUL DE AMENAJARE A TERITORIULUI NAȚIONAL
SECTIUNEA a V- a - ZONE DE RISC NATURAL

C. CUTREMURE DE PĂMÂNT

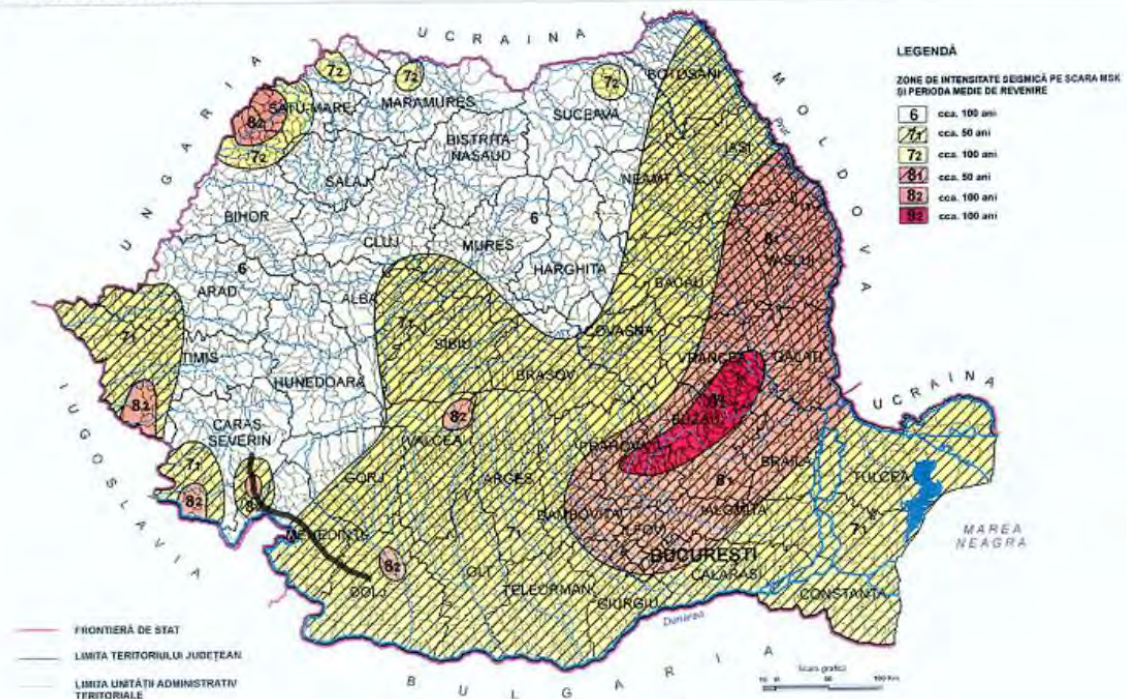


Figura 94. Planul de amenajare a teritoriului național. Secțiunea a V-a. Zone de risc natural. Cutremure de pământ



4.6 Biodiversitatea

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele situri Natura 2000: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei.

De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea siturilor Natura 2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor.

De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea următoarelor arii naturale protejate: RONPA0309 Domogled, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului, RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare, RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0313 Belareca, RONPA0310 Coronini - Bedina, RONPA0322 Sfinxul Bănățean RONPA0312 Iardașița, RONPA0323 Râpa Neagră, RONPA0614 Gura Văii - Vârciorova, RONPA0615 Valea Oglănicului, RONPA0625 Dealul Vărănic, RONPA0639 Cracul Găioara.

ROSCI0045 – Coridorul Jiului

Situl Natura 2000 ROSCI0045 Coridorul Jiului este situat pe valea râului Jiu, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 43° 00' 44", longitudine E 23° 00' 31".

Acesta se desfășoară în principal pe teritoriul administrativ al județului Dolj (73,76%), precum și în județul Gorj (25,07%), iar suprafețe foarte mici se regăsesc în județele Olt (0,67%) și Mehedinți (0,29%). Suprafața totală a ariei naturale de interes comunitar ROSCI0045 Coridorul Jiului este de 71.452 ha, fiind dispusă pe o lungime de circa 150 km din Subcarpații Getici și până la Dunăre.

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 71362.70 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0045 – Coridorul Jiului sunt prezentate în tabelele următoare.



Tabel 79. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
1530	X		648		Buna	B	B	B	B
3130			17		Buna	B	C	B	B
3140			0		Buna	C	C	C	C
3150			32		Buna	C	C	C	C
3260			0		Buna	C	C	B	B
3270			15		Buna	B	C	B	B
6120	X		1610		Buna	B	B	B	B
6430			1		Buna	B	C	B	B
6440			127		Buna	B	B	B	B
6510			252		Buna	B	C	B	B
9130			1786		Buna	B	C	B	B
9170			3700		Buna	B	B	B	B
91E0	X		257		Buna	A	B	B	A
91F0			4333		Buna	A	B	B	B
9110	X		3157		Buna	A	B	B	B
91M0			10125		Buna	A	B	B	B
91Y0			2958		Buna	A	C	A	A
92A0			6172		Buna	A	B	B	B



Tabel 80. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie					Populație					Sit				
Grup	Cod	Denumire știintifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1355	<i>Lutra lutra</i>			P				P		C	B	C	B
M	1335	<i>Spermophilus citellus</i>			P				P		C	B	C	B
A	1188	<i>Bombina bombina</i>			P				P		B	B	C	B
A	1166	<i>Triturus cristatus</i>			P				P		B	B	C	B
F	4125	<i>Alosa immaculata</i>			P				P		C	B	B	B
F	4125	<i>Alosa immaculata</i>			R				R		C	B	B	B
F	1130	<i>Aspius aspius</i>			P				P		B	B	C	B
F	6963	<i>Cobitis taenia</i> Complex			P				P	DD	C	B	C	B
F	1157	<i>Gymnocephalus schraetzer</i>			P				P		C	B	B	B
F	1145	<i>Misgurnus fossilis</i>			P				P		C	B	C	B
F	2522	<i>Pelecus cultratus</i>			P				P		C	B	C	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	5329	<i>Romanogobio vladykovi</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	5347	<i>Sabanejewia bulgarica</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	1160	<i>Zingel streber</i>			P				P		B	B	C	B
F	1159	<i>Zingel zingel</i>			P				P		B	B	C	B
I	4013	<i>Carabus hungaricus</i>			P				R		C	B	B	B
I	4045	<i>Coenagrion ornatum</i>			P				R		B	B	C	B
I	1042	<i>Leucorrhinia pectoralis</i>			P				P		A	B	C	B
I	1083	<i>Lucanus cervus</i>			P				P		C	B	C	B
I	4054	<i>Pholidoptera transsylvanica</i>			P				P		B	B	A	B
P	1898	<i>Eleocharis carniolica</i>			P	100	2000	i	R	M	C	B	B	B
P	1428	<i>Marsilea quadrifolia</i>			P				V		C	C	C	C
R	1220	<i>Emys orbicularis</i>			P				P		C	B	C	B



ROSCI0366 – Râul Motru

Situl Natura 2000 ROSCI0366 – Râul Motru este situat pe valea râului Motru, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°01'58", longitudine E 23°00'18". În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 1871.20 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0366 – Râul Motru sunt următoarele:

Tabel 81. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie						Populație					Sit			
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.					Pop.	Conserv.	Izolare
M	1355	<i>Lutra lutra</i>			P	10	20	i	P	G	C	B	C	B
A	1193	<i>Bombina variegata</i>			P	100000	200000	i	P	G	C	B	C	B
F	5261	<i>Barbus balcanicus</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i> (Behlita)			P				P	DD	C	B	C	B
F	6143	<i>Romanogobio kesslerii</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	5197	<i>Sabanejewia balcanica</i> (Cara)			P				P	DD	C	B	C	B

ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele

Situl Natura 2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele este situat în Podișul Motrului, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°01'14", longitudine E 23°01'18".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 803.90 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0405 – Dealurile Strehaia-Bâtlanele sunt prezentate în tabelele următoare.

Tabel 82. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pestieri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
91M0			648		Buna	A	C	B	B



91Y0		17		Buna	B	C	B	B
------	--	----	--	------	---	---	---	---

Tabel 83. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie					Populație				Sit					
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>			P					M	C	B	C	B

ROSCI0432 – Prunișor

Situl Natura 2000 ROSCI0432 – Prunișor este situat în Podișul Motrului, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°00'28", longitudine E 22°01'63".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 1900.40 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0432 – Prunișor sunt următoarele:

Tabel 84. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
9130			22		Moderata	C	C	C	C
9170			250		Buna	C	C	B	B
91M0			1300		Buna	A	C	B	B

Tabel 85. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie					Populație				Sit					
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
A	1993	<i>Triturus dobrogicus</i>			P					G	C	B	C	B
I	1083	<i>Lucanus cervus</i>								M	C	B	C	B
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>			P					G	C	B	C	B



ROSCI0420 – Oprănești

Situl Natura 2000 ROSCI0420 – Oprănești este situat în Podișul Motrului, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°00'27", longitudine E 22°00'37". În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 1339.70 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0420 – Oprănești sunt prezentate în tabelele următoare.

Tabel 86. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
9170			65		Buna	C	C	C	C
91M0			425		Buna	A	C	B	B

Tabel 87. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație						Sit					
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>			P					G	C	B	C	B

ROSPA0026 – Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier

Situl Natura 2000 ROSPA0026 – Cursul Dunării-Bazias-Portile de Fier este situat în bazinul Dunării, parțial pe terasele malului stâng, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°01'19", longitudine E 26°00'28".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 10331 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Situl cuprinde Dunărea cu bancuri nămoase cu vegetație tip de *Hidrocharition*, pajiști cu tufișuri de sălcii arbustive, constituind un punct de concentrare pe plan național și european a numeroase specii de păsări sălbatice fiind unul din puținele locuri în care pe o suprafață atât de restrânsă, să se poată întâlni un număr atât de mare de specii de păsări sălbatice ca în această zonă.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSPA0160 sunt prezentate în tabelul de mai jos:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 88. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație							Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
						Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
B	A085	<i>Accipiter gentilis</i>			P				R		D			
B	A086	<i>Accipiter nisus</i>			W	1		i	R		D			
B	A298	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>			C				C		D			
B	A296	<i>Acrocephalus palustris</i>			C				R		D			
B	A295	<i>Acrocephalus schoenobaenus</i>			C				C		D			
B	A297	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>			C				C		D			
B	A247	<i>Alauda arvensis</i>			C				C		D			
B	A054	<i>Anas acuta</i>			C	26		i	C		D			
B	A056	<i>Anas clypeata</i>			C	400	600	i	C		D			
B	A056	<i>Anas clypeata</i>			W	4		i	C		D			
B	A052	<i>Anas crecca</i>			C	350		i	R		D			
B	A052	<i>Anas crecca</i>			W	300		i	R		D			
B	A050	<i>Anas penelope</i>			C	877	1200	i	R		D			
B	A050	<i>Anas penelope</i>			W	550		i	R		D			
B	A053	<i>Anas platyrhynchos</i>			C	1100	2300	i	R		D			
B	A053	<i>Anas platyrhynchos</i>			W	877		i	R		R			
B	A055	<i>Anas querquedula</i>			R	50			R		B	B	C	A
B	A055	<i>Anas querquedula</i>			C	2500		i	R		B	B	C	A



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie				Populatie						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
						Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
B	A043	<i>Anser anser</i>			C	120	240	i	R		D			
B	A228	<i>Apus melba</i>			R				R		C	A	C	B
B	A028	<i>Ardea cinerea</i>			R	39		p	R		D			
B	A028	<i>Ardea cinerea</i>			C	100		p	R		D			
B	A028	<i>Ardea cinerea</i>			W	10		i	R		D			
B	A221	<i>Asio otus</i>			C				R		D			
B	A059	<i>Aythya ferina</i>				0	26500	i	R		B	B	C	A
B	A061	<i>Aythya fuligula</i>			C	4500		i	R		B	B	C	A
B	A061	<i>Aythya fuligula</i>			W	2748		i	R		B	B	C	A
B	A060	<i>Aythya nyroca</i>			R	50	70	p		G	C	B	C	B
B	A060	<i>Aythya nyroca</i>			C	500	1000	i		G	C	B	C	B
B	A067	<i>Bucephala clangula</i>			W	904	1560	i	R		B	B	C	A
B	A087	<i>Buteo buteo</i>			R	4		i	R		D			
B	A087	<i>Buteo buteo</i>			W	2		i	R		D			
B	A088	<i>Buteo lagopus</i>			W	1		i	R		D			
B	A403	<i>Buteo rufinus</i>			W	2	4	i	R		D			
B	A366	<i>Carduelis cannabina</i>			C				C		D			
B	A364	<i>Carduelis carduelis</i>			C				C		D			
B	A363	<i>Carduelis chloris</i>			C				C		D			
B	A030	<i>Ciconia nigra</i>			R	2		i	R		C	B	C	C



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie				Populatie						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
						Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
B	A082	<i>Circus cyaneus</i>			W	2		i	R		D			
B	A212	<i>Cuculus canorus</i>			R				R		D			
B	A038	<i>Cygnus cygnus</i>			C	180	200	i	V		C	B	C	B
B	A036	<i>Cygnus olor</i>			C	8	10	i	R		D			
B	A253	<i>Delichon urbica</i>			C				C		D			
B	A027	<i>Egretta alba</i>			C	120	160	i	R		C	B	B	B
B	A026	<i>Egretta garzetta</i>			R	40		i	R		C	B	C	C
B	A026	<i>Egretta garzetta</i>			C	30		i	R		C	B	C	C
B	A269	<i>Erithacus rubecula</i>			C				C		D			
B	A096	<i>Falco tinnunculus</i>			R	16	20	p	R		D			
B	A096	<i>Falco tinnunculus</i>			W	4	20	i	R		D			
B	A359	<i>Fringilla coelebs</i>			C				C		D			
B	A125	<i>Fulica atra</i>			C	4000	12000	i	C		B	B	C	A
B	A123	<i>Gallinula chloropus</i>			R	27	40	p	R		D			
B	A123	<i>Gallinula chloropus</i>			C	350	400	i	R		D			
B	A123	<i>Gallinula chloropus</i>			W	120	200	i	R		D			
B	A002	<i>Gavia arctica</i>			W	27		i	R		B	B	C	B
B	A001	<i>Gavia stellata</i>			W	2		i	R		C	B	C	C
B	A075	<i>Haliaeetus albicilla</i>			W	2		i	C		C	B	B	B
B	A251	<i>Hirundo rustica</i>			C				C		C	B	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie				Populatie						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
						Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
B	A459	<i>Larus cachinnans</i>			C	250	400	i	C		D			
B	A459	<i>Larus cachinnans</i>			W	100	120	i	C		D			
B	A183	<i>Larus fuscus</i>			C	1			R		D			
B	A179	<i>Larus ridibundus</i>			P	2000	3000	p	C		D			
B	A156	<i>Limosa limosa</i>			C	120	200	i	C		D			
B	A292	<i>Locustellab luscinioides</i>			C				C		D			
B	A271	<i>Luscinia megarhynchos</i>			C				C		D			
B	A068	<i>Mergus albellus</i>			W	1200	1500	i	C		A	B	C	B
B	A070	<i>Mergus merganser</i>			W	4		i	R		D			
B	A069	<i>Mergus serrator</i>			W	4		i	C		D			
B	A230	<i>Merops apiaster</i>			R	10	15	p	R		D			
B	A383	<i>Miliaria calandra</i>			C				C		D			
B	A073	<i>Milvus migrans</i>			R				R		C	B	A	B
B	A262	<i>Motacilla alba</i>			C				C		D			
B	A260	<i>Motacilla flava</i>			C				C		D			
B	A319	<i>Muscicapa striata</i>			C				C		D			
B	A058	<i>Netta rufina</i>			C	2	8	i	C		D			
B	A337	<i>Oriolus oriolus</i>			C				C		D			
B	A094	<i>Pandion haliaetus</i>			C				P		D			
B	A017	<i>Phalacrocorax carbo</i>			R	120		p	C		D			



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie				Populatie						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D Pop.	A/B/C		
						Min.	Max.					Conserv.	Izolare	Global
B	A017	<i>Phalacrocorax carbo</i>			C	800	900	i	C		D			
B	A017	<i>Phalacrocorax carbo</i>			W	204		i	C		D			
B	A393	<i>Phalacrocorax pygmeus</i>			C	500	700	i	R		C	B	C	B
B	A393	<i>Phalacrocorax pygmeus</i>			W	684	890	i	R		C	B	C	B
B	A273	<i>Phoenicurus ochruros</i>			C				C		D			
B	A005	<i>Podiceps cristatus</i>			R	54		p	C		D			
B	A005	<i>Podiceps cristatus</i>			C	340	400	i	C		D			
B	A005	<i>Podiceps cristatus</i>			W	16		i	C		D			
B	A006	<i>Podiceps grisegena</i>			R	4		p						
B	A006	<i>Podiceps grisegena</i>				80	90	i						
B	A008	<i>Podiceps nigricollis</i>			R	17		p						
B	A008	<i>Podiceps nigricollis</i>			W	18		i	R		D			
B	A249	<i>Riparia riparia</i>			C				C		D			
B	A275	<i>Saxicola rubetra</i>			C				C		D			
B	A276	<i>Saxicola torquata</i>			C				C		D			
B	A351	<i>Stumus vulgaris</i>			C				C		D			
B	A004	<i>Tachybaptus ruficollis</i>			R	56		p	P		D			
B	A004	<i>Tachybaptus ruficollis</i>			W	68		i	P		D			
B	A162	<i>Tringa totanus</i>			C	40	80	i	C		D			
B	A283	<i>Turdus merula</i>			C				C		D			



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie					Populatie					Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ.	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.		C/R/V/P		Pop.	Conserv.	Izolare	Global
B	A285	<i>Turdus philomelos</i>			C				C		D			
B	A232	<i>Upupa epops</i>			C									
B	A142	<i>Vanellus vanellus</i>			C	150	300	i						

ROSPA0080 – Munții Almăjului-Locvei

Situl Natura 2000 ROSPA0080 – Munții Almăjului-Locvei este situat în Munții Almăjului, Valea Cernei, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°01'44", longitudine E 26°00'12".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 117770.70 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSPA0080 sunt prezentate în tabelul de mai jos.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 89. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație							Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
B	A402	<i>Accipiter brevipes</i>			R	5	10	p	R		C	B	C	B
B	A086	<i>Accipiter nisus</i>			P				C		D			
B	A256	<i>Anthus trivialis</i>			R				C		D			
B	A228	<i>Apus melba</i>			R				C		D			
B	A091	<i>Aquila chrysaetos</i>			P	3	5	p	p		B	C	C	B
B	A089	<i>Aquila pomarina</i>			R	6	10	p	C		C	B	C	B
B	A104	<i>Bonasa bonasia</i>			P	80	110	p	C		C	B	C	B
B	A215	<i>Bubo bubo</i>			P	5	10	p	R		C	B	C	B
B	A087	<i>Buteo buteo</i>			P				C		D			
B	A088	<i>Buteo lagopus</i>			W				R		D			
B	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>			R	300	500	p	C		B	B	C	B
B	A031	<i>Ciconia ciconia</i>			R	40	50	p	C		C	B	C	B
B	A080	<i>Circaetus gallicus</i>			R	15	30	p	C		B	B	C	B
B	A231	<i>Coracias garrulus</i>			R	10	12	p	R		C	C	B	B
B	A212	<i>Cuculus canorus</i>			R				C		D			
B	A253	<i>Delichon urbica</i>			R				C		D			
B	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>			P	300	350	p	C		C	B	C	B
B	A238	<i>Dendrocopos medius</i>			P	1200	1300	p	C		B	B	C	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

B	A236	<i>Dryocopus martius</i>			P	210	230	p	C		C	B	C	B
B	A377	<i>Emberiza cirius</i>			R				V		D			
B	A379	<i>Emberiza hortulana</i>												
B	A103	<i>Falco peregrinus</i>												
B	A099	<i>Falco subbuteo</i>			R	100	150	p	R		C	B	C	B
B	A075	<i>Haliaeetus albicilla</i>			P	3	4	p	P		B	C	C	B
B	A092	<i>Hieraaetus pennatus</i>			R				R		D			
B	A438	<i>Hippolais pallida</i>			P	1		p	V		C	C	B	C
B	A338	<i>Lanius collurio</i>			R	3	5	p	R		B	B	C	B
B	A246	<i>Lullula arborea</i>			R				R		D			
B	A277	<i>Oenanthe oenanthe</i>			R	4900	5000	p	C		C	A	C	A
B	A214	<i>Otus scops</i>			R	1800	2300	p	C		B	B	C	B
B	A072	<i>Pernis apivorus</i>			R				C		D			
B	A234	<i>Picus canus</i>			R				C		D			
B	A250	<i>Ptyonoprogne rupestris</i>			R	20	40	p	C		C	B	C	B
B	A220	<i>Strix uralensis</i>			P	300	350	p	C		C	B	C	B
B	A311	<i>Sylvia atricapilla</i>			R				C		D			
B	A310	<i>Sylvia borin</i>							C		D			

ROSCI0206 – Porțile de Fier

Situl Natura 2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier este situat pe cursul Dunării, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 44°01'14", longitudine E 21°01'47". În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 125502,50 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM. Tipurile de habitate și speciile de interes care fac





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0206 – Porțile de Fier sunt prezentate în tabelele următoare.

Tabel 90. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
3130			1		Buna	C	C	C	C
3140			125		Buna	B	C	B	B
3150			1490		Buna	B	B	B	B
3260			0		Buna	D			
3270			63		Buna	B	B	B	B
40A0	X		1455		Buna	B	B	B	B
6110	X		112		Buna	B	C	C	B
6120	X		1255		Buna	B	C	B	B
6190			1836		Buna	B	B	B	B
6210	X		133		Buna	B	C	B	B
6430			1		Buna	D			
8120			4		Buna	B	C	C	B
8210			240		Buna	B	B	C	B
8220			170		Buna	B	C	B	B
8230			18		Buna	B	B	B	B
8310			3137		Buna	A	B	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

9110		1255		Buna	B	C	B	B
9130		25100		Buna	A	B	A	A
9150		6275		Buna	B	A	B	B
9170		753		Buna	B	B	B	B
9180	X	251		Buna	A	B	A	A
91AA		62		Buna	B	C	B	B
91E0	X	125		Buna	A	B	A	A
91K0		15951		Buna	A	A	A	A
91L0		3691		Buna	A	A	A	A
91M0		376		Buna	B	C	B	B
91Y0		125		Buna	B	C	B	B
92A0		91		Buna	B	C	C	B
9530	X	1620		Buna	B	A	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 91. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, speciile enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului

Specie			Populație							Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	s	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D			
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1308	Barbastella barbastellus			P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
M	1352*	Canis lupus			P				V		C	B	C	B
M	1355	Lutra lutra			P				P		C	B	C	B
M	1361	Lynx lynx			P				V		C	B	C	B
M	1310	Miniopterus schreibersii			P				P		B	B	C	B
M	1310	Miniopterus schreibersii			R				R		B	B	C	B
M	1323	Myotis bechsteinii			P				V		A	B	C	B
M	1307	Myotis blythii			P				P		C	B	C	B
M	1307	Myotis blythii			R				R		C	B	C	B
M	1316	Myotis capaccinii			P				P		B	B	B	B
M	1316	Myotis capaccinii			W	90		i	P		B	B	B	B
M	1318	Myotis dasycneme			P				R		A	B	A	B
M	1321	Myotis emarginatus			P				P		C	B	C	B
M	1324	Myotis myotis			P				P		C	B	C	B
M	1324	Myotis myotis			R				R		C	B	C	B
M	1306	Rhinolophus blasii			P	50	100	i	P	G	B	B	B	B
M	1305	Rhinolophus euryale			P				P		B	B	B	B
M	1304	Rhinolophus ferrumequinum			P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
M	1303	Rhinolophus hipposideros			P				P		C	B	C	B
M	1302	Rhinolophus mehelyi			P				P		A	B	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

A	1188	Bombina bombina			P				C		C	B	C	B
A	1193	Bombina variegata			P				C		C	A	C	B
F	1130	Aspius aspius			P	1000	50000	i	P	G	A	A	C	A
F	5261	Barbus balcanicus			P	5000	100000	i	P	G	B	B	C	B
F	6965	Cottus gobio all others			P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
F	2555	Gymnocephalus baloni			P	1000	5000	i	P	G	C	B	B	B
F	1157	Gymnocephalus schraetzer					50000	i	P	G	C	B	B	B
F	1145	Misgurnus fossilis			P	500	1000	i	P	G	C	B	C	B
F	2522	Pelecus cultratus			P	1000	5000	i	P	G	C	B	C	B
F	5339	Rhodeus amarus			P	10000	50000		P	G	B	B	C	B
F	5329	Romanogobio vladkovi			P				P	DD	C	C	C	C
F	5347	Sabanejewia bulgarica			P	500	1000	i	P	G	C	C	C	C
F	1160	Zingel streber			P	100	500	i	P	G	C	B	C	B
F	1159	Zingel zingel			P	100	500	i	P	G	B	B	C	B
I	1093*	Austropotamobius torrentium			P				R		A	B	B	B
I	4014	Carabus variolosus			P				R		B	B	C	B
I	1088	Cerambyx cerdo			P				R		B	A	C	A
I	4045	Coenagrion ornatum			P						C	B	C	B
I	4046	Cordulegaster heros			P						A	B	B	B
I	1074	Eriogaster catax			P				P		B	A	C	A
I	6169	Euphydryas maturna			P				P	DD	B	B	C	B
I	6199*	Euplagia quadripunctaria			P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
I	1083	Lucanus cervus			P				R		C	A	C	A



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

I	1060	Lycaena dispar				P				P		B	B	C	B
I	1059	Maculinea teleius				P				P		B	A	C	A
I	6908	Morimus asper funereus				P	1000	15000	i	P	G	B	A	C	A
I	6966*	Osmoderma eremita Complex				P				P	DD	B	B	C	B
I	4020	Pilemia tigrina				P				P		B	B	B	B
I	1087*	Rosalia alpina				P				R		C	B	C	B
I	1032	Unio crassus				P				P		C	B	C	B
P	1939	Agrimonia pilosa				P				R		B	B	C	B
P	4066	Asplenium adulterinum				P				R		A	B	C	B
P	2285	Colchicum arenarium				P				R		A	B	B	B
P	1898	Eleocharis carniolica				P				R		B	B	C	B
P	4096	Gladiolus palustris				P				P	DD	D			
P	6927	Himantoglossum jankae				P		10	i	R	M	C	B	C	B
P	1428	Marsilea quadrifolia				P				R		C	B	C	B
P	2097	Paeonia officinalis subsp. banatica				P				R		B	B	A	B
P	6948	Pontechium maculatum subsp. Maculatum				P						C	B	C	B
P	2093	Pulsatilla grandis				P				V		B	B	C	B
P	2318	Stipa danubialis				P				V		A	B	A	B
P	2120	Thlaspi jankae				P				R		A	B	C	B
P	2300	Tulipa hungarica				P	800	1000	i	R		A	B	A	B
R	1220	Emys orbicularis				P				R		C	B	C	B
R	1217	Testudo hermanni				P				R		A	A	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei

Situl Natura 2000 ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei este situat în Munții Domogled și în Valea Cernei, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 45°00'84", longitudine E 22°00'72".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 62121,3 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0069 – Domogled-Valea Cernei sunt prezentate în tabelele următoare.

Tabel 92. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
3220			20		Buna	B	B	B	B
3230			2		Buna	B	C	B	B
4060			1242		Buna	B	C	B	B
4070	X		395		Buna	B	B	B	B
4080			3		Buna	B	B	B	B
40A0	X		1100		Buna	A	A	A	A
6110	X		2		Buna	C	C	B	C
6170			62		Buna	B	B	B	B
6190			150		Buna	A	A	B	B
6210	X		62		Buna	B	B	B	B
6410			62		Buna	B	C	B	B
6430			621		Buna	B	C	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
6440			12		Buna	B	C	B	B
6510			32		Buna	B	C	B	B
6520			3106		Buna	B	B	B	B
7220	X		6		Buna	B	C	B	B
8110			310		Buna	B	C	B	B
8120			28		Buna	B	C	B	B
8160	X		6		Buna	A	A	A	A
8210			12		Buna	A	B	A	B
8220			2		Buna	B	C	B	B
8310			3727		Buna	A	A	A	A
9110			6709		Buna	B	C	B	B
9130			559		Buna	B	C	A	B
9150			5342		Buna	A	B	A	A
9180	X		559		Buna	A	B	A	A
91E0	X		62		Buna	A	C	A	A
91H0	X		1		Buna	B	C	B	B
91K0			32260		Buna	A	A	A	A
91L0			1863		Buna	B	B	A	B
91M0			333		Buna	B	C	B	B
91Q0			7		Buna	B	C	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
91V0			21307		Buna	A	B	A	A
9410			62		Buna	B	C	B	B
9530	X		1850		Buna	A	A	A	A



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 93. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație							Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	AIBIC		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1308	Barbastella barbastellus			P					G	B	B	C	B
M	1352*	Canis lupus			P	36	36	i	P	G	C	B	C	B
M	1355	Lutra lutra			P	7	10	i	P	G	C	B	C	B
M	1361	Lynx lynx			P	18	24	i	P	G	C	B	C	B
M	1310	Miniopterus schreibersii			P				P		D			
M	1310	Miniopterus schreibersii			R	15	15	i	P		D			
M	1310	Miniopterus schreibersii			W	10	10	i	P		D			
M	1323	Myotis bechsteinii			P				P		C	B	C	B
M	1307	Myotis blythii			P				P		C	B	C	B
M	1307	Myotis blythii			R				R		C	B	G	B
M	1316	Myotis capaccinii			P				P		C	B	B	B
M	1316	Myotis capaccinii			R				R		C	B	B	B
M	1321	Myotis emarginatus			P				P		B	B	A	B
M	1321	Myotis emarginatus			R				P		B	B	A	B
M	1321	Myotis emarginatus			C				P		B	B	A	B
M	1321	Myotis emarginatus			W				P		B	B	A	B
M	1324	Myotis myotis			P				P		C	B	C	B
M	1324	Myotis myotis			R				R		C	B	C	B
M	1306	Rhinolophus blasii			P				P		C	B	B	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie			Populatie								Sit			
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	AIBIC			
						Min.	Max.				A/B/C/D	Pop.	Conserv.	Izolare
M	1305	Rhinolophus euryale			P				P		A	B	B	B
M	1304	Rhinolophus ferrumequinum			P				P		B	B	C	B
M	1304	Rhinolophus ferrumequinum			W	700			P		B	B	C	B
M	1354*	Ursus arctos			P	51	61	i	P	G	C	B	C	B
A	1193	Bombina variegata			P	100000	10000	i	P	G	C	A	C	B
F	5261	Barbus balcanicus			P				P	DD	C	B	C	B
F	6963	Cobitis taenia Complex			P				P	DD	D			
F	6965	Cottus gobio			P	10000	50000	i	P	G	C	B	C	B
F	4123	Eudontomyzon danfordi			P	50	100	i	P	G	C	A	C	A
F	6145	Romanogobio uranoscopus			P	10	50	i	R	G	C	B	B	B
F	5197	Sabanejewia balcanica			P	50	100	i	P	G	C	B	C	B
I	1093*	Austropotamobius torrentium			P				R		B	B	B	B
I	1085	Buprestis splendens			P				V		A	A	A	A
I	4014	Carabus variolosus			P				P		B	B	C	B
I	1088	Cerambyx cerdo			P				P		B	B	C	B
I	4057	Chilostoma banaticum			P				P		B	B	A	B
I	4046	Cordulegaster heros			P				R		A	B	A	B
I	1086	Cucujus cinnaberinus			P					G	C	B	B	B
I	6169	Euphydryas maturna			P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
I	6199*	Euplagia quadripunctaria			P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
I	4035	Gortyna borelii lunata			P				P		B	A	C	C



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie				Populatie							Sit			
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	AIBIC		
						Min.	Max.					Pop.	Conserv.	Izolare
I	4036	Leptidea morsei			P	1000	1500	i	P	G	C	B	C	C
I	1083	Lucanus cervus			P				R		B	A	C	A
I	1060	Lycaena dispar			P				V		C	B	C	B
I	6908	Morimus asper funereus			P	1000	5000	i	C	G	A	B	C	B
I	4039*	Nymphalis vaualbum			P				P?	DD	D			
I	1037	Ophiogomphus cecilia			P					G	C	B	A	B
I	6966*	Osmoderma eremita Complex			P	2000	3000	i	P	G	A	A	C	A
I	1924	Oxyporus mannerheimii			P				P?	DD	D			
I	4053	Paracaloptenus caloptenoides			P				R		A	B	B	B
I	4054	Pholidoptera transsylvanica			P				P		B	B	A	B
I	4026	Rhysodes sulcatus			P				P?	DD	D			
I	1087*	Rosalia alpina			P	1000	5000	i	P	G	B	B	C	B
P	4070*	Campanula serrata			P	450	500	i	P	G	C	A	C	A
P	1902	Cypripedium calceolus			P				R		C	B	C	B
P	6927	Himantoglossum jankae			P	15	20	i	R	G	B	A	C	A
R	1217	Testudo hermanni			P	100	100	i	P	G	B	A	B	A



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

ROSPA0035 – Domogled-Valea Cernei

Situl Natura 2000 ROSPA0035 – Domogled-Valea Cernei este situat în Munții Domogled și în Valea Cernei, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 45°00'39", longitudine E 22°00'57". În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 66734 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM. Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSPA0035 sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel 94. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie		Populație								Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
B	A259	<i>Anthus spinoletta</i>			R				P		D			
B	A256	<i>Anthus trivialis</i>			R				C		D			
B	A091	<i>Aquila chrysaetos</i>			P	3	4	p	C		B	B	C	B
B	A104	<i>Bonasa bonasia</i>			P	70	80	p	R		C	B	C	A
B	A215	<i>Bubo bubo</i>			P	4	6	p	R		C	B	C	B
B	A224	<i>Caprimulgus europaeus</i>			R	150	250	p	R		C	B	C	A
B	A080	<i>Circaetus gallicus</i>			R	5	8	p	P		B	B	C	B
B	A212	<i>Cuculus canorus</i>			R				C		D			
B	A239	<i>Dendrocopos leucotos</i>			P	450	480	p	P		B	B	C	B
B	A237	<i>Dendrocopos major</i>			P				C		D			



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specie				Populatie						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
B	A238	<i>Dendrocopos medius</i>			P	30	50	p	C		C	C	C	C
B	A429	<i>Dendrocopos syriacus</i>			P	5	10	p	R		D			
B	A236	<i>Dryocopus martius</i>			P	135	150	p	R		C	B	C	B
B	A379	<i>Emberiza hortulana</i>			R	20	30	p	R		D			
B	A103	<i>Falco peregrinus</i>			P	4	5	p	C		B	B	C	B
B	A321	<i>Ficedula albicollis</i>			R	20000	25000	p	C		B	B	C	B
B	A320	<i>Ficedula parva</i>			R	800	1100	p	C		C	B	C	B
B	A338	<i>Lanius collurio</i>			R	2000	4000	p	R		C	B	C	B
B	A246	<i>Lullula arborea</i>			R	100	150	p	R		C	B	C	C
B	A072	<i>Pernis apivorus</i>			R	30	40	p	C		C	B	C	B
B	A234	<i>Picus canus</i>			P	150	250	p	C		C	B	C	B
B	A220	<i>Strix uralensis</i>			P	30	40	p	C		C	B	C	B
B	A307	<i>Sylvia nisoria</i>			R	10	15	p	C		D			

ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca

Situl Natura 2000 ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca este situat pe valea râului Timiș, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 45°00'63", longitudine E 22°01'04".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 1400,40 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 95. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie				Populație						Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	s	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1355	<i>Lutra lutra</i>			P				P		C	C	C	C
M	1307	<i>Myotis blythii</i>			P				P		C	B	C	C
M	1324	<i>Myotis myotis</i>			P				C		C	B	C	C
A	1188	<i>Bombina bombina</i>			P				C		C	B	C	B
A	1193	<i>Bombina variegata</i>			P				P		C	B	C	B
A	1166	<i>Triturus cristatus</i>			P				P		C	B	C	B
F	5261	<i>Barbus balcanicus</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	6963	<i>Cobitis taenia Complex</i>			P				P	DD	C	B	C	B
F	4123	<i>Eudontomyzon danfordi</i>			P				P		C	B	C	B
F	2485	<i>Eudontomyzon vladykovi</i>			P				P		A	C	A	B
F	5339	<i>Rhodeus amarus</i>			P				P	DD	C	B	C	B
R	1217	<i>Testudo hermanni</i>			P				P		C	C	B	C



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

ROSCI0284 – Cheile Teregovei

Situl Natura 2000 ROSCI0284 – Cheile Teregovei este situat pe valea râului Cerna și parțial pe versanți, având următoarele coordonate geografice: latitudine N 45°00'07", longitudine E 22°00'12".

În conformitate cu formularul standard oficial, suprafața sa însumează 286,70 ha. Limitele sale pot fi consultate pe pagina web a Ministerului Mediului și Pădurilor/ANPM.

Acest sit este important pentru carnivorele mari (lup, râs și urs), deoarece protejează o zonă critică pentru conectivitatea populațiilor între Munții Țarcului și Semenic, unde șoseaua europeană E70 acționează ca o barieră ecologică majoră. Tipurile de habitate și speciile de interes care fac obiectul conservării în cadrul sitului, conform documentației din formularul standard al ROSCI0284 – Cheile Teregovei sunt prezentate în tabelele următoare.

Tabel 96. Tipuri de habitate prezente în sit și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Tipuri de habitate						Evaluare			
Cod	PF	NP	Acoperire (Ha)	Pesteri (nr.)	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Rep.	Supr. rel.	Status conserv.	Eval. globala
9110			32		Buna	B	C	B	B
91K0			212		Buna	B	C	B	B

Tabel 97. Specii prevăzute la articolul 4 din Directiva 2009/147/CE, specii enumerate în anexa II la Directiva 92/43/CEE și evaluarea sitului în ceea ce le privește

Specie			Populație							Sit				
Grup	Cod	Denumire științifică	S	NP	Tip	Marime		Unit. masura	Categ. C/R/V/P	Calit. date	A/B/C/D	A/B/C		
						Min.	Max.				Pop.	Conserv.	Izolare	Global
M	1352*	<i>Canis lupus</i>			P				P		C	B	C	B
M	1352*	<i>Canis lupus</i>			C				P		C	B	C	B
M	1355	<i>Lutra lutra</i>			P					G	C	B	C	B



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

M	1361	<i>Lynx lynx</i>			P				P		C	B	C	B
M	1361	<i>Lynx lynx</i>			C				P		C	B	C	B
M	1354*	<i>Ursus arctos</i>			P				P		C	C	B	C
M	1354*	<i>Ursus arctos</i>			C				P		C	C	B	C



4.7 Peisajul

În zona stațiilor cf. valoarea conservativă a peisajului este mult diminuată de starea de degradare a construcțiilor existente și a infrastructurii. Proiectul se situează în mai multe forme de relief, de la Câmpia Română – Câmpia Olteniei, până la formațiunile muntoase (Munții Almăjului, Mehedinți, Banatului), respectiv culoarul Timiș-Cerna.

Din totalul traseului actual din punct de vedere al reliefului avem traseu: în relief muntos ≈ 40%, în relief deluros ≈ 44%, în relief de câmpie ≈ 16%.

Potențialul turistic al județului Mehedinți este dat de peisajul format de fluviul Dunărea și de defileul său, de diversitatea reliefului din zona muntoasă, de existența elementelor floristice și faunistice deosebite, dar și printr-o serie de monumente istorice, de arhitectură și artă.



Figura 95. Harta turistică a traseului

- Jiul și principalul său afluent Amaradia creează o serie de micro-peisaje datorită tipologiei reliefului și structurii geologice;
- Biserici fortificate;
- Așezări și necropole;
- Conacul Coțofenilor;
- Parohia Răcarii de Jos



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Potențialul turistic al județului Mehedinți este dat de peisajul format de fluviul Dunărea, având ca și principale zone și obiective cu valoare deosebită din punct de vedere al peisajului natural, următoarele zone:

- Drobeta Turnu-Severin – Schitul Topolniței – Mănăstirea Strehaia - Mănăstirea Gura Motrului;
- Drobeta Turnu-Severin – Porțile de Fier 1 (Gura-Văii) - Mănăstirea Vodița – Orșova ;
- Parcul Național Domogled-Valea Cernei;
- Parcul Național Porțile de Fier;
- Orașul Orșova;
- Conacul Răduțeștilor de la Butoiești;
- Biserici și mănăstiri;
- Așezări, necropole și fortificații romane;
- Insula Șimian.

Principalele zone și obiective cu valoare deosebită din punct de vedere al peisajului natural în județul Caraș sunt:

- Parcul Natural Porțile de Fier;
- Băile Herculane;
- Biserici și mănăstiri.

Peisajul natural și cultural aflat în zonele traversate de calea ferată are un potențial turistic deosebit, datorită numeroaselor obiective turistice identificate în figura de mai sus.



4.8 Mediul social și economică

4.8.1 Mărimea și structura populației în zona proiectului

Tronsonul de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin traversează județele Dolj, Mehedinți și Caraș Severin. În unele sectoare ale amplasamentului linie cf., zona cu locuințe se află la o distanță de 15 - 20 m de marginea căii ferate, în funcție de configurația terenului. Datele demografice sunt sintetizate pe județe în tabelul de mai jos, cu clasificarea numărul de locuitori, codul SIRUTA (Sistemul Informatic al registrul Unităților teritorial-Administrative din România).

Tabel 98. Populația României la 1 ianuarie 2020 (INS)

Județ	Cod SIRUTA	Oraș/comună	Masculin	Feminin	Total
Dolj	70414	Oraș Filiași	8881	9224	18105
	71055	Com. Brădești	2263	2294	4557
	74875	Com. Coțofenii din Față	2047	1011	1036
	70566	Com. Almăj	898	935	1833
	69900	Mun.Craiova	141712	159557	301269
	70094	Com. Ișalnița	1998	2057	4055
Mehedinți	111006	Com. Butoiești	1617	1585	3202
	112334	Com. Ilovița	673	612	1285
	109826	Com. Șimian	5234	5181	10415
	112129	Com. Husnicioara	644	549	1193
	113233	Com. Prunișor	932	903	1835
	113732	Com. Târna	1610	1635	3245
	113974	Com. Voloiac	832	810	1642
	113518	Com. Stângăceaua	645	585	1230
	110116	Oraș Strehaia	5490	5561	11051
	110063	Mun. Orșova	5903	6494	12397
109773	Mun. Drobeta- Turnu Severin	51074	55633	106707	
Caraș-Severin	51010	Mun. Caransebeș	14343	15394	29737
	50923	Oraș Băile Herculane	2274	2552	4826
	54387	Com. Topleț	1283	1265	2548
	53274	Com. Mehadia	1981	2030	4011
	53023	Com. Iablanița	1001	1035	2036
	52115	Com. Cornea	809	862	1671
	52721	Com. Domașnea	625	667	1292
	54270	Com. Teregova	1918	1982	3900
	51243	Com. Armeniș	1173	1178	2351
	54056	Com. Slatina-Timiș	1460	1502	2962
	51751	Com. Bucsoșița	1418	1363	2781
	51699	Com. Buchin	1012	1010	2022



	53425	Com. Păltiniș	1231	1167	2398
--	-------	---------------	------	------	------

4.8.2 Structura pe grupe de vârstă a populației

Tabel 99. Populația pe grupe de vârstă pentru județul Dolj

Județul Dolj	Ani	0-14 ani	15-64 ani	60 și peste
	2010	99163	484662	118299
	2011	97852	482231	117130
	2012	96949	479850	117467
	2013	95410	476068	118779
	2014	99163	485787	120810
	2015	97450	482407	124604
	2016	97664	479079	122190
	2017	97393	475717	122551

Tabel 100. Populația pe grupe de vârstă pentru județul Mehedinți

Județul Mehedinți	Ani	0-14 ani	15-64 ani	60 și peste
	2010	43987	191275	64248
	2011	43080	189453	64357
	2012	42479	188075	64359
	2013	41605	186331	64838
	2014	40592	184537	65124
	2015	40229	182192	65866
	2016	39571	179877	66605
	2017	39035	177312	67346
	2018	38551	174770	68014
	2019-date provizorii	37310	172280	68403
	2020-date provizorii	36842	170145	68795

Tabel 101. Populația pe grupe de vârstă pentru județul Caraș-Severin

Județul Caraș-Severin	Ani	0-14 ani	15-64 ani	60 și peste
	2010	49224	222963	70933
	2011	48332	220054	71902
	2012	47468	217462	73011
	2013	46263	214746	74266
	2014	45030	211922	75315
	2015	44398	208408	76976
	2016	43524	205020	78443
	2017	42587	201577	79607
	2018	41605	198203	80699
2019	39809	195235	81606	



Din perspectiva structurii pe vârste a populației, se remarcă faptul că pentru toate cele 3 județe analizate, procesul de îmbătrânire demografică este unul avansat. Distribuția populației pe sexe și grupe de vârstă arată o tendință de regres demografic.

Tendința de îmbătrânire este datorată în mare parte migrației populației apte de muncă, dar și natalității scăzute care se observă la nivelul județelor cât și la nivel național.

Județul Dolj s-a confruntat, în ultimii 20 de ani, cu o scădere dramatică a natalității de la 12,6% în 1990, la 8,6% în 2013, ceea ce îl plasează în rândul județelor cu cea mai mică natalitate din România.

Rata de natalitate în perioada 1994-2000 a avut un caracter ușor ondulant, pentru ca apoi caracterul să se păstreze dar suprapus peste tendința permanentă de scădere. Din 2007 se constată o ușoară creștere a natalității până în 2009. Cea mai mare valoare în intervalul 1994-2015 s-a înregistrat în anul 1994 (10,5 0/00), iar cea mai mică valoare în anul 2014 (7,8 0/00). Valoarea ratei de natalitate în anul 2015 a fost 8,1 0/00 în creștere cu 0.4 0/00.

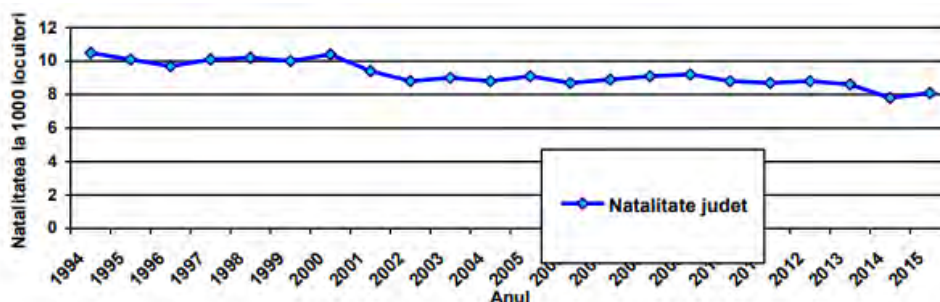


Figura 96. Evoluția natalității în județul Dolj în perioada 1994-2015

Tabel 102. Mișcarea naturală a populației în anul 2017 județul Dolj

DOLJ	Total	Urban	Rural
DATE ABSOLUTE (NUMĂR)			
Născuți-vii	6190	3339	2851
Decese	9580	3807	5773
Sporul natural	-3390	-468	-2922
Căsătorii	3957	2382	1575
Divorțuri	571	376	195
Decese la o vârstă sub 1 an	35	11	24
RATE (LA 1000 LOCUITORI)			
Născuți-vii	8,9	8,7	9,1
Decese	13,8	9,9	18,5
Sporul natural	-4,9	-1,2	-9,4
Căsătorii	5,7	6,2	5,1
Divorțuri	0,82	0,98	0,63
Decese la o vârstă sub 1 an la 1000 născuți-vii	5,7	3,3	8,4



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 103. Mișcarea naturală a populației județul Mehedinți

Județul Mehedinți	2010			2015			2016			2017			2018			2019		
	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural
Date absolute (număr)																		
Născuți-vii	2586	1245	1341	2371	1084	1287	2553	1212	1341	2774	1113	1161	2331	1140	1191	2047	949	1098
Decese	4175	1355	2820	3923	1394	2529	3761	1319	2442	3773	1364	2409	3761	1350	2411	3767	1390	2377
Sporul natural	-1589	-110	-1479	-1552	-310	-1242	-1208	-107	-1101	-1499	-251	-1248	-1430	-210	-1220	-1720	-441	-1279
Căsătorii	1499	925	574	1554	893	661	1703	985	718	1749	986	763	1769	1020	749	1731	914	817
Divorțuri	521	377	144	326	233	93	320	197	123	250	170	80	345	186	159	435	254	181
Născuți-morți	20	12	8	11	5	6	12	6	6	12	6	6	12	3	9	12	4	8
Decese la o vârstă sub 1 an	30	11	19	26	6	20	28	9	19	16	7	9	10	3	7	20	11	9
Rate (la 1000 locuitori) ¹⁾																		
Născuți-vii	8,6	8,2	9,1	8,2	7,4	9,1	8,9	8,4	9,5	8,0	7,8	8,3	8,3	8,0	8,6	7,4	6,7	8,0
Decese	13,9	8,9	19,2	13,6	9,5	17,8	13,1	9,1	17,3	13,3	9,5	17,2	13,4	9,5	17,3	13,6	9,9	17,3
Sporul natural	-5,3	-0,7	-10,1	-5,4	-2,1	-8,7	-4,2	-0,7	-7,8	-5,3	-1,7	-8,9	-5,1	-1,5	-8,7	-6,2	-3,2	-9,3
Căsătorii	5,0	6,1	3,9	5,4	6,1	4,7	6,0	6,8	5,1	6,2	6,9	5,4	6,3	7,2	5,4	6,2	6,5	6,0
Divorțuri	1,74	2,47	0,98	1,13	1,59	0,65	1,12	1,36	0,87	0,88	1,18	0,57	1,23	1,31	1,14	1,56	1,80	1,32
Născuți-morți la 1000 născuți (vii+morți)	7,7	9,5	5,9	4,6	4,6	4,6	4,7	4,9	4,5	5,3	5,4	5,2	5,1	2,6	7,5	5,8	4,2	7,2
Decese la o vârstă sub 1 an la 1000 născuți-vii	11,6	8,8	14,2	11,0	5,5	15,5	11,0	7,4	14,2	7,0	6,3	7,8	4,3	2,6	5,9	9,8	11,6	8,2

Pe total an 2019, în județul Mehedinți sporul natural a fost negativ (-1720 persoane), iar din evoluția prezentată, se constată nu numai menținerea unui spor natural negativ (în fiecare an s-au înregistrat mai multe decese decât nașteri) dar se constată și scăderea continuă a natalității.

Tabel 104. Mișcarea naturală a populației județul Caraș-Severin

Județul Caraș-Severin	2005			2010			2015			2016			2017			2018		
	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural	Total	Urban	Rural
Date absolute (număr)																		
Născuți-vii	3084	1854	1230	2699	1667	1032	2368	1383	985	2543	1466	1077	2345	1381	964	2405	1436	969
Decese	4641	2096	2545	4294	1959	2335	4342	2109	2233	4081	1998	2083	4300	2151	2149	4156	2071	2085
Sporul natural	-1557	-242	-1315	-1595	-292	-1303	-1974	-726	-1248	-1538	-532	-1006	-1955	-770	-1185	-1751	-635	-1116
Căsătorii	2457	1597	860	1747	1091	656	1806	1101	705	1903	1129	774	1921	1206	715	1919	1200	719
Divorțuri	570	380	190	661	446	215	604	409	195	598	407	191	544	356	188	507	366	141
Născuți-morți	18	8	10	17	12	5	10	5	5	11	7	4	13	6	7	5	3	2
Decese la o vârstă sub 1 an	60	36	24	32	14	18	27	16	11	22	9	13	23	11	12	21	10	11
Rate (la 1000 locuitori)																		
Născuți-vii	8,8	8,9	8,6	7,9	8,2	7,3	7,2	7,2	7,2	7,8	7,7	7,9	7,2	7,3	7,2	7,5	7,7	7,3
Decese	13,2	10,0	17,8	12,5	9,7	16,6	13,1	10,9	16,4	12,5	10,5	15,3	13,3	11,4	16,0	13,0	11,1	15,7
Sporul natural	-4,4	-1,2	-9,2	-4,6	-1,5	-9,3	-5,9	-3,7	-9,2	-4,7	-2,8	-7,4	-6,1	-4,1	-8,8	-5,5	-3,4	-8,4
Căsătorii	7,0	7,7	6,0	5,1	5,4	4,7	5,5	5,7	5,2	5,8	5,9	5,7	5,9	6,4	5,3	6,0	6,4	5,4
Divorțuri	1,6	1,8	1,3	1,9	2,2	1,5	1,8	2,1	1,4	1,8	2,1	1,4	1,7	1,9	1,4	1,6	2,0	1,1
Născuți-morți la 1000 născuți (vii+morți)	5,8	4,2	8,3	6,3	7,1	5,0	4,2	3,6	5,0	4,2	4,7	3,6	5,4	4,3	7,0	2,1	2,1	2,0
Decese la o vârstă sub 1 an la 1000 născuți-vii	19,4	18,9	20,0	11,9	8,2	18,0	11,3	11,4	11,0	8,8	6,0	11,8	10,0	7,9	12,0	8,8	7,1	11,0

Numărul născuților vii din județul Caraș-Severin în perioada 2005-2018 este prezentat în tabelul de mai sus. În perioada 2015-2018 se constată o scădere a numărului de născuți vii în județul Caraș-Severin.

Evoluția sporului natural al populației (diferența între născuți vii și decedați) în perioada 2015-2018 a înregistrat valori negative, conform datelor prezentate anterior.



4.8.3 Structura etnică a populației

În ceea ce privește structura etnică a populației, 90,1% dintre locuitorii județului Dolj s-au declarat, la Recensământul din 2011, români, urmați de romi (4,5%) și de grupuri minoritare de mici dimensiuni, precum maghiari, sârbi, greci, bulgari, evrei etc., care însumează laolaltă circa 0,2% din populație.

În ceea ce privește structura confesională, aceasta este mai diversă decât cea etnică. Cu toate acestea, la recensământul din 2011, 93,8% dintre locuitori s-au declarat ortodocși, 0,3% penticostali, 0,2% adventiști de ziua a 7-a, 0,2% bapțiști, 0,2% romano-catolici, în timp ce pentru 5,2% confesiunea rămâne necunoscută.

Din perspectiva nivelului de studii, populația județului Dolj are un nivel mediu de pregătire în context național. Astfel ponderea persoanelor cu studii superioare este de doar 14,3%.

Structura etnică a populației județului Mehedinți cuprindea la data Recensământului: 236908 români, 10919 romi, 996 sârbi, 466 cehi, 153 maghiari, 151 germani, 40 turci, 21 greci, 16 chinezi, 16 italieni, 13 ucraineni, 11 evrei, 10 ruși-lipoveni, 6 bulgari, 3 croați, 3 polonezi, 3 ceangăi, 29 persoane de altă etnie și 15624 persoane în cazul cărora această informație nu este disponibilă.

Structura etnică, conform Recensământului Populației și Locuințelor pentru județul Caraș-Severin cuprinde: 88,25 la sută români, 1,75 la sută maghiari, 2,38 la sută rromi, 1,88 la sută croați, 1,84 la sută germani, 1,82 la sută sârbi, 1,06 la sută ucraineni, 0,74 la sută cehi și 0,28 la sută alte etnii. La același recensământ s-a înregistrat următoarea structură religioasă: 83,56 la sută persoane de religie ortodoxă, 7,11 la sută de religie romano-catolică, 4,22 la sută de religie baptistă, 2,86 la sută de religie penticostală, 0,88 la sută de religie greco-catolică, 0,53 la sută de religie reformată, 0,84 la sută de alte religii.

4.8.4 Starea de sănătate

Dacă analizăm datele privind mortalitatea brută în anul 2016 față de anul 2015, rata a scăzut, cea mai mare scădere a fost înregistrată Dolj cu 0,7 ‰, și Caraș-Severin cu 0,7 ‰.

În județele Caraș-Severin, Dolj, au scăzut anii de viață potențial pierduți prin decese premature determinate de boli ale aparatului circulator.

Mortalitatea specifică prin tumori maligne prezintă un trend ascendent în perioada 2007–2016, crescând cu 32,2 ‰, de la 199,4 ‰ în anul 2007 la 231,6 ‰ în 2016.

Mortalitatea specifică prin bolile aparatului respirator a avut un trend ascendent în perioada 2007-2016, crescând cu 9,2 ‰, de la 56,1 ‰ în 2007 la 65,3 ‰ în 2016.

Mortalitatea specifică prin bolile aparatului digestiv a avut un trend ușor descendent în perioada 2007-2016, crescând ușor de la 64,6 ‰ în 2007, la 65,2 ‰ în 2016, având valori mari în: 2008 (68,6 ‰), 2009 (73,1 ‰) și 2010 (73,8 ‰).



În județele Caraș-Severin și Dolj, au scăzut anii de viață potențial pierduți prin decese premature determinate de tumori.

În județul Mehedinți au crescut anii de viață pierduți în 2016 față de 2015, iar în județul Dolj, au scăzut anii de viață potențial pierduți prin decese premature determinate de boli ale aparatului respirator.

În 2016, decesele prin boli cerebro-vasculare la grupa de vârstă 0-64 ani cu o rată medie de 23,8 ‰ locuitori, nu au fost uniform distribuite ; astfel, valori crescute s-au înregistrat în județul Dolj 38,7 ‰ locuitori. Conform raportărilor cabinetelor de medicină de familie, cazurile noi de cancer în anul 2016 nu sunt uniform distribuite în profil teritorial. Rate mari au fost înregistrate în Dolj (395, ‰ locuitori), Neamț (380,0 ‰ locuitori). Dacă analizăm datele, privind ratele incidenței prin cancer, raportate de cabinetele de medicină de familie, în anul 2016 față de anul 2015, remarcăm creșteri ale ratei incidenței prin cancer în județul Mehedinți - cu 147,3, de la 207,0 ‰ locuitori la 354,3 ‰ locuitori. Rata cu prevalență prin cancer a fost înregistrată în județul Dolj 3738,3 ‰ locuitori. Dacă analizăm datele privind ratele prevalenței prin cancer, raportate de cabinetele de oncologie, în anul 2016 față de anul 2015, remarcăm creșteri ale ratei prevalenței prin cancer în județul : Mehedinți - cu 160,9, de la 2614,3 ‰ locuitori la 2775,2 ‰ locuitori. Rată mică a incidenței cu boli transmisibile s-a înregistrat în Caraș-Severin 0,7 ‰ locuitori și Dolj 1,4 ‰ locuitori.

Tabel 105. Durata medie a vieții pe sexe – județul Dolj

Județ	Ani	Ambele sexe	Masculin	Feminin
Dolj	2013	74,39	71,12	77,75
	2014	74,76	71,48	78,10
	2015	74,47	70,95	78,14
	2016	74,63	71,16	78,19
	2017	74,88	71,42	78,43

Tabel 106. Durata medie a vieții pe sexe – județul Mehedinți

Județ	Ani	Ambele sexe	Masculin	Feminin
Mehedinți	2013	74,11	70,94	77,41
	2014	74,16	71,13	77,33
	2015	74,12	70,97	77,42
	2016	74,79	71,77	77,93
	2017	74,81	71,91	77,77
	2018	75,24	72,12	78,52
	2019	75,70	72,46	79,14



Tabel 106. Durata medie a vieții pe sexe – județul Caraș-Severin

Județ	Ani	Ambele sexe	Masculin	Feminin
Caraș-Severin	2012	73,89	70,62	77,27
	2013	74,57	71,42	77,80
	2014	74,70	71,78	77,66
	2015	74,40	71,40	77,45
	2016	74,74	71,48	78,12
	2017	75,09	71,67	78,68
	2018	75,13	72,06	78,29

Din rapoartele INS se observă că populația feminină are o durată a vieții mai mare față de cea masculină.

4.8.5 Aspecte economice

Circa 25% din populația județului Dolj se află în risc de sărăcie, pondere care a crescut în ultimii ani, mai ales pe durata crizei economice. Localitățile cele mai expuse riscului de sărăcie sunt cele cu o populație numeroasă de etnie romă, precum și comunele din partea de vest, de sud și de est a județului, cu accesibilitate redusă și populație îmbătrânită.

La nivelul județului Dolj există un număr mare de persoane care beneficiază de prestații sociale (locul I la nivel național la numărul de beneficiari de venit minim garantat).

Județul Dolj are o rată a riscului de sărăcie medie în context național și scăzută în context regional, fiind cea mai dezvoltată zonă din partea de sud-vest a țării. Totuși, studiul indică faptul că aproximativ 25% din populația județului trăiește cu mai puțin de 60% din venitul național mediu echivalat după transferuri sociale.

La polul opus, cele mai reduse valori ale sărăciei se înregistrează în localitățile urbane și în zona metropolitană Craiova, acestea concentrând majoritatea oportunităților, concretizate în oferta diversificată de studii și de locuri de muncă, condiții mai bune de locuire, acces la servicii medicale, astfel cele mai dezvoltate localități fiind orașul Filiași și municipiul Craiova. Starea de fapt sus - menționată este confirmată de datele Agenției Naționale de Plăți și Inspecție Socială, care indică faptul că un număr foarte mare de locuitori ai județului Dolj sunt dependenți de bugetul de stat, după cum urmează:

- 14.700 de familii, cu 38.500 de persoane (5,8% din populația stabilă a județului) beneficiază de venit minim garantat – locul I la nivel național;
- 10.700 de familii, cu 18.700 de copii beneficiază de alocații de susținere a familiei;
- 117.000 de copii beneficiază de alocație de stat – locul 6 la nivel național;
- 3.200 de persoane beneficiază de indemnizații pentru creșterea copilului;
- 900 de persoane beneficiază de stimulent lunar pentru creșterea copilului;
- 800 de persoane beneficiază de alocații lunare pentru plasament;



- 17.300 de persoane beneficiază de ajutoare pentru încălzirea locuinței pe timp de iarnă;
- 11.100 de persoane beneficiază de indemnizații pentru adulți cu handicap grav și accentuat;
- 13.700 de persoane beneficiază buget personal complementar pentru persoane cu handicap grav.

Schimbările de domiciliu – județul Dolj

Judet	Plecați	Sosiți	Sold
Dolj - anul 2017	10250	9984	-266

Schimbările de domiciliu – județul Mehedinți

Judet	Ani	Plecați	Sosiți	Sold
Mehedinți	2016	6260	5282	-978
	2017	5693	4653	-1040
	2018	5742	4607	-1135
	2019	6052	4759	-1293

Schimbările de domiciliu – județul Caraș-Severin

Judet	Ani	Plecați	Sosiți	Sold
Caraș-Severin	2015	5616	4632	-984
	2016	5976	5011	-965
	2017	5757	4546	-1211
	2018	5804	4586	-1218

La sfârșitul lunii octombrie 2020, în evidențele Agenției Județene pentru Ocuparea Forței de Muncă Mehedinți erau înregistrați 6.227 șomeri (din care 2.831 femei), rata șomajului fiind de 6%. Din totalul șomerilor înregistrați, 1.436 au fost șomeri indemnizați și 2.429 șomeri neindemnizați. Numărul șomerilor indemnizați a crescut cu 30 persoane, iar numărul șomerilor neindemnizați a crescut cu 516 persoane față de luna precedentă conform Agenției Județene pentru Ocuparea Forței de Muncă Caraș-Severin. Efectivul salariaților, la nivelul județului Dolj, la sfârșitul lunii septembrie 2015, a fost de 124694 persoane, în creștere cu 193 persoane față de luna august 2015 și cu 2111 persoane față de luna septembrie 2014. Potrivit datelor de la ITM Dolj, în august 2019, numărul salariaților activi urcase la 146.434 de persoane. Rata șomajului în anul 2020 pentru județul Mehedinți este de 6,1%, cu un efectiv de salariați de 44814. Rata șomajului în anul 2020 pentru județul Caraș-Severin este de 3,1%, cu un efectiv de salariați de 54785.

4.9 Moștenirea culturală

Identificarea elementelor de patrimoniu cultural existente în zona amplasamentelor obiectivelor proiectului a avut în vedere informațiile disponibile la data elaborării prezentului Raport de impact asupra mediului, respectiv Legea nr. 5/2000 privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea III – zone protejate, Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2314/08.07.2004 privind



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată, și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările și completările ulterioare și Repertoriul Arheologic Național disponibil pe site-ul Institutului de Memorie Culturală (<http://ran.cimec.ro/sel.asp>). În tabelul de mai jos sunt prezentate monumentele de patrimoniu cultural și situri arheologice ce se află în apropierea liniei c.f. Din analiza datelor prezentate în tabelul de mai jos rezultă necesitatea ca în timpul executării lucrărilor să fie asigurată supravegherea arheologică pentru a se evita distrugerea unor eventuale vestigii arheologice. Luând în considerare distanța față de construcțiile arhitecturale și culturale din zona proiectului, lucrările de modernizare/reabilitare a liniei c.f. nu vor degrada resursele culturale localizate în afara căii ferate. Pentru Gara "Băile Herculane", ce se afla pe Lista monumentelor istorice din județul Caraș-Severin, cod: CS-II-m-A-11025, se vor lua măsuri în funcție de cerințele /recomandările menționate în avizul de la factorii decizionali în domeniul protecția patrimoniului cultural și istoric. Pentru întreg traseul de cale ferată s-au întreprins demersuri, încă din faza de studiu de fezabilitate, ca supravegherea arheologică și diagnosticul arheologic să fie realizate de Institutul Vasile Pârvan.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

4.9.1 Monumente istorice și situri arheologice

De-a lungul traseului liniei CF Craiova-Caransebeș au fost identificate conform *Studiului Arheologic* în mai multe situri arheologice și monumente istorice ce sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 107. Monumente de patrimoniu cultural și situri arheologice

Nr.crt.	Județ	Cod RAN	Nume	Tip	Punct	Reper
1.	Dolj	69919.03	Situl arheologic de la Craiova-Valea Șarpelui	așezare	Valea Șarpelui	Situl arheologic se află la sud-vest de intersecția DJ 605, Craiova-Melinești, cu Centura Nord a Craiovei, la nord de cursul de apă Valea Șarpelui
2.		70101.01	Tezaurul monetar de la Ișalnița	tezaur monetar	Ișalnița	Tezaurul a fost descoperit întâmplător, în 1942, în timpul unor lucrări agricole, la cca 400 m de actuala albie a Amaradiei
3.		70575.01	Situl arheologic de la Almăj - Școala generală	așezare	Almăj	La cca.100 m vest de școală, pe un bot de deal, la cca. 200 m vest de biserica satului
4.		71108.01	Așezarea romană de la Răcarii de Jos	așezare	Răcarii de Jos	Situl arheologic se află la 150 m sud vest de gară și pe malul stâng al râului Jiu, la cca.1km est
5.		71108.02	Castrul de la Răcarii de Jos	castru	Răcarii de Jos	La 100 m SV de gară, la 2 km E de Jiu, în dreptul podului Scăiești
6.	Mehedinți	111015.01	Tezaurul monetar de la Butoiești - La nucul lui Fănică	tezaur monetar	Butoiești	Situl arheologic se află pe malul stâng al râului Motru
7.		111033.02	Situl arheologic de la Buicești - Mangu	așezare	Mangu	Pe malul drept al râului Motru
8.		109782.02	Situl arheologic de la Drobeta-Turnu Severin - str.	cetate	Drobeta-Turnu Severin	Pe terasa înaltă a Dunării, la cca 50 de m de fluviu, în curtea Muzeului Regiunii





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Independenței nr. 2			"Porților de Fier"
9.		109782.06	Castrul roman de la Drobeta	castru	Drobeta-Turnu Severin	Drobeta-Turnu Severin
10.		109782.01	Orașul roman Drobeta	așezare urbană	Drobeta-Turnu Severin	între str. Călărași, Calomfirescu, Smârdan, parcul Liceului "Traian" și malul Dunării
11.		109782.07	Ruinele cetății Severinului de la Drobeta-Turnu Severin	cetate	Drobeta-Turnu Severin	Bd. Dunării Reper în parcul "General Dragalina"
12.		109782.05	Biserica medievală de la Drobeta-Turnu Severin - str. Independenței nr. 2	biserică	Drobeta-Turnu Severin	în curtea Muzeului Regiunii "Porților de Fier"
13.		109817.01	Situl arheologic de la Drobeta-Turnu Severin - cartier Schela Cladovei	așezare și necropolă	Drobeta-Turnu Severin	Pe prima terasă a Dunării, la o înălțime de 3-4 m față de nivelul inițial al fluviului, spre ieșirea în direcția Orșova din municipiul Drobeta Turnu Severin - pag. 23 / 49 pichetul de grăniceri, terenul extravilan dintre Dunăre și calea ferată
14.	Caraș-Severin	54396.01	Ruinele apeductului Sub Iorgovan de la Topleț	apeduct	Topleț	pe linia ferată
15.		54396.02	Apeductul Podul Turcilor de la Topleț	apeduct	Topleț	pe linia ferată
16.		54396.03	Așezarea neolitică de la Topleț	așezare	Topleț	în hotarul localității
17.		54396.04	Așezarea daco-romană de la Topleț	așezare	Topleț	în hotarul localității, la 1 km în amonte de confluența pârâului Sichevița cu râul Cerna



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

18.	54396.05	Situl arheologic de la Topleț - Cariera Topleț	carieră	Topleț	Cariera Topleț
19.	53283.04	Situl arheologic de la Mehadia - Dealul Grad	cetate	Mehadia	Dealul Grad (Dealul urzeasca) NE de sat, la 1 km
20.	53283.05	Situl arheologic de la Mehadia - Ulici	așezare și necropolă	Mehadia	La 1 km nord de sat, pe malul stâng al râului Belareca
21.	53283.10	Așezarea preistorică de la Mehadia - Dealul Șoșdea	așezare	Mehadia	În partea de SV a localității, în dreapta râului Bela Reca, a căii ferate și podului CFR
22.	53283.08	Așezarea eneolitică de la Mehadia Podul Tăini	așezare	Mehadia	la 200 m V de pod
23.	53283.03	Fortificația medievală de la Mehadia	fortificație	Mehadia	pe malul râului Bela Reca, intravilan
24.	53283.02	Fortul de epocă modernă de la Mehadia - Băcășneț	fort	Mehadia	Băcășneț
25.	53283.09	Fortificația medievală de la Mehadia - Șanțul Mic	fortificație	Mehadia	Șanțul Mic la poalele Dealului Grad
26.	53032.01	Depozitul de bronzuri de la lablanița	depozit de bronzuri	lablanița	lablanița
27.	53032.02	Cariera de piatră de la lablanița	carieră de piatră	lablanița	lablanița
28.	52133.01	Așezarea daco-romană de la Crușovăț - Luncă"	așezare	Crușovăț	la sud de sat
29.	52124.01	Așezarea Tiszapolgar de la Cornea	așezare	Cornea	Cornea



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

30.	52730.04	Așezarea Coțofeni de la Domașnea - „Peștera Vârful Înalt”	locuire în peșteră	Domașnea	În apropiere de gară
31.	52730.02	Fortificația medievală de la Domașnea - Potoc	fortificație	Domașnea	la 3 km NV de sat
32.	52730.01	Așezarea romană de la Domașnea - Coveiul lui Ioșca	așezare	Domașnea	la 1 km S de sat, spre Orșova
33.	52730.08	Castrul roman Ad Pannonios și drumul roman de la Domașnea	castru	Domașnea	Domașnea
34.	52730.03	Așezarea neo-eneolitică de la Domașnea - „Dealul Dosu”	așezare	Domașnea	Dealul Dosu
35.	52730.05	Situl arheologic de la Domașnea - „Piatra Ilișovei”	așezare	Domașnea	pe Muntele Cerna-Vârf sau Cerna Vâr
36.	52730.06	Așezarea Coțofeni de la Domașnea - „Terasa calului”	așezare	Domașnea	Terasa calului (Terasa cu cal)
37.	52730.07	Așezarea romană de la Domașnea - „Pivnița lui Românu Nicolae”	așezare	Domașnea	Pivnița lui Românu Nicolae
38.	54289.01	Castrul militar auxiliar Ad Pannonios de la Teregova - La Luncă	castru	Teregova	malul stâng al râului Hideg la cca. 2 km N de hotarul comunei, malul stâng al râului Hideg la S-V, pârâul Criva și râul Timiș la V
39.	51252.01	Situl arheologic de la Armeniș-Cracul Grozii	așezare	Armeniș	Pe dealul situat în fața stației CFR Armeniș
40.	51252.04	Fortificația de pământ de la	fortificație de	Armeniș	pe dealul din fața gării CFR Armeniș



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Armeniș	pământ		
41.	51252.05	Posibile situri arheologice la Armeniș	neprecizată	Armeniș	Armeniș
42.	54065.01	Situl arheologic de la Slatina - Timiș - Gura Ilovei	așezare	Gura Ilovei (Sas, Podu Ilovei)	în zona gării C.F.R., în stânga șoselei Băile Herculane-Caransebeș, pe prima terasă a Timișului
43.	51760.01	Construcție romană de la Bucușnița - Săliște	construcție	Bucușnița	la cca. 300 m de gară, la 50 m de șosea, la 1,5 km de com. Bucușnița; 1 km E de râul Timiș
44.	51760.02	Fortificația romană de la Bucușnița - Luncă	fortificație	Bucușnița	la 1,5 km E de comuna Bucușnița, la 10 m E de DN6, în dreptul bornei km 12, în lunca joasă a Timișului, la 1 km E de râul Timiș



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Conform Avizului nr.13/Z/13.02.2020 emis de Ministerul Culturii – Direcția pentru Cultură Mehedinți, la realizarea lucrărilor pe tronsonul CF Craiova-Caransebeș se va avea în vedere existent mai multor situri arheologice cum ar fi: „Orașul Roman Drobeta, cod LMI MH-I-s-10044, situl de la Dr.Tr-Severin, punct Schela Cladovei, cod LMI MH-I-s-10045, lucrările se vor realiza cu respectarea legislației în vigoare, și anume la faza P.T. se va efectua diagnostic arheologic pe tot traseul din județul Mehedinți.

Conform Avizului nr.741 din 17.09.2021 emis de Direcția Județeană pentru Cultură Caraș-Severin, la realizarea lucrărilor pe tronsonul CF Craiova-Caransebeș au fost menționate existența mai multor situri arheologice cum ar fi: Gara de la Băile Herculane cu clădirea anexă, cod LMI CS-II-m-A-11025, Ruinele apeductului Sub Iorgovan de la Topleț cod RAN 54396.01, cod LMI CS-II-m-B-11215, Apeductul Podul Turcilor de la Topleț cod RAN 54396.02, cod LMI CS-II-m-B-11216, Schitul de la Armeniș – Piatra Scrisă cod RAN 51252.02 fiind listată în categoria A, pentru care s-a efectuat diagnostic arheologic și urmează să se efectueze un diagnostic arheologic intrusiv, supraveghere arheologic pe toate segmentele, iar la D.T.A.C este necesar să se aducă/supună avizării documentația pentru zonele în care se află cele 4 monumente istorice.

Din Avizul nr. 741 din 17.09.2021 emis de Direcția Județeană pentru Cultură Caraș-Severin, la faza D.T.A.C este necesar să se aducă/supună avizării documentația pentru zona în care se află Schitul de la Armeniș – Piatra Scrisă cod RAN 51252.02 fiind listată în categoria A.

La faza de execuție, lucrările vor fi în concordanță cu cerințele din Avizul nr.741 din 17.09.2021, respectându-se legislația în vigoare și anume *supunerea supravegherii arheologice*.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Biserica Ortodoxă Jidoștița nu este înscrisă în LMI ca monument istoric și se află la distanța de aproximativ 100 m față de lucrările cf de la km pr.372+527-372+862.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Au fost identificate de-a lungul liniei CF Craiova-Caransebeș, în apropierea acestora mai multe obiective de interes public prezentate în tabelul de mai jos.



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Tabel 108. Obiective de interes public

Nr. crt.	UAT	Localitate Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
1.	Dolj	Craiova	Grădina Botanică Alexandru Buia	1600
2.		Craiova	Muzeul de Artă din Craiova	1900
3.		Craiova	Stadionul Ion Oblemenco	2800
4.		Craiova	Parcul Romanescu	3100
5.		Craiova	Parcul Tineretului	3900
6.		Craiova	Palatul Jean Mihail - Muzeul de Artă	2000
7.		Craiova	Opera Română Craiova	1900
8.		Craiova	Catedrala Mitropolitană Sfântul Dumitru	2400
9.		Craiova	Filarmonica Oltenia	2100
10.		Craiova	Muzeul Olteniei	2300
11.		Cernele	Ștrand Coloseum	2300
12.		Ișalnita	Biserica Adormirea Maicii Domnului	1200
13.		Ișalnita	Stadionul Oltenia	300
14.		Ișalnita	Satul de vacanță Breasta	5500
15.		Coțofenii din Față	Conacul Coțofenilor	1200
16.		Coțofenii din Față	Biserica Adormirea Maicii Domnului	1300
17.		Răcarii de Jos	Parohia Răcarii de Jos	600
18.	Mehe	Butoiești	Conacul Raduțeștilor	400



Nr. crt.	UAT	Localitate Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
19.	dinți	Butoiești	Biserica de lemn	450
20.		Tâmna	Biserica Ortodoxă	2300
21.		Șimian	Stadionul de fotbal	100
22.		Șimian	Insula Șimian	1100
23.		Cerneți	Cula lui Tudor Vladimirescu	4800
24.		Gura Vaii	Muzeul Porțile de Fier	50
25.		Cerneți	Stadionul Pandurii	2300
26.		Cerneți	Mănăstirea	2000
27.		Drobeta Turnu Severin	Palatul Culturii —"Teodor Costescu"	300
28.		Drobeta Turnu Severin	Cetatea Medievală a Severinului	100
29.		Drobeta Turnu Severin	Castelul de Apă	900
30.		Drobeta Turnu Severin	Castrul Roman	100
31.		Drobeta Turnu Severin	Podul lui Traian	50
32.		Drobeta Turnu Severin	Parcul Gării	50
33.	Drobeta Turnu Severin	Parcul Rozelor	90	
34.	Drobeta Turnu	Monumentul eroilor	60	



Nr. crt.	UAT	Localitate Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
		Severin		
35.		Drobeta Turnu Severin	Parcul Dragalina	190
36.		Drobeta Turnu Severin	Stadionul Municipal	2100
37.		Drobeta Turnu Severin	Parcul Aluniș	700
38.		Drobeta Turnu Severin	Fântana CINETICĂ	500
39.		Drobeta Turnu Severin	Muzeul de artă	400
40.		Orșova	Insula Ada Kaleh	400
41.		Gura Văii	Portile de Fier	40
42.		Orșova	Muzeul Regiunii Porțile De Fier	50
43.		Orșova	Stadionul Municipal Orsova	1900
44.		Orșova	Mănăstirea Sfanta Ana	2300
45.	Caraș-Severin	Topleț	Morile de apă	450
46.		Topleț	Biserica Betania	260
47.		Băile Herculane	Băile Imperiale Austriece	3200
48.		Băile Herculane	Parcul Central	3300
49.		Băile Herculane	Cazinoul	3000
50.		Băile Herculane	Statuia lui Hercules	3200



Nr. crt.	UAT	Localitate Comuna	Obiective de interes public	Reper distanța față de linia c.f. (m)
51.		Băile Herculane	Podul Roșu	2500
52.		Băile Herculane	Podul de Piatră	3400
53.		Băile Herculane	Grota Haiducilor	4000
54.		Mehadia	Crucea Mehadia	1370
55.		Teregova	Lacul Trei Ape	10000
56.		Teregova	Biserica ortodoxă Teregova	70
57.		Armeniș	Schitul Piatra Scrisă	300
58.		Caransebeș	Lacul Zervesti	6000
59.		Caransebeș	Masivul Muntele Mic	15000
60.		Caransebeș	Muzeul județean de etnografie și al Regimentului de Granița	1100
61.		Caransebeș	Parcul General I. Dragalina	1100
62.		Caransebeș	Parcul Teiuș	250
63.		Caransebeș	Piața Revoluției	1100
64.		Caransebeș	Turnul lui Ovidiu	9000
65.		Caransebeș	Statuia General I. Dragalina	1000
66.		Caransebeș	Stadionul Municipal	220
67.		Caransebeș	Catedrala Învierea Domnului	1200



4.10 Descrierea evoluției probabile a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat

Tabel 109. Evoluția probabilă a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat

Componentă	Evoluția probabilă a stării mediului în cazul în care proiectul nu este implementat	Aprecierea globală a evoluției probabile a stării mediului
Apă	Existența infrastructurii de cale ferată în aria proiectului nu prezintă, în momentul de față, presiuni asupra corpurilor de apă de suprafață și subterane traversate de aceasta. În cazul neimplementării proiectului nu sunt așteptate modificări calitative sau cantitative ale corpurilor de apă de suprafață din zonă.	Menținere
Aer	În perspectiva neimplementării proiectului, a creșterii parcului auto și a dezvoltării disproporționate a infrastructurii rutiere față de cea feroviară, se poate preconiza o înrăutățire a calității aerului pe termen lung, ca urmare a creșterii numărului de autovehicule de pe ruta Craiova-Caransebeș	Înrăutățire
Schimbări climatice	Situația neimplementării proiectului, tendința de evoluție se preconizează a fi una negativă, din cauza creșterii emisiilor GES asociate traficului rutier.	Înrăutățire
Sol	În cazul neimplementării proiectului nu sunt așteptate schimbări la nivelul calității solului, față de situația existentă. Prin neimplementarea proiectului nu vor apărea surse potențiale de contaminare a solului asociate traficului feroviar.	Menținere
Subsol	Proiectul nu are legătură directă cu starea resurselor subsolului iar implementarea sau neimplementarea sa nu vor influența evoluția viitoare a resurselor subsolului.	Menținere
Biodiversitate	În situația neimplementării proiectului, nu sunt așteptate schimbări importante față de situația existentă.	Menținere
Peisaj	În situația neimplementării proiectului, sunt așteptate schimbări față de situația existentă. În absența oricăror investiții aspectul clădirilor cf, se poate înrăutăți în timp.	Înrăutățire
Mediul social și economic	În situația neimplementării proiectului, tendința de evoluție a componentei mediu social și economic, se preconizează a fi una negativă dacă se iau în considerare lipsa locurilor de muncă la nivel local și nevoia localnicilor pentru mobilitate în vederea asigurării acestora. În situația neimplementării proiectului, tendința de evoluție a componentei mediu social și economic, se preconizează a fi una negativă.	Înrăutățire
Moștenire culturală	În situația neimplementării proiectului, nu sunt așteptate schimbări importante față de situația existentă.	Menținere

Evoluție posibilă față de situația existentă

Clase	Explicație
Îmbunătățire	Tendința de evoluție este una pozitivă
Înrăutățire	Tendința de evoluție este negativă
Menținere	Nu sunt așteptate schimbări importante față de situația existentă



5 DESCRIEREA FACTORILOR DE MEDIU SUSCEPTIBILI A FI AFECTAȚI DE PROIECT

Situațiile prezentate nu reprezintă rezultate ale evaluării impactului asupra mediului, ci descrierea situațiilor în care ar putea fi considerată o afectare semnificativă a componentelor de mediu, relevante pentru proiectul analizat.

5.1 Populația și sănătatea umană

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra **populației** sunt pericolele majore asociate cu proiectul (efectele cauzate de schimbările din proiect) și anume:

- modificările condițiilor de viață - distrugerea/degradarea unei/unor resurse de care depind comunitățile locale;
- apariția unui fenomen de depopulare prin modificarea folosințelor ca: reședințe, spații comerciale, industriale, de recreere și agrement, clădiri structuri sau alte întrebuițări ca urma a exproprierilor
- efecte asupra grupurilor vulnerabile - prin exproprieri pot să apară modificări ale structurii etnice a localităților;
- modificarea condițiilor de locuire - ca urmare fie a exproprierilor, fie din cauza apariției unor forme de impact sau riscuri datorate/ agravate de implementarea proiectului (inundații, alunecări de teren etc);

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra **sănătății umane** ca urmare a construcției și operării proiectului sunt:

- expunerea la zgomotul traficului feroviar în perioada de operare – depășirea valorilor maxim admisibile;
- expunerea la zgomotul traficului de șantier în perioada de execuție;
- emisiile de poluanți în perioada de execuție, operare și dezafectare- eliberarea de substanțe toxice în mediul înconjurător;
- modificării ale calității aerului, apei și solului ce au ca efect creșterea riscului de îmbolnaviri;
- folosirea, depozitarea, transportul, manevrarea sau producerea de substanțe sau materiale care pot fi dăunătoare sănătății populației sau mediului.

5.2 Biodiversitatea

Situațiile în care pot să apară un impact negativ semnificativ asupra biodiversității ca urmare a execuției și operării proiectului sunt:

- creșterea traficului - feroviar, inclusiv transportul auto în perioada de execuție;
- pierderea suprafețe de teren aparținând siturilor Natura 200, în urma exproprierilor.

Aceste situații pot afecta semnificativ biodiversitatea prin:

- modificarea stării actuale de conservare a oricărui habitat sau oricărei specii de interes comunitar din siturile Natura2000 din zona proiectului (imposibilitatea atingerii obiectivelor de management ale siturilor Natura 2000);



- pierderea, alterarea sau degradarea habitatelor si/ sau a habitatelor favorabile unor specii de interes conservativ în interiorul ariilor protejate de interes național, ariilor protejate de interes internațional si a zonelor naturale valoroase precum zonele de sălbăticie sau pădurile virgine.

5.3 Terenurile, solul, apa, aerul și clima

Un impact negativ semnificativ asupra **terenurilor** poate să apară în următoarele situații, ca urmare a construcției și operării proiectului:

- utilizarea terenurilor pentru depozite de materii și materiile fără refacerea acestora are ca efect un impact semnificativ asupra acestei componente de mediu.
- schimbarea folosinței terenurilor – suprafețe mari de teren expropriat pentru realizarea lucrărilor din proiect (pierderi de terenuri agricole, pașuni, etc.)

Un impact negativ semnificativ asupra **solului** poate să apară datorită:

- degradării fizice ale acestuia, în urma unor procese de contaminare și, ce are ca efect pierderea capacității productive sau contaminarea solului la nivelul grădinilor și gospodăriilor din comunități;
- împiedicării oricăror proiecte sau activități de reabilitare a terenurilor contaminate.

Afectarea semnificativa a **solului** poate să apară datorită:

- unor surse de poluare concentrate (rezervor neetanș, depozite de deșeuri etc.).
- defrișărilor - solul este supus unei serii de procese de degradare.

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra resurselor de **apă** ca urmare a construcției și operării proiectului sunt:

- încărcarea cu sedimente a ecosistemelor acvatice - aluviunile pot acoperi locurile unde peștii își depun icrele;
- creșterea turbidității a apei, dispersează razele solare și încetinește fotosinteza apar modificări cantitative și calitative care să conducă la deteriorarea stării resurselor de apă;
- amplasarea necorespunzătoare a depozitelor temporare de deșeuri duce la afectarea cantitativă sau calitativă a zonelor de protecție sanitară;

Afectarea semnificativa a **aerului** poate să apară datorită:

- emisiilor de poluanți (în special pulberi) în perioada de execuție, operare și dezafectare ce pot modifica calitatea aerului
- nerespectării valorilor-limită de emisie (standardele de emisii) pentru diferite surse de poluare atmosferică, fie surse statice (de exemplu: stație de betoane, utilaje), fie mobile (de exemplu: vehicule, vehicule fără destinație rutieră).

Zonele în care este cel mai probabil să apară un impact semnificativ sunt cele în care se înregistrează deja frecvente depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.



5.4 Bunurile materiale, patrimoniul cultural și peisajul

Bunurile materiale care pot fi afectate de proiect sunt: clădiri, structuri, resurse naturale, obiectivele cultural – istorice sau activitățile economice din zona de implementare a proiectului.

Denumirea generică de servicii ecosistemice (ex: suprafața ocupată cu zone umede, cu pajiști și pășuni, respectiv cu terenuri agricole) se referă la beneficiile pe care comunitățile locale le obțin din natură sub formă de bunuri și servicii oferite de către ecosistemele naturale și semi-naturale.

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative asupra bunurilor materiale/serviciilor ecosistemice ca urmare a construcției și operării proiectului sunt cele în care funcționalitatea și integralitatea este afectată.

Situațiile în care pot să apară impacturi negative semnificative **asupra patrimoniului cultural și istoric** sunt cele în care proiectul poate afecta monumente istorice, situri arheologice sau situri UNESCO.

Afectarea semnificativa a **peisajului** poate să apară datorită:

- modificărilor din punct de vedere vizual (degradări ale peisajului) - schimbări definitive, dar și temporare /reversibile;
- discordanței între componentele peisajului;
- apariției unor structuri permanente în discordanța cu componentele deja existente, aflate în stare excelentă de conservare (peisaje tradiționale);

Un impact semnificativ asupra peisajului natural poate să apară datorită:

- poluării corpurilor de apă de suprafață;
- emisiilor de poluanți (în special pulberi) în perioada de execuție, operare și dezafectare;
- defrișărilor de vegetație – arbori și arbuști.

5.5 Interacțiunea dintre factori

Tabel 110. Matrice a interacțiunilor/ relațiilor dintre factorii de mediu

Matrice a relațiilor reciproce	Sol și Subsol	Apă și Apă subterană	Calitatea aerului	Zgomot și Vibrații	Biodiversitate	Peisaj	Mediu social și economic	Patrimoniul cultural (Sit arheologic)	Bunuri materiale (exproprieri)
Sol și Subsol	♦	♦	♦		♦	♦	♦	♦	♦
Apă și Apă subterană	♦	♦			♦				
Calitatea aerului	♦		♦		♦	♦	♦		
Zgomot și Vibrații				♦			♦		



Biodiversitate	♦	♦				♦			
Peisaj			♦		♦		♦		♦
Mediu social și economic									
Patrimoniul Cultural (sit arheologic)						♦			
Bunuri materiale (exproprieri)	♦					♦	♦		

6 DESCRIEREA EFECTELOR SEMNIFICATIVE ALE PROIECTULUI ASUPRA MEDIULUI

6.1 Identificarea efectelor și a formelor de impact

Evaluarea impactului asupra mediului conform cerințelor Directivei 2014/52/UE cuprinde analiza impactului potențial datorat atât perioadei de construcție, cât și perioadei de operare și dezafectare a proiectului. Această analiză se face astfel încât să fie acoperiți toți factorii de mediu: populația, sănătatea umană, biodiversitatea, ocuparea terenurilor, solul, apa, aerul, zgomot, clima, bunurile materiale, patrimoniul cultural, inclusiv aspectele arhitecturale și cele arheologice, și peisajul.

O prezentare sumară privind identificarea efectelor și a formelor de impact se referă și la: utilizarea resurselor naturale, emisii, riscuri pentru sănătatea umană și tehnologiile folosite.

6.1.1 Intervenții identificate pentru proiectul analizat în perioada de construcție, operare și dezafectare

O înțelegere corectă, a impacturilor și a efectelor asociate, presupune analiza tuturor modificărilor ce au loc în diferitele etape de implementare ale proiectului, precum și a interdependenței dintre acestea.

Identificarea formelor de impact presupune:

- Analiza tuturor intervențiilor propuse în cadrul proiectului;
- Identificarea tuturor activităților ce rezultă din realizarea și operarea intervențiilor;
- Identificarea tuturor modificărilor (efectelor) ce au loc în mediul fizic și socio-economic ca urmare a realizării și operării intervențiilor;
- Identificarea tuturor modificărilor ce ar putea avea loc din punct de vedere calitativ și cantitativ la nivelul receptorilor sensibili (impacturi);
- Gruparea rezultatelor pentru eliminare redundanțelor și asigurarea unei evaluări unitare (gruparea cauzelor care conduc la apariția aceluiași efect, gruparea efectelor care conduc la apariția aceleiași forme de impact).



Intervențiile propuse pentru realizarea proiectului și identificate ca având potențialul de a genera impacturi asupra componentelor de mediu sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 111. Intervenții identificate pentru proiectul analizat

Cod	Tip intervenție	Activități incluse	Efecte
E.0.	Realizare organizări de șantier	Amenajarea terenului(decapare sol, excavații,compactare ballast,traffic aoto). Amplasare dotări(containere birouri, platforme de depozitare,etc.)	Emisii atmosferice, zgomot, afectare sol
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Lucrări de defrișare sau curățare a vegetației, excavații în profil, excavații și umpluturi, depozități temporare de materiale, montarea suprastructurii de cale ferată ce include realizarea următoarelor elemente: terasamentul CF, infrastructura de electrificare CF (stâlpi, conductoare electrice, transformatoare etc.), rigole de apă pluvială prevăzute la marginea terasamentului, treceri la nivel, semnalizări, telecomunicații CF	Emisii atmosferice, zgomot, afectare sol Afectare vegetatie
E.2	Lucrări de consolidări	Executarea de șanțuri ranforsate, ziduri de sprijin de debleu/rambleu, ziduri de pământ armat cu geogrilă, sprijinire cu coloane de beton armat, sprijinire taluz cu plăci ancorate, sisteme de protecție	Emisii atmosferice, zgomot, afectare sol
E.3	Poduri, podețe, pasaje	Realizarea de poduri/podețe/pasaje Realizarea platformelor tehnologice temporare aferente acestora și lucrări de deviere temporară a apei (în cazul podurilor și podețelor). Activitățile aferente acestui tip de intervenție mai includ: excavații, lucrări de turnare a betonului, forarea piloților pentru fundații	Emisi atmosferice, zgomot, afectarea calității apei și solului



Cod	Tip intervenție	Activități incluse	Efecte
E.4	Tunele	Realizare de tunele noi și reabilitare Activitățile aferente acestui tip de intervenție mai includ: excavații, lucrări de turnare a betonului.	Emisi atmosferice, zgomot
E.5	Lucrări civile în stații	Lucrări de reabilitare și modernizare a clădirilor stațiilor, inclusiv lucrări de instalații sanitare și electrice presupun activități de excavații pentru realizarea fundațiilor și turnarea betonului	Emisi atmosferice, zgomot, afectarea calității solului
E.6	Drumuri tehnologice, drumuri de acces, treceri la nivel	Lucrări de amenajare a drumurilor tehnologice și a drumurilor de acces, reabilitarea trecerilor la nivel cu dale elastice.	Emisii atmosferice, zgomot
E.7	Relocarea rețelelor de utilități	Modificări ale rețelelor subterane și supraterane de utilități. Lucrări de excavații, foraje dirijate. În urma lucrărilor se vor întrerupe temporar, pe termen scurt, rețelele.	Emisii atmosferice, zgomot, afectarea populației
E.8	Lucrări hidrotehnice	Curățarea vegetației pe maluri, protecție cu saltele din gabioane, coborârea talvegului, lucrări de protecție a infrastructurii cu anrocamente	zgomot, afectarea calității apei
	Instalații de semnalizare, telecomunicații și electrificare feroviară	Lucrări BLA, reabilitarea sistemului ATP, înlocuirea instalațiilor automate de la trecerile la nivel cu instalații computerizate. Lucrările de telecomunicații. Lucrări de electrificare feroviară: înlocuirea separatoarelor de sarcină existente, posturi de alimentare, alimentări din linia de contact pentru instalațiile de încălzitoare macazuri și pentru instalațiile de centralizare electronică	Emisii atmosferice, zgomot, afectare sol
E.9	Lucrări de protecția mediului	Panouri fonoabsorbante, gestionarea deșeurilor, plantări vegetație, soluții de	Afectare sol cu efecte pozitive: reducerea nivelului de zgomot, ecologizarea



Cod	Tip intervenție	Activități incluse	Efecte
		decontaminare	solului, protecție împotriva înzăpezirii
E.10	Lucrări de refacere a amplasamentului	Finalizarea lucrărilor de demolare Retragerea utilajelor specifice activității de demolare Pregătirea terenului pentru lucrările ce urmează a fi executate; Readucerea terenului la starea inițială; Verificarea conformității lucrărilor realizate cu prevederile proiectului.	Afectare sol cu efecte pozitive: ecologizarea solului
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul feroviar pe calea ferată	Emisii atmosferice, zgomot
O.2	Gestionarea apelor uzate	Epurarea apelor uzate	Emisii controlate - în emisar
O.3	Activitatea stațiilor de călători	Gestionare deșeuri	Depozitare selective/controlată cu respectarea legislației în vigoare
D.1	Realizarea organizărilor de șantier	Birouri, platforme de depozitare	Emisi atmosferice, zgomot, afectarea calității solului
D.2.	Lucrări de demolare	Demolare construcții, depozitare temporară și gestionarea deșeurilor din demolări. Funcționarea utilaje. Depozite temporare de deșeuri. Trafic auto.	Emisi atmosferice, zgomot, afectare sol datorită amplasării depozitelor
D.3.	Lucrări de refacere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic	Afectare sol cu efecte pozitive: ecologizarea solului

Legendă: E- perioada de execuție, O - perioada de operare, D - perioada de dezafectare

Identificarea relațiilor cauză-efect-impact asociat pentru perioada de execuție, operare și dezafectare proiect

Tip intervenție		Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impact asociat
E.1	Realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor	Amenajări temporare pentru platforme Amenajări temporare depozite de materiale/deșeuri	Sol	Excavare/Compactare sol	Alterarea/Pierdere capacitatea productive a solului Modificarea calitatii solului
			Aer	Emisii de poluanți	Modificarea



				atmosferici	calității aerului
			Apa/apă subterană	Emisii de poluanți în emisari și patrunderea acestora în apele subterane	Modificarea calității apei
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Modificare/Pierdere habitate
		Poluări accidentale	Sol	Pătrunderea poluanților în sol	Modificarea Calității solului
			Apa	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață/subterane	Modificarea calității corpurilor de apă deteriorarea stării chimice a apelor
			Biodiversitate	Acțiuni asupra parametrilor fizico – chimici de dezvoltare.	Alterarea habitatelor
		Evacuarea apelor uzate și pluviale	Apa	Emisii de poluanți în emisari și patrunderea acestora în apele subterane	Modificarea calității apei
		Angajarea forței de muncă	Socio-economic (Populație, bunuri materiale)	Cresterea temporara a populației în zona de implementare proiect	Modificări în structura populației Creștere nivel de trai
E.2	Realizarea drumurilor de acces și tehnologice	Lucrări de excavări și compactări	Sol	Îndepărtare sol	Alterarea capacității productive a solului
			Apa de suprafață și subterană	Intervenții în apropierea malurilor apelor	Deteriorarea stării ecologice a corpurilor de apă
			Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației Acoperirea vegetației cu pământ și alți materiale	Alterarea/pierderea habitatelor
		Poluări accidentale	sol	Pătrunderea poluanților în sol	Modificarea Calității solului



				Pătrunderea poluanților în apele de suprafață/subterane	Modificarea calității corpurilor de apă deteriorarea stării chimice a apelor	
		Trafic de șantier	Aer	Emisii de poluanți	Modificarea calității aerului	
			Populație, bunuri culturale și de patrimoniu		Afectarea patrimoniului cultural	
			Sanatate umană	Zgomot și vibrații	Disconfort datorat zgomotului și vibrațiilor	
			Apă	Emisii de poluanți în corpurile de apă-deversări accidentale	Alterarea calității apei	
			Biodiversitate	Accidente Zgomot	Reducerea efectivelor populațiilor. Perturbarea activității speciilor	
E.3	Relocare rețele utilități	Excavări, umpluturi, compactări	Sol	Îndepărtare sol	Perturbare sol	
			Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului	
			Apă	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Afectarea calității apei	
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Alterare echilibru habitate	
				Populație	Intrerupere temporară a utilităților	Afectarea calității vieții
		Poluări accidentale	Sol	Pătrunderea poluanților în sol	Alterarea calității solului	
			Apă	Pătrunderea poluanților în apă	Alterarea calității apei	
			Modificări rețele existente	Populație	Intrerupere temporară a alimentării cu apă	Alterarea calității vieții
E.4	Lucrări de demolare	Demolarea construcțiilor civile în stații	Aer	Emisii atmosferice	Modificarea calității aerului	
			Apă	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Afectarea calității apei	
			Biodiversitate	Îndepărtare vegetație, distrugere a adăposturilor și cuiburilor	Alterarea habitatelor Pierdere habitate Reducerea	



					efectivelor populațiilor
			Populație	Creșterea nivelului de zgomot și a vibrațiilor	Disconfort pentru zonele populate Afectarea Bunurilor imobile
			Mostenire culturala	Demolari în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural
		Poluări accidentale	Sol	Pătrunderea poluanților în sol	Modificarea Calității solului
			Apa	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață	Modificarea calității corpurilor de apă
			Biodiversitate	Ațiuni asupra parametrilor fizico – chimici de dezvoltare.	Alterarea habitatelor Pierdere habitate Reducerea efectivelor populațiilor
		Depozitarea deșeurilor rezultate în urma demolării	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Modificarea calității solului
E.5	Lucrări de Suprastructură și terasamente	Pregătirea terenului-îndepărtarea vegetației Excavări, umpluturi, montare suprastructură	Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
			Sol	Îndepărtare sol-manevrare sol contaminat	Schimbare destinație sol Alterarea calității solului
			Apa	Creșterea turbidității	Alterarea calității apei de suprafață
			Biodiversitate	Distrugere adăposturi. Curățarea vegetației	Pierdere habitate Reducerea efectivelor populației
			Populație	Creșterea nivelului de zgomot Emisii de poluanți	Disconfort creat de zgomot Posibile apariții boli
			Patrimoniu istoric și cultural	Agresiuni asupra siturilor arheologice și monumente istorice	Afectarea patrimoniului cultural
			Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot Crearea involuntară de	Reducerea efectivelor populației



				capcane în care animalele pot muri din cauza deshidratării, frigului sau lipsei hranei Pătrunderea speciilor invazive	Perturbarea activității speciilor Alterarea habitatelor
			Peisaj	Crearea unor elemente temporare masive (depozite de pamânt)	Reducerea valorii estetice a peisajului
		Depozite de materiale	Sol	Manevrare sol contaminat	Alterarea calității solului
		Poluări accidentale	Sol	Pătrunderea poluanților în sol	Alterarea calității solului
			Apă	Pătrunderea poluanților în apă	Alterarea calității apei
			Biodiversitate	Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor	Alterare habitatelor
			Populație	Întrerupere temporară a alimentării cu apă	Alterarea calității vieții
E.6	Lucrări de artă (poduri, podețe, viaducte)	Devierea locală a apelor	Apă de suprafață	Modificări hidromorfologice temporare Creșterea turbidității Indepărtarea vegetației ripariene	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă Alterarea calității corpului de apă
			Biodiversitate	Modificări hidromorfologice temporare	Alterarea habitatelor
	Construirea podurilor, podețelor și viaductelor	Sol	Compactare sol Indepartare sol	Alterarea/ Pierderea capacității productive a solului	
		Apă de suprafață	Modificări hidromorfologice temporare Cresterea turbiditatii Amenajari maluri Indepartarea vegetatiei ripariene	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă Alterarea calității corpului de apă	



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Biodiversitate	Modificări hidromorfologice Indepărtare vegetatie Creșterea nivelului de zgomot Aparitia unor bariere fizice pentru fauna Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor (poluari accidentale)	Alterarea habitatelor Pierdere habitate Perturbarea activității speciilor Perturbarea activitatii speciilor
			Geologie	Modificari straturi geologice	Alterarea substratului geologic
			Populatie	Emisii de zgomot și vibrații Emisii de poluanți atmosferici	Disconfort în zona locuită Cresterea incidentei bolilor Afectarea bunurilor imobile
			Patrimoniu cultural și istoric	Agresiuni asupra siturilor arheologice și monumente istorice	Afectarea patrimoniului cultural
			Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului
		Poluări accidentale	Biodiversitate	Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor	Altrarea habitatelor
		Construire platforme temporare	Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
			Apa de suprafața	Alterarea malurilor albiei Patrundera poluantilor in panza freatica	Deteriorarea starii ecologice/calitatii a corpului de apa freatica
			Biodiversitate	Indeprtarea vegetatiei	Alterarea habitatelor
E.7	Lucrări tunele	Excavare galerie	Geologie	Modificari straturi geologice	Alterarea substratului geologic
		Construire platforme temporare	Sol	Indeprtare sol	Pierderea capacității productive



			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetatiei Modificarea parametrilor fizico-chimici ai habitatelor (trafic auto în zona fronturilor de lucru)	Alterarea habitatelor
E.8	Lucrari civile	Construire clădiri în stație, copertine, peroane	Sol	Îndepărtare/compactare sol	Pierdere/alterarea calității productive
			Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
			Sănătate umană	Zgomot Emisii de poluanți atmosferici Vibrații	Disconfort datorat creșterii nivelului de zgomot Creșterea incidentei bolilor Afectarea bunurilor imobile
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor Creșterea nivelului de zgomot Creșterea traficului auto	Pierdere de habitate Perturbarea activității speciilor Alterarea habitatelor
		Instalarea separatoarelor de hidrocarburi	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere calității productive
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
E.9	Lucrări de consolidare	Realizare ziduri de sprijin	Sol	Îndepărtare sol	Pierdere capacității productive
			Apă	Alterare maluri	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă Alterarea calității corpului de apă
			Geologie	Modificari straturi geologice	Alterarea substratului geologic
			Biodiversitate	Bariere fizice pentru faună	Fragmentare habitate
			Peisaj	Crearea unor	Reducerea



				structuri artificiale masive	valorii estetice a peisajului
			Bunuri materiale	Prevenirea producerii unor dezastre (alunecări de teren)	Evitarea pierderilor economice
		Realizare de piloți foraj	Apă subterană	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane
			Geologie	Modificari straturi geologice	Alterarea substratului geologic
		Imbunatatirea terenului de fundare	Apă subterană	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
			Geologie	Modificări structurale datorate curățării versanților	Alterarea substratului geologic
		Lucrari de protecție versanți	Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației și ocuparea terenurilor	Pierdere de habitate
			Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive Ocuparea unor obiective de interes turistic	Reducerea valorii estetice a peisajului
			Geologie	Modificări structurale datorate curățării versanților	Alterarea substratului geologic
E.10	Lucrari hidrotehnice	Protecție maluri – zid de sprijin perez din beton	Apă de suprafață	Afectarea malurilor	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
			Biodiversitate	Afectarea malurilor	Pierdere habitate
	Protecție maluri-perez din beton	Apă de suprafață	Afectarea malurilor si albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	
		Biodiversitate	Afectarea malurilor si a albiei Afctarea	Pierderea habitatelor	



				substratului	
		Protecție maluri-gabioane și saltele anrocamente	Apă de suprafață	Afectarea malurilor	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă
			Biodiversitate	Afectarea malurilor	Pierdere habitate
E.11	Lucrări de refacere amplasament	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare calității aerului
			Sol	Manevrare deseuri și materiale contaminate	Refacerea capacității productive a solului
		Lucrări de înierbare și refacere a vegetației	Sol	Parametri sol îmbunătățiti	Refacerea capacității productive a solului
			Peisaj	Refacerea peisagistică a suprafețelor temporar afectate	Mentineria valorii estetice a peisajului
			Biodiversitate	Specii alohtone și cu caracter invaziv	Alterare habitate
E.12	Lucrări pentru protecția mediului	Montare panouri fonoabsorbante	Sol	Săpătură pentru fundații	Alterarea calității solului
			Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare calității aerului
			Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului
			Populație	Zgomot	Disconfort pentru zonele populate
O.1	Desfășurare trafic feroviar	Trafic froviar	Aer	Reducerea traficului rutier în zonă	Îmbunătățirea calității aerului
			Apă de suprafață și subterană	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafața/subterane	Alterarea calității apei
			Sol	Scurgeri accidentale de poluanți	Alterarea calității solului
			Biodiversitate	Zgomot, scurgeri accidentale de poluanți, accidente, raspandire specii alohtone, emisii poluanti atmosferici	Alterare habitate Perturbarea activității speciilor Reducerea efectivelor populațiilor Perturbarea activitatii speciilor
			Populație	Atragerea unor noi locuitori în zonă Reducerea traficului	Modificări în structura populației



				rutier in zona si a accidentelor	umane evutarea pierderilor omenesti
			Bunuri materiale	Reducerea traficului rutier în zonă și implicit a accidentelor rutiere Reducerea timpilor de trafic Dezvoltarea zonală	Evitarea de pierderi omenesti si evitarea pierderilor economice Câștiguri financiare
			Cultură	Cresterea numărului de turiști	Valorificare patrimoniul cultural
			Peisaj	Cresterea numărului de turiști	Valorificare patrimoniul natural
			Clima	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră	Reducerea contribuțiilor la schimbările climatice
O.2	Activități curente în stații și halte de mișcare	Gestionarea precipitațiilor – evacuarea acestora preepurate in emisari	Apa	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei
			Biodiversitate	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității habitatelor
		Gestionare apelor uzate	Apa subteranaă	Pătrundere poluanți în apele subterane	Alterarea calității apei subterane
		Gestionarea deșeurilor	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calități solului
		Iluminat artificial	Biodiversitate	Atragerea speciilor în zona căii ferate	Reducerea efectivelor populatiilor
O.3	Lucrări de întreținere și mentenanță	Reparații curente	Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Modificarea calității aerului
			Apă	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei
			Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
		Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calități solului
			Apa de suprafata/ subterana	Pătrundere poluanți în apele de suprafață/panza freaca	Alterarea calității apei
			Biodiversitate	Afectarea vegetatiei naturale	Alterarea habitatelor



				Încetinirea răspândirii speciilor alohtone invazive	Menținerea suprafețelor naturale
				C	
		Trafic pe drumurile de întreținere	Aer	Emisii de poluanți	Modificarea calității aerului
			Biodiversitate	Creșterea nivelului de zgomot Apariție victime accidentale datorate traficului rutier	Perturbarea activității speciilor Reducerea efectivelor populațiilor
D.1	Realizarea organizării de șantier	Amenajări temporare pentru platforme Amenajări temporare depozite de materiale/deseuri	Aer	Emisii de poluanți atmosferici	Alterarea calității aerului
			Apa	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei
			Sol	Compactare sol Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
			Biodiversitate	Îndepărtarea vegetației	Alterarea habitatelor
		Poluări accidentale	Apa subterana	Pătrundere poluanți în panza freatică	Alterarea calității apei subterane
			Sol	Patrunderă poluanți în sol	Alterarea calității solului
		Evacuare ape pluviale și uzate	Apa de suprafață	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei
		Angajarea forței de muncă	Socio- economic (Populație, bunuri materiale)	Creșterea temporară a populației în zona de implementare proiect	Modificări în structura populației Creștere nivel de trai
D.2	Gestionare deșeurilor	Concasarea deșeurilor din construcții	Aer	Emisii de poluanți	Alterarea calității aerului
		Depozitare materiale/ deseuri	Apa subterana	Pătrundere poluanți în panza freatică	Alterarea calității apei subterane
			Aer	Emisii de poluanți	Alterarea calității aerului
			Sol	Patrunderă poluanți în sol	Alterarea calității solului
			Biodiversitate	Acoperirea vegetației	Alterarea habitatelor
Poluări accidentale	Apa subterana	Pătrundere poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apei		



			Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
D.3	Demolare construcții	Demolare construcții (civile, linii cf, poduri, podete, viaducte, tuneluri, consolidari, etc.)	Aer	Emisii de poluanți	Alterarea calității aerului
			Apa de suprafață	Refacerea malurilor raurilor	Îmbunătățirea stării corpurilor de apă
			Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului
			Biodiversitate	Distrușgere adăposturi și zone de cuibărire	Reducerea efectivelor populațiilor
			Populație	Creșterea nivelului de zgomot Vibrații	Disconfort generat de zgomot Afectarea bunurilor imobile
D.4	Refacere cadru natural	Evacuare deșeuri și materiale de pe amplasament	Sol	Manevrare deșeuri și materiale contaminate	Reducerea capacității productive
			Apa de suprafață/ subterana	Pătrundere poluanți în apele de suprafață/ subterana	Alterarea calității apei
	Lucrări de ecologizare	Sol	Aport de sol fertil	Îmbunătățirea categoriei de folosință	
		Biodiversitate	Pătrunderea speciilor alohtone Dispariția unor bariere fizice pentru fauna sălbatică reintroducerea suprafețelor în circuitul natural	Alterarea habitatelor Defragmentare habitate Extinderea suprafețelor naturale	
		Peisaj	Refacerea topografiei terenului	Îmbunătățirea valorii estetice a peisajului	
		Bunuri materiale	Reintroducerea suprafețelor în circuitul economic	Câștiguri financiare	

Legendă: E- perioada de execuție, O - perioada de operare, D - perioada de dezafectare

6.1.2 Utilizarea resurselor naturale

Resursele naturale folosite în cadrul realizării proiectului sunt:

- **Pământul**(coeziv/necoeziv – în funcție de caracteristicile cerute pentru realizarea proiectului). În perioada de execuție a lucrărilor, pentru a reduce impactul asupra utilizării resurselor naturale, pământul rezultat în urma săpăturilor se reutilizează în cadrul lucrărilor și ca umpluturi;



- **Solul vegetal** îndepărtat din zona unde se execută lucrările proiectate va fi folosit integral la lucrările de refacere a cadrului natural și protecția taluzului;
- **Piatră spartă nouă** utilizată în cadrul lucrărilor de suprastructură, pentru a suplimenta necesarul de piatră spartă (refolosită) scoasă din cale.
- **Energie regenerabilă** (solară)- utilizată ca alternativă la iluminatul peronelor;
- **Energie electrică** convențională – utilizată la alimentarea liniei de contact și de corpurile de încălzire din clădirile stațiilor cf;
- **Gaze naturale** – pentru centralele termice din unele clădiri ale stațiilor cf.;
- **Balast** care este un amestec de pietriș sau de pietriș cu nisip utilizat pentru umplutură (substratul căii ferate) sau ca agregat pentru betoane;
- **Apa** folosită la prepararea betoanelor, în procesul de compactare a pământurilor, spălarea utilajelor și în cadrul lucrărilor de refacere cadru natural(stropire,udare), stropire drumurilor de exploatare;
- **Nisipul** ce se folosește la realizarea de coroane (consolidare terenurilor prin diferite metode de fundare);
- **Piatra brută** folosită în cadrul lucrărilor de consolidare;
- **Terenurile cultivabile** - suprafețele afectate temporar și definitiv nu sunt semnificative raportat la suprafețele și disponibilitatea acestor resurse la nivelul UAT-urilor și al ariilor naturale protejate intersectate;
- **Lemnul** - procurat din surse autorizate pentru diferite tipuri de lucrări (sprijiniri, traverse, cofraje, etc).

Realizarea lucrărilor de construcție poate conduce la afectarea și a altor resurse naturale, precum **vegetația** existentă la nivelul zonelor ocupate temporar sau definitiv. Vegetația nu este însă utilizată în cadrul lucrărilor de construcție decât într-o măsură foarte mică (lucrări de refacere).

6.1.3 Emisii de poluanți, zgomot, vibrații, lumină, căldură și radiații, crearea de efecte negative, eliminarea și valorificarea deșeurilor

Emisiile de poluanți în: aer, apă, zgomotul, vibrațiile și eliminarea și valorificarea deșeurilor, care apar în perioada de execuție și operare a proiectului și, care pot crea un impact semnificativ asupra mediului au fost prezentate detaliat în cadrul raportului.

Emisiile de vibrații în perioada de implementare a proiectului pot să apară datorită traficului rutier de șantier – rutele de transport vor fi astfel alese încât să se minimizeze nivelul acestora pentru a nu avea efecte negative asupra populației și asupra obiectivelor de patrimoniu. Emisiile de lumină nu sunt în măsură să producă efecte semnificative asupra factorilor de mediu. Emisiile de radiații UV au fost eliminate prin folosirea corpurilor de iluminat tip LED, iar emisiile de radiații electromagnetice datorate funcționării liniei de contact (alimentarea cu energie electrică pentru linia de contact) se încadrează în valorile limită impuse de legislația în vigoare.



6.1.4 Riscurile pentru sănătatea umană, pentru patrimoniu cultural sau pentru mediu (de exemplu din cauza unor accidente sau dezastre)

În capitolul 10 al raportului sunt prezentate în detaliu riscurile pentru mediu, sănătatea umană și patrimoniu cultural.

Principalul risc cu implicații și asupra **mediului înconjurător** este reprezentat de accidentele feroviare în scenariul în care sunt implicate trenuri marfare care transportă substanțe periculoase, ce ar putea să producă contaminări semnificative ale solului, apelor subterane sau apelor de suprafață.

Riscurile pentru **sănătatea umană** și pentru mediu din cauza unor dezastre (cutremure și inundații) sunt determinate de riscurile ca infrastructura propusă să fie scoasă din funcțiune pentru perioade mai mari de timp, precum și riscul de pierderea a unor vieți omenești și de producere a unor pagube materiale în cazul în care astfel de evenimente s-ar produce în timp ce pe calea ferată se desfășoară trafic de mărfuri și de pasageri.

Cu toate că în etapa de execuție vor fi utilizate și stocate substanțe chimice periculoase, prin măsurile adoptate, riscul ca acestea să conducă la producerea unor accidente majore cu efecte semnificative asupra mediului și populației este redus.

Proiectul analizat nu intră sub incidența actelor normative naționale care transpun legislația comunitară privind SEVESO.

Lucrările propuse de implementare a proiectului s-au stabilit astfel încât să fie evitate și minimizate riscurile degradării obiectivelor aparținând **patrimoniului cultural și arheologic**. În perioada de execuție au fost identificate 67 de obiective aparținând patrimoniului cultural, iar pentru monumente istorice și situri arheologice fost identificate 103 de obiective descrise în secțiunea 5.9 Moștenire Culturală.

În perioada de operare nu au fost identificate riscuri suplimentare pentru obiectivele culturale cu excepția celor aferente lucrărilor de reparații/întreținere.

Operatorul liniei de cale ferată va elabora un Plan de intervenție pentru situații de risc (incluzând: deversări accidentale de substanțe, incendii, explozii, inundații, cutremure etc) și va asigura procedurile și personalul specializat pentru implementarea acestuia.

6.1.5 Tehnologii și substanțe folosite

Detalii cu privire la procesele tehnologice din cadrul proiectului, sunt prezentate în cap.2.3.2 pentru lucrările de demolare, în cap. 2.3.4 – Tehnologii/metode de construcție adoptate – și în cadrul cap. 2.3.1 – Prezentarea investițiilor.

Substanțele prezente pe amplasament ar putea avea un impact negativ asupra mediului doar în situațiile în care acestea ar fi eliberate în mediu ca urmare a producerii unor accidente sunt prezentate în detaliu în cap.2.4.4 - Informații despre materiile prime, resursele naturale, substanțe chimie sau preparate chimice.

Pentru evaluarea potențialelor efecte asupra factorilor de mediu, analiza impactului asupra mediului (cap.7.2), au fost luate în considerare tehnologiile și substanțele utilizate, în toate etapele proiectului.



6.2 Apa/corpuri de apă

6.2.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu apă

Evaluarea componentei de mediu „Apă” s-a realizat pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect. Indicațiile metodologice se regăsesc în Capitolul 3 al proiectului, clasele de sensibilitate și magnitudine utilizate în evaluare fiind prezentate mai jos.

Clasele de sensibilitate pentru apa de suprafață au fost stabilite în funcție de starea actuală din punct de vedere ecologic și chimic.

Tabel 112. Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de apă de suprafață

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone de protecție sanitară ale alimentărilor cu apă Zone protejate desemnate de ANAR Corpuri de apă naturale (CAN) cu stare ecologică foarte bună și care ating starea chimică bună Corpuri de apă puternic modificate (CAPM) și corpuri artificiale (CA) cu potențial ecologic maxim și care ating starea chimică bună
Mare	CAN cu stare ecologică foarte bună și care nu ating starea chimică bună CAN cu stare ecologică bună sau moderată, care ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic maxim care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic bun sau moderat, care ating starea chimică bună
Moderată	CAN cu stare ecologică bună sau moderată și care nu ating starea chimică bună CAN cu stare ecologică slabă și care ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic bun sau moderat care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic slab care ating starea chimică bună
Mică	CAN cu stare ecologică slabă și care nu ating starea chimică bună CAN cu stare ecologică proastă și care ating starea chimică bună CAPM și CA potențial ecologic slab care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic prost care ating starea chimică bună
Foarte mică	CAN cu stare ecologică proastă și care nu ating starea chimică bună CAPM și CA cu potențial ecologic prost și care nu ating starea chimică bună Cursuri de apă nedeseminate



Tabel 113. Starea ecologică și starea chimică a corpurilor de apă

SH	Nr.crt.	Nume corp de apă	Cod corp	Categorie corp de apă	Tipologie	Stare/ Potential	Starea ecologică/ potențialul ecologic	Starea chimică
Jiu	1.	Amaradia II – cf Plostina – cf Jiu	RORW7.1.42_B126	RW	RO06	S	B	B
	2.	Brădești - izv.-cf. Jiu	RORW7.1.41_B119	RW	RO19	S	B	B
	3.	Răcari - izvor - cf. Jiu	RORW7.1.39_B117	RW	RO06	S	B	B
	4.	Carnesti – Izvoare – Confl. Jiu	RORW7.1.37_B115	HMWB- RW	RO19	P	M	B
	5.	Frațoștița - izvor - cf.Jiu	RORW7.1.36a_B113	RW	RO06	S	B	B
	6.	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	RORW7.1_B57	RW	RO10*	S	B	P
	7.	Stângăceaua - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.14_B112	RW	RO06	S	B	B
	8.	Motru-confli.Jirov conf.Jiu	RORW7.1.36_B100	RW	RO10*	S	B	B
	9.	Slătanic - izvor - cf. Motru	RORW7.1.36.12_B109	RW	RO06	S	B	B
	10.	Hușnița - cf. Zegaia - cf. Motru și afl. Gârnița și Peșteana II	RORW7.1.36.11_B104a	RW	RO06	S	B	B
	11.	Baran-izvor-cf.Dunărea	RORW14.1.23a_B157	RW	RO19	S	B	B
	12.	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	RORW14.1.23_B155	RW	RO04	S	M	B
	13.	Jidostița – Izvor_cf. Dunărea	RORW14.1.22_B153	RW	RO01	S	B	B
Dunărea	14.	Dunărea – Portile de Fier 1	RORW14.1_B1	HMWB	ROLA03	P	M	3
Banat	15.	Sacherștița	RORW6.2.15_B1	RW	RO01	S	B	B
	16.	Jardașița Mare + afluenți	RORW6.2.13_B1	RW	RO01	S	B	B
	17.	Belareca _Av.cf. Mehadica	RORW6.2.12_B2	RW	RO05	S	B	B
	18.	Sverdinul Mare + afluenți	RORW6.2.12.5_B1	RW	RO01	S	B	B
	19.	Belareca - izv. - cf. Mehadica + afluenți	RORW6.2.12_B1	RW	RO01	S	B	B
	20.	Criva	RORW5.2.4_B1	RW	RO17	S	B	B
	21.	Timiș - ac. Trei ape - cf. Feneș	RORW5.2_B2	HMWB	RO01	P	B	B
	22.	Timiș_cf. Fenes_cf Sebes	RORW5.2_B3	RW	RO05	S	B	B
	23.	Sadovița	RORW5.2.7a_B1	RW	RO01	S	B	B
	24.	Ilova	RORW5.2.9_B1	RW	RO01	S	B	B
	25.	Groapa Copaciului	RORW5.2.12_B1	RW	RO17	S	B	B



26.	Bolvașnița + afluenți	RORW5.2.15_B1	RW	RO01	S	B	B
-----	-----------------------	---------------	----	------	---	---	---

Apa subterană

Clasele de sensibilitate pentru apa subterană au fost stabilite în funcție de starea actuală din punct de vedere calitativ și cantitativ, precum și din punct de vedere al existenței unor zone de protecție hidrogeologică în zona proiectului.

Tabel 114. Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de apă subterană

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone de protecție hidrogeologică
Mare	Corpuri de apă cu stare cantitativă bună și cu stare chimică bună
Moderată	Corpuri de apă cu stare chimică bună, care înregistrează însă depășiri ale valorilor indicator
Mică	Corpuri de apă cu stare cantitativă bună și stare chimică slabă Corpuri de apă cu stare cantitativă slabă și stare chimică bună
Foarte mică	Corpuri de apă cu stare cantitativă slabă și stare chimică slabă

Tabel 115. Starea cantitativă și starea chimică a corpurilor de apă subterană

Nr.crt.	Denumire corp de apă subterană	Starea cantitativă	Starea chimică
1	Varciorova-Nadanova-Ponoarele	Bună	Bună
2	Lunca și terasele Jiului și afluenților săi	Bună	Slabă
3	Lunca și terasele Dunării	Bună	Slabă
4	Oltenia	Bună	Bună
5	Cornereva (Munții Cernei)	Bună	Bună
6	Feneș (Munții Țarcu)	Bună	Bună
7	Bozovici (Depresiunea Almăj)	Bună	Bună
8	Cerna-Câmpușel (Munții Cernei-Munții Mehedinți)	Bună	Bună
9	Godeanu (Munții Godeanu)	Bună	Bună

Magnitudinea modificărilor propuse

Apa de suprafață

Clasele de magnitudine pentru identificare impactului asupra apelor de suprafață au fost stabilite ținând cont de mărimea modificărilor elementelor de calitate raportată la suprafețele/lungimile totale ale corpurilor de apă ce pot fi influențate în urma implementării proiectului.



Tabel 116. Magnitudinea modificărilor

Magnitudine		Descriere
Negativă	Foarte mare	Modificări cantitative ce pot conduce la deteriorarea stării cantitative a corpului de apă (suprafața pe care se înregistrează scăderi semnificative este de $\geq 20\%$ din suprafața corpului de apă) Modificări calitative semnificative ce pot conduce la deteriorarea stării calitative a corpului de apă (suprafața pe care se înregistrează depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate este de $\geq 20\%$ din suprafața corpului de apă) Modificări care contribuie direct la împiedicarea îmbunătățirii stării cantitative și/sau calitative a corpului de apă
	Mare	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă
	Moderată	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă
	Mică	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între $2,5\%$ și 5% din suprafața corpului de apă
	Foarte mică	Modificări cantitative care conduc la scăderi semnificative pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă și/sau Modificări calitative care conduc la depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă
Nicio modificare		Nu există surse de contaminare a apei sau contribuția lor nu este semnificativă
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață mai mică de $2,5\%$ din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață mai mică



Magnitudine	Descriere
	de 2,5% din suprafața corpului de apă
Mică	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 2,5% și 5% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 2,5% și 5% din suprafața corpului de apă
Moderată	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 5% și 10% din suprafața corpului de apă
Mare	Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață cuprinsă între 10% și 20% din suprafața corpului de apă
Foarte mare	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea stării cantitative și/sau calitative a corpului de apă (trecere de la stare slabă la stare bună) și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor scăderi semnificative pe o suprafață mai mare sau egală de 20% din suprafața corpului de apă și/sau Acțiuni care conduc la evitarea/reducerea unor depășiri ale valorilor prag/standardelor de calitate pe o suprafață mai mare sau egală de 20% din suprafața corpului de apă



6.2.2 Prognozarea impactului

În contextul potențialelor impacturi asupra apelor/corpurilor de apă, intervențiilor proiectului au fost analizate din punct de vedere al potențialului a unor efecte care să conducă la înrăutățirea stării/potențialului sau la împiedicarea îmbunătățirii stării/potențialului apelor de suprafață și/sau a apelor subterane.

În perioada de execuție a reabilitării tronsonului de cale ferată Craiova-Caransebeș sursele posibile de poluare a apelor sunt:

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor inclusiv traversarea cursurilor de apă:
 - funcționarea utilajelor constituie o sursă potențială de poluanți, în special de reziduuri de produse petroliere (motorină, uleiuri etc.). Această situație apare în cazul stării tehnice imperfecte a utilajului sau a exploatarei sale necorespunzătoare;
 - emisii ale unor poluanți gazoși datorate traficului de vehicule grele (NO_x, CO, SO₂, compuși organici volatili particule în suspensie, PM₁₀ etc.). În același timp, vor rezulta particule din frecarea dintre suprafața drumului și a roților vehiculelor. Toate acestea vor fi spălate de precipitații și depozitate pe sol, de unde prin intermediul apelor pluviale pot ajunge în albia apelor de suprafață datorită morfologiei locale a terenului sau în apele subterane din zonă;
 - pierderile de materiale de construcții (în special mortar sau lapte de ciment), care pot conduce la creșterea alcalinității apei;
 - manevrarea necorespunzătoare a substanțelor chimice și periculoase și a combustibilului la alimentarea utilajelor;
 - depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor;
 - realizarea lucrărilor de excavații pentru fundații vor genera o creștere a turbidității apelor. Astfel, lucrările desfășurate în zona cursurilor de apă au impact direct asupra ecosistemelor acvatice, deoarece încărcarea apelor cu aluviuni poate reduce energia luminoasă care străbate ecosistemul și concentrația oxigenului în apă;
 - lucrări de defrișare ce pot reprezenta o sursă difuză de poluare a apelor de suprafață deoarece pot conduce la creșterea temporară a turbidității apelor, dar această formă de impact este temporară și reversibilă. Din tehnologia utilizată nu rezultă ape uzate;
 - levigatul de la depozitele temporare pentru deșeuri contaminate cu produse petroliere și metale. Prin proiect vor fi prevăzute condiții speciale pentru realizarea acestora - numai în locurile special amenajate (pe platforme de beton, prevăzute cu șanțuri de gardă și decantoare pentru reținerea pierderilor), în acest fel se poate evita aceasta sursă de poluare;
 - execuția lucrărilor de:
 - reabilitare/modernizare și construcție a podurilor de cale ferată;
 - construcția zidurilor de sprijin;



- terasamente și a celorlalte lucrări de construcții;
- transportul, manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție (betoane, pământ, piatră sparta, nisip) și a materialelor rezultate din demolări;
- organizările de șantier (deversarea de ape tehnologice în cazul producerii unor accidente/avarii la facilitățile de epurare ape uzate, pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului);
- traficul auto (manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă).

Având în vedere că lucrările vor fi realizate pe o perioadă limitată în timp pe o suprafață restrânsă și luând în considerare adoptarea măsurilor de diminuare a impactului, se apreciază că poluanții care vor ajunge în mod obișnuit în perioada de execuție în cursurile de apă nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosințele de apă deoarece:

- cursurile de apă sunt intersectate punctual de calea ferată astfel încât probabilitatea de poluare este redusă, aceasta putându-se manifesta numai accidental;
- monitorizarea lucrărilor de execuție a infrastructurii căilor de transport feroviar efectuată în perioada de reabilitare a tronsoanelor de pe coridorul IV pan European, nu a pus în evidență poluarea apelor și nici a modificării încadrării acestora în categoriile de calitate, datorită activității de construcție în domeniul menționat.

Etapa de exploatare

Este posibilă poluarea apelor de suprafață și subterane numai în cazul producerii unei poluări accidentale, incidentale, cu poluanți specifici rezultați ca urmare a producerii unor accidente feroviare sau a defecțiunilor înregistrate la mijloacele de transport (vagoane cisternă pentru produse lichide sau vagoane specializate pentru transportul produselor pulverulente). În acest caz se vor adopta măsurile specifice de prevenire, intervenție și combatere a poluărilor accidentale prevăzute de legislația în vigoare cu asigurarea reținerii pe cât posibil a poluanților la sursă. Pentru prevenirea/limitarea/diminuarea eventualelor consecințe titularul proiectului va întocmi "*Planul de prevenire și combatere a poluărilor accidentale*".

Pe lângă măsurile menționate mai sus, în proiect au fost stabilite o serie de soluții tehnice menite să prevină accidentele în perioada de exploatare a căii ferate și anume:

- Ridicarea nivelului căii ferate pe zonele inundabile în scopul prevenirii inundării terasamentului căii (eliminarea unui factor de risc generator de accidente);
- Dotarea cu separatoare de hidrocarburi la punctele de evacuare a apelor menționate în cadrul proiectului pentru prevenirea poluării accidentale a apelor;
- Dotarea unor poduri cu cuvă de balast, pentru prevenirea scurgerii accidentale.

Dezafectarea

În perioada de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- Deversarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente este interzisă;
Impactul asupra apelor în perioada de dezafectare este caracterizat ca fiind minor negativ, pe termen scurt și cu efect local.
Impactul este reversibil – efectele încetează la terminarea lucrărilor de construcții.



Tabel 117. Evaluarea impactului potențial asupra apelor de suprafață

Cod	Tip intervenție	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natur a impac t	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.0	Realizarea organizării de șantier	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață	Deteriorarea stării chimice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Improbabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.0	Realizarea organizării de șantier	Evacuare a apelor pluviale din organizarea de șantier	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură / terasamente	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață	Deteriorarea stării chimice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură / terasamente	Excavări / Umpluturi / montaj	Creșterea turbidității	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă mică	Moderat negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Execuțarea șanțurilor ranforsate	Alterare conectivității cu apele subterane	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.3	Lucrări la poduri și podețe	Construirea podurilor și a podețelor	Îndepărtarea vegetației ripariene	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Rar	Mare	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
E.3	Lucrări la poduri și podețe	Construirea podurilor	Modificări hidromorfologice	Deteriorarea stării ecologice a	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod	Tip intervenție	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natur a impact t	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
		și a podețelor		corpului de apă											
E.3	Lucrari la poduri si podețe	Construirea podurilor și a podețelor	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Rar	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.4	Tunele	Realizare de tunele noi și reabilitare tunele existente	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Lucrări de reabilitare și modernizare a clădirilor/cladiri noi	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Realizare drumuri tehnologice	Lucrări de terasament	Alterarea malurilor albiei	Deteriorarea stării ecologice a corpului de apă	Negativ	Direct	Da	Local	Scurtă	Periodic	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Scurgeri accidentale de poluanți în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Accidental	Mare	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ
O.2	Gestionarea apelor uzate	Epurarea apelor uzate	Pătrunderea poluanților în apele de	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Lungă	Periodic	Probabil	Reversibil	Mare	Negativă moderată	Moderat negativ



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod	Tip intervenție	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
			suprafață												
D.1	Realizarea organizării de șantier	Evacuarea apelor pluviale din organizația de șantier	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	Da	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Refacere malurilor râurilor	Îmbunătățirea stării corpurilor de apă	Pozitiv	Direct	Da	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Pozitivă mică	Moderat pozitiv
D.3	Lucrări de refacere/întreținere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic	Pătrunderea poluanților în apele de suprafață	Alterarea calității apelor de suprafață	Negativ	Direct	DA	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ

Tabel 118. Evaluarea impactului potențial asupra apelor subterane

Cod	Tip intervenție	Etapa	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.0	Realizarea organizării de șantier	Execuție	Alimentare cu apă din subteran	Pătrunderea poluanților în apele subterane	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.0	Realizarea organizării de	Execuție	Depozitare	Pătrunderea poluanților	Alterarea calității	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod	Tip intervenție	Etapă	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durată	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
	șantier		materiale și deșeurile	În pânza freatică	apelor subterane											
E.0	Realizarea organizării de șantier	Execuție	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură/terasamente	Execuție	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Execuție	Realizarea zidurilor de sprijin ????	Înteruperea conectivității apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Ireversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Execuție	Realizarea consolidărilor piloți/Sprijiniri ????	Modificarea regimului de curgere a apelor subterane	Scăderea nivelului apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Ireversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.3	Poduri/podețe/pasaje	Execuție	Lucrări de execuție a platformelor temporare aferente	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Ireversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod	Tip intervenție	Etapă	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
			excavări/umpluturi			Negativ										
E.4	Tunele	Execuție	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile	Execuție	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Realizare drumuri tehnologice	Execuție	Deversări accidentale de poluanți	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă foarte mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Operare	Traficul pe calea ferată	Scurgeri accidentale de poluanți în apele subterane	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Accidental	Incert	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier	Dezafectare	Depozitare materiale/deșeuri	Pătrunderea poluanților în pânza freatică	Alterarea calității apelor subterane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
D.2	Realizarea organizării de	Dezafectare	Deversări	Pătrunderea poluanților	Alterarea calității	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Accidental	Incert	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod	Tip intervenție	Etapă	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durată	Frecvență	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
	șantier		accidentale de poluanți	în pânza freatică	apelor subterane											



Concluzii:

Lucrările desfășurate în zona cursurilor de apă au impact direct asupra ecosistemelor acvatice. Se va înregistra o creștere a turbidității printr-o încărcare a apelor cu aluviuni. Această creștere poate reduce energia luminoasă care străbate ecosistemul și concentrația oxigenului în apă.

Având în vedere că lucrările vor fi realizate pe o perioadă limitată în timp pe o suprafață restrânsă și luând în considerare adoptarea măsurilor de diminuare a impactului, se apreciază că poluanții care vor ajunge în mod obișnuit în perioada de execuție în cursurile de apă nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosințele de apă deoarece:

- cursurile de apă sunt intersectate punctual de calea ferată astfel încât probabilitatea de poluare este redusă, aceasta putându-se manifesta numai accidental;
- monitorizarea lucrărilor de execuție a infrastructurii căilor de transport feroviar efectuată în perioada de reabilitare a tronsoanelor de pe coridorul IV pan European, nu a pus în evidență poluarea apelor și nici a modificării încadrării acestora în categoriile de calitate, datorită activității de construcție în domeniul menționat.

Daunele potențiale aduse ecosistemelor acvatice în perioada de execuție sunt reversibile și anume:

- bentosul are capacitate de refacere;
- ihtiofauna migrează din zonele afectate temporar de lucrările de execuție;

Conform Ordinului 161/2006 - "Normativ privind clasificarea calității apelor de suprafață în vederea stabilirii stării ecologice a corpurilor de apă", cursurile de apă din zona sectorului de cale ferată studiat s-au încadrat preponderent în clasa de calitate II.

Apa din precipitații care va ajunge în aceste cursuri de apă de suprafață după ce a spălat platforma șantierului nu este în măsură să modifice încadrarea în categorii de calitate a apelor din zonă.

Concentrațiile de poluanți, determinate în procesul de monitorizare a apele uzate, care vor rezulta de la organizările de șantier, vor respecta limitele de încărcare cu poluanți conform:

- NTPA - 001/2005 pentru apele uzate evacuate în emisari naturali;
- NTPA - 002/2005 "Normativ privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților.

Prin soluțiile tehnice adoptate prin proiect:

- colectare a apelor uzate provenite din stațiile c.f.
- colectarea apelor pluviale și evacuarea dirijată a acestor către emisari, se elimină problemele existente la rețelele de alimentare cu apă și canalizare din stațiile c.f.

Amenajările cursului de apă vor permite:

- scurgerea liberă, naturală a apelor, conservarea ecosistemelor acvatice;
- refacerea și menținerea echilibrului hidrologic, morfologic și al biodiversității, în zona în care se face amenajarea;



Așezarea geotextilului/geogrila de separație determină o mărire a drenajului și previne contaminarea straturilor de bază/sub-bază.

Apele subterane prezintă o distribuție neuniformă în spațiu, în funcție de complexitatea tectonică și litologică, de morfologia de suprafață și de condițiile climatice, cu caracteristici fizico-chimice variate, de la apele dulci la cele minerale/sărate, de la apele normale la cele termale. În funcție de geneză și condiții de înmagazinare se disting ape freatice și ape de adâncime

Impactul asupra apelor subterane va fi resimțit în zonele unde:

- vor fi efectuate excavații pentru fundația pilonilor;
- se va face o depozitare a deșeurilor/ deșeurilor periculoase fără a respecta legislația de mediu în vigoare;
- apar neetanșeități la rețelele de canalizare din cadrul stațiilor c.f.;
- se identifică o poluare biologică - dejecții de la trenurile de calatori.

În ceea ce privește posibilitatea de poluare a stratului freatic, se apreciază că aceasta va fi puțin probabilă dacă se vor respecta cerințele din legislația privind protecția mediului și din actele de reglementare emise de autorități.

Impactul asupra apelor în perioada de execuție este caracterizat ca fiind minor negativ, pe termen scurt și cu efect local.

Prin adoptarea măsurilor tehnice de reducere a impactului datorat traficului feroviar asupra factorului de mediu apă, acesta va fi pozitiv și de lungă durată.

E emisiile de praf sau pulberi metalice, care se pot depune pe suprafața apei, generate de curenții de aer produși de mișcarea trenurilor și din procesul de frânare, datorita debitelor masice foarte mici, vor genera un impact nesemnificativ asupra apelor de suprafață.

Se apreciază că emisiile de substanțe poluante (provenite de la traficul rutier specific șantierului, de la manipularea și punerea în opera a materialelor) care ar putea ajunge direct sau indirect în apele de suprafața sau subterane nu sunt în cantități importante și nu modifică încadrarea în categorii de calitate a apei, deoarece:

- Cursurile de apă sunt intersectate punctual de calea ferată astfel încât probabilitatea de poluare este redusă, aceasta putându-se manifesta numai accidental;
- Nu s-a pus în evidență poluarea apelor și nici a modificării încadrării acestora în categoriile de calitate, datorită activității de construcție în domeniul menționat, dacă se respectă tehnologiile de execuție și se iau toate măsurile de evitare a poluărilor accidentale, acest fapt a rezultat din experiența monitorizării lucrărilor de execuție a infrastructurii căilor de transport feroviar,

În ceea ce privește posibilitatea poluării stratului freatic, se apreciază că aceasta va fi puțin probabilă. Se va impune depozitarea carburanților în rezervoare etanșe, întreținerea utilajelor (spălarea lor, efectuarea de reparații, schimburile de piese, de uleiuri, alimentarea cu carburanți etc.) numai în locurile special amenajate (pe platforme de beton, prevăzute cu decantoare pentru reținerea pierderilor de combustibili sau alte produse poluante).



Pe toată perioada execuției lucrărilor se vor respecta condițiile care vor fi impuse în Avizul de Gospodărirea Apelor și Acordul de Mediu.

Cantitățile de poluanți care vor ajunge în mod obișnuit în perioada de execuție în cursurile de apă nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosințele de apă. Numai prin deversarea accidentală a unor cantități mari de combustibili, uleiuri sau materiale de construcții s-ar putea produce daune mediului acvatic.

6.2.3 Măsurile de evitare și reducere a impactului

Perioada de execuție și operare

Măsurile în perioada de execuție și operare:

- Depozitarea de materialelor, deșeurilor din construcții, precum și staționarea utilajelor în albiile cursurilor de apă, **este interzisă**;
- Amplasarea organizărilor de șantier trebuie realizată la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, cu respectarea zonelor de protecție hidrologică;
- Organizările de șantier și bazele de producție vor fi prevăzute cu sisteme de canalizare, epurare și evacuare a apelor uzate menajere și pluviale;
- Adoptarea de soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă;
- Amplasarea drumurilor de acces cu respectarea zonelor de protecție hidrologică;
- Deversarea de ape uzate neepurate, reziduuri sau deșeuri în apele de suprafață sau subterane, **este interzisă**;
- Se vor respecta normele de protecție sanitară a surselor de alimentare cu apă subterană sau de suprafață;
- Amplasarea de toalete ecologice pentru angajați în zona fronturilor de lucru;
- Apele preepurate vor respecta prevederile NTPA 001, **NORMATIV** privind stabilirea limitelor de încărcare cu poluanți a apelor uzate industriale și orășenești la evacuarea în receptorii naturali și NTPA 002/2005, **NORMATIV** privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților și direct în stațiile de epurare.
- Prin adoptarea măsurilor tehnice de reducere a impactului datorat traficului feroviar asupra factorului de mediu apă, acesta va fi pozitiv și de lungă durată;
- Se va realiza, în cadrul organizării de șantier, o stație de epurare pentru apele uzate, iar de aici apa epurată va ajunge la un separator de nămol și hidrocarburi, de la gura de evacuare din organizarea de șantier.

Modul de evacuare a apelor uzate menajere din timpul execuției lucrărilor va fi asigurat de către antreprenor cu respectarea cerințelor legale, prin surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier. Se consideră că activitatea de șantier organizată corespunzător, poate evita riscurile ecologice, asigurând protecția biocenozelor, menținerea echilibrului ecologic și a posibilităților de utilizare a apei.

Evacuarea apelor uzate provenite de la atelierul de reparații și întreținere, grupurile sanitare, birouri, dormitoare, cantină etc., se va realiza printr-un sistem de conducte conectat la o stație de epurare. Apa epurată va fi deversată în emisari/vidanțată pe bază de contract cu o firmă specializată și autorizată.



Evacuarea apelor rezultate din activitățile umane (toaile ecologice) sau din spălarea utilajelor și stațiilor, va fi periodic făcută de firme specializate și autorizate pentru astfel de activități, care vor efectua și activitățile de curățare.

Apele pluviale ce spală platformele organizării de șantier vor fi colectate, iar înainte de a fi evacuate în mediul natural acestea vor trece printr-un separator de nămol și hidrocarburi.

În stații dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din **drenuri longitudinale**, dispuse din două în două linii, unde fața superioară a terasamentului este prevăzută a se amenaja cu coame și dolii, iar în zona peroanelor de o parte și de alta a acestora drenurile vor fi realizate cu tuburi PEHD și protejate cu **geotextil cu rol de filtrare**. Diametrul tuburilor variază între 150 mm și 400 mm. Tuburile sunt perforate parțial, pe două treimi din circumferință.

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 întreținerea drenurilor s-au prevăzut **cămine de vizitare** cu diametrul $\varnothing = 1000$ mm amplasate la distanță de 50 m unul de altul.

Toate punctele de deversare a apelor de la drenurile c.f. vor fi prevăzute cu separator de nămol și hidrocarburi, amplasat în amonte de căminul de descărcare.

Cantitățile de poluanți care vor ajunge în mod obișnuit în perioada de execuție în cursurile de apă nu vor afecta ecosistemele acvatice sau folosințele de apă. Numai prin deversarea accidentală a unor cantități mari de combustibili, uleiuri sau materiale de construcții s-ar putea produce daune mediului acvatic.

Dezafectarea

În perioada de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție. Este **interzisă** deversarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente.

6.2.4 Concluziile Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă

Prezentul studiu a urmărit analiza potențialelor impacturi asupra stării/ potențialului ecologic și stării chimice a corpurilor de apă de suprafață, respectiv stării cantitative și calitative a corpurilor de apă subterană, ca urmare a implementării proiectului.

Au fost identificate 26 de corpuri de apă de suprafață ca fiind potențial afectate de proiect. Dintre cele 26 de corpuri de apă de suprafață pentru care au fost identificate potențiale impacturi, 21 sunt traversate cu poduri, 3 cu viaducte, iar 2 sunt traversate cu podețe.

Aceste structuri există în prezent pe corpurile de apă analizate, proiectul vizând înlocuirea lor și realizarea sau refacerea amenajărilor hidrotehnice de protecție a acestora.



Proiectul propune lucrări de deviere a corpului de apă Belareca – izv.cf.Mehadica + afl. (RORW6.2.12_B1) în zona viaductului de la km.427+619 pe lungimea de 100 m și o corectie a albiei în zona podului de la km.427+242.

Proiectul propune în aceste zone protecția malurilor cu saltele de gabioane, iar împotriva afuierii pilelor viaductului au fost prevăzute saltele de anrocamente.

Având în vedere lungimile relativ mici ale acestor lucrări raportate la lungimea totală a corpurilor de apă unde acestea au fost propuse, nu s-a considerat un potențial impact semnificativ ce ar putea conduce la deteriorarea stării corpurilor de apă, însă în studiu au fost prevăzute măsuri de reducere a impactului datorat acestor tipuri de lucrări.

Corpurile de apă de suprafață intersectate de traseul proiectului de reabilitare a căii ferate Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș sunt atât de tip natural (râu natural), cât și puternic modificat. Majoritatea corpurilor de apă intersectate prezintă o stare/potențial ecologic(ă) Bun(ă).

Din punct de vedere al stării chimice, toate corpurile de apă de suprafață prezintă o stare chimică Bună cu excepția corpului de apă Dunarea- Portile de Fier 1.

Pentru acest corp de apă în cadrul prezentului studiu nu au fost identificate mecanisme cauza efecte directe sau indirecte.

Pentru o parte dintre corpurile de apă, în cadrul Planurilor de Management ale Bazinelor Hidrografice Jiu și Banat au fost prevăzute măsuri pentru îmbunătățirea stării/ potențialului. Măsurile enunțate în Planurile de Management implică în principal realizarea sau modernizarea sistemelor de alimentare cu apă și de canalizare din localitățile apropiate corpurilor de apă.

Având în vedere lungimile relativ mici ale lucrărilor raportate la lungimea totală a corpurilor de apă unde acestea au fost propuse, nu s-a considerat un potențial impact semnificativ ce ar putea conduce la deteriorarea stării corpurilor de apă.

Intervențiile proiectului generează o serie de efecte asupra elementelor de calitate asociate corpurilor de apă în principal în cadrul etapei de construcție.

În această etapă principalul element de calitate afectat este vegetația ripariană. Efectele asupra acestei componente au fost considerate cu o extindere spațială redusă, raportată la suprafața disponibilă pe fiecare corp de apă. Au fost estimate a fi afectate procente < 1% din suprafața vegetației ripariene.

Dintre lucrările propuse în proiect, a fost urmărită eliminarea oricăror intervenții ce au potențialul de a crea bariere în conectivitatea longitudinală și laterală a corpurilor de apă.

Potențialele impacturi generate de proiect asupra elementelor biologice de calitate sunt asociate pierderii unor zone reduse de habitat ca urmare a unor lucrări din etapa de construcție (execuția unor lucrări hidrotehnice și a lucrărilor temporare pentru realizarea infrastructurilor podurilor în albie).

Pentru corpurile de apă subterană nu au fost identificate mecanisme cauză-efect care să conducă la deteriorarea calității acestora.

Din punct de vedere cumulativ, nivelul estimat al impactului este redus, o afectare a stării/ potențialului corpurilor de apă fiind improbabilă.



Analiza impactului cumulat a luat în considerare presiunile actuale asupra corpurilor de apă cât și principalele proiecte propuse în zona proiectului.

Pentru reducerea suplimentară a nivelului efectelor identificate, în cadrul prezentului studiu au fost propuse măsuri adiționale, detaliate în următoarea secțiune. Acestea au rolul de a asigura o afectare cât mai redusă a elementelor de calitate și o scădere a riscurilor pentru starea/ potențialul corpurilor de apă din zona proiectului.

Pentru proiectul analizat nu este necesară aplicarea articolului 27 din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare.

Se estimează că prin realizarea și implementarea proiectului analizat nu există riscul de deteriorare a stării bune/potențialului bun și nu se împiedică atingerea stării bune/potențialului bun a acestora, atât la nivel global cât și la nivelul elementelor de calitate.

Măsurile prevăzute în cadrul prezentului studiu au rolul de a minimaliza nivelul efectelor preconizate a putea apărea ca urmare a realizării proiectului și de a evita sau reduce orice potențiale impacturi asupra elementelor de calitate ale corpurilor de apă.

6.3 Aerul

6.3.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer

Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer. Semnificația impacturilor potențiale asupra factorului de mediu aer a fost analizată pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Clasele de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu aer au fost stabilite în funcție de starea actuală privind calitatea aerului în zona proiectului.

Tabel 119. Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei de aer

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone în care se înregistrează frecvente depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.
Mare	Zone în care se înregistrează ocazional depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru mai mulți poluanți atmosferici relevanți pentru proiectul propus.
Moderată	Zone în care nu se înregistrează depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru poluanții atmosferici relevanți pentru proiectul propus. Valorile se încadrează în intervalul 75% - 100% din CMA și nu există



Sensibilitate	Descriere
	perspectiva de a fi depășite CMA pe termen scurt (2-3 ani)
Mică	Zone în care nu se înregistrează depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru poluanții atmosferici relevanți pentru proiectul propus. Valorile se încadrează în intervalul 50% - 75% din CMA și nu există perspectiva de a fi depășit pragul de 75% din CMA pe termen scurt (2-3 ani)
Foarte mică	Zone în care nu se înregistrează depășiri ale concentrațiilor maxim admisibile (CMA: valori limită și niveluri critice) pentru poluanții atmosferici relevanți pentru proiectul propus. Valorile sunt mai mici de 50% din CMA și nu există perspectiva de a fi depășit pragul de 50% din CMA pe termen scurt (2-3 ani)

În evaluarea impactului asupra calității aerului, zonele din interiorul localităților traversate de proiect au fost considerate zone cu sensibilitate moderată și zonele din afara acestora au fost considerate zone cu sensibilitate mică.

Clasele de magnitudine pentru identificarea impactului asupra aerului au fost stabilite ținând cont de mărimea modificărilor calitative.

Tabel 120. Clasele de magnitudine pentru identificarea impactului asupra componentei de aer

Magnitudine		Descriere
Negativă	Foarte mare	Depășirea concentrațiilor maxim admise (CMA) ale poluanților în aerul ambiental ca urmare a contribuției proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale.
	Mare	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații cuprinse 70-99% din CMA.
	Moderată	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații cuprinse 50-70% din CMA.
	Mică	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații cuprinse 20-50% din CMA.
	Foarte mică	Contribuția proiectului plus valorile deja existente în condițiile inițiale conduc la concentrații <20% din CMA.
Nicio modificare		Nu există surse de contaminare a aerului sau contribuția lor este nedecelabilă
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu <10% din CMA
	Mică	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu 10-20% din CMA



Magnitudine	Descriere
Moderată	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu 20-50% din CMA
Mare	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu 50-70% din CMA
Foarte mare	Acțiuni care contribuie la reducerea concentrațiilor de poluanți atmosferici cu >70% din CMA

6.3.2 Prognozarea impactului

Impactul datorat *executării* lucrărilor asupra factorului de mediu aer apare în urma emisiilor atmosferice din timpul desfășurării acestora și sunt asociate în principal cu:

- activitățile de excavare;
- manevrarea unor materiale/deșeuri;
- transportul materialelor și a componentelor necesare execuției lucrărilor;
- activitățile din organizările de șantier

Se estimează o creștere a nivelului de pulberi în suspensie și a concentrațiilor de gaze de eșapament de la mijloacele auto în aerul atmosferic, aceste fenomene având loc pe intervale scurte de timp.

Emisiile de praf, care apar în timpul execuției lucrărilor proiectate sunt asociate lucrărilor de terasamente, de manipulare și punere în operă a materialelor de construcție, de nivelare, precum și altor lucrări specifice.

Degajările de praf în atmosferă variază adesea substanțial de la o zi la alta, depinzând de nivelul activității, de specificul operațiilor și de condițiile meteorologice. Natura temporară a lucrărilor de construcție, specificul diferitelor faze de execuție, modificarea fronturilor de lucru diferențiază net emisiile specifice acestor lucrări de alte surse nedirijate de praf, atât în ceea ce privește estimarea, cât și controlul emisiilor.

Controlul prafului se va face prin folosirea apei sau a unor materiale de acoperire a depozitelor temporare de pământ.

Cantitatea și compoziția gazelor de eșapament depinde de diverși factori cum ar fi: tipul de carburant utilizat, tipul de vehicul și utilizarea acestuia, performanța motorului, randamentul arderii interne sau prezența unui convertor catalitic, pentru o minimizare a efectelor traficului tehnologic se va avea în acest.

Din monitorizările efectuate pentru lucrările de modernizare/reabilitare linie cf - fronturi de lucru - pe alte tronsoane, folosind tehnologia clasică de execuție, s-a constatat ca nu s-a produs o înrăutățire simțitoare a calității aerului (excepție - pulberile în suspensie) în zonă, ca urmare a creșterii traficului rutier deoarece:

- s-a realizat o circulație fluentă pentru a menține un regim optimal de circulație.
- au fost reduse blocajele în circulație, ce au drept consecință porniri și opriri ale motoarelor sau mers în gol;
- pentru autovehiculele s-a impus să corespundă condițiilor tehnice;



- emisiile de sursele mobile au fost în conformitate cu reglementările în vigoare pentru utilaje mobile.

Aportul suplimentar de emisii pentru aer la fondul existent nu va fi major și nu poate conduce la depășiri ale valorilor prag conform Legii nr. 104/2011, în zona nu sunt alte surse suplimentare de emisii.

Impactul datorat lucrărilor de defrișare asupra calității aerului apare datorită emisiilor de praf provenite din operațiunile de defrișare și o altă cauză fiind emisiile de substanțe poluante aferente funcționării mijloacelor de transport și a utilajelor tehnologice necesare pentru tăierea și transportul materialului lemnos.

Impactul datorat funcționării stațiilor de beton va fi limitat de măsurile adoptate prin actele de reglementare emise pentru funcționarea acestora.

Schimbarea în timp a poziției surselor de emisie (datorită deplasării frontului de lucru) determină un impact local redus pe termen lung și scăderea probabilității de apariție a unor valori mari ale concentrațiilor pe termen scurt.

Emisiile din timpul lucrărilor de amenajare vor fi asociate în principal cu mișcarea pământului, transportul și manevrarea materialelor. Execuția lucrărilor va implica folosirea utilajelor specifice diferitelor categorii de operații, ceea ce va conduce la apariția unor surse de poluanți caracteristici motoarelor cu ardere internă.

Complexul de poluanți organici și anorganici emisi în atmosfera prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate (NOx, SO2, CO, particule). Cantitățile de poluanți emise în atmosfera de utilaje depind, în principal, de următorii factori: tehnologia de fabricație a motorului, puterea motorului, consumul de carburant pe unitatea de putere; capacitatea utilajului și de vechimea motorului/utilajului.

Emisiile de poluanți sunt cu atât mai reduse cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare având consumuri cât mai reduse pe unitatea de putere.

Emisiile de praf, care apar în timpul execuției, sunt asociate lucrărilor de excavare, de manipulare și punere în opera a pământului și a materialelor de construcție, de nivelare și taluzare, precum și altor lucrări specifice. Nivelul emisiilor de praf diferă de la o zi la alta funcție de nivelul activității, condiții meteorologice și de specificul operațiilor.

Realizarea lucrărilor de către constructor/antreprenor se va face etapizat, pe tronsoane tehnologice, fapt ce va implica deplasarea periodică a fronturilor de lucru. În acest mod impactul va fi temporar, pe areale restrânse, de intensitate redusă și reversibil, asupra zonelor adiacente în care va fi pusă în operă investiția.

Ținând cont de aspectele menționate, se poate considera că execuția lucrărilor nu va avea un impact semnificativ și pe termen lung asupra calității aerului.

Impactul datorat execuției lucrărilor asupra calității aerului va fi strict local și de intensitate redusă, limitat, în general, la perimetrul amplasamentelor și al fronturilor de lucru



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Impactul datorat traficului feroviar va fi diminuat prin măsurile adoptate prin proiect având ca efect o reducere a emisiilor cu efect de sera și CO₂ (linie reabilitată - emisii de praf reduse, consum de combustibili fosili redus, etc.)

Realizarea lucrărilor de modernizare/reabilitare va avea, în ansamblu, un impact pozitiv, asupra factorului de mediu aer, prin îmbunătățirea semnificativă a calității aerului în principalele zone locuite din vecinătatea liniei cf.

În cazul etapei de dezafectare a proiectului a fost estimat un impact redus negativ asupra aerului,
emisiile de poluanți atmosferici fiind similare cu cele din etapa de execuție.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 121. Evaluarea impactului potențial asupra factorului de mediu aer

Cod	Tip intervenție	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.0.	Realizare organizări de șantier	Amenajări temporare	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavări / umpluturi / montaj	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Excavări / umpluturi / montaj	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.3	Poduri, podețe, pasaje	Lucrări de execuție platforme temporare aferente podurilor și podețelor (excavări, umpluturi)	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Tunele	Lucrări de execuție tuneluri	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Construcții a clădirilor civile	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.6	Drumuri tehnologice, drumuri de acces, treceri la nivel	Lucrări de terasament	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Cod	Tip intervenție	Cauze	Efecte asociate	Impacturi directe	Pozitiv Negativ	Natura impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitate	Reversibilitate	Sensibilitate	Magnitudine	Semnificație impact
E.8	Lucrări de protecția mediului	Execuția amplasării panourilor fonoabsorbante, perdele forestiere	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurta	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.9	Lucrări de refacere a amplasamentului	Lucrări de degajare a deșeurilor și a materialelor de pe amplasament	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurta	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	negativ	Direct	Nu	Local	Scurta	Intermitent	Mare	Reversibil	Mica	Negativ foarte mica	Redus negativ
D.1	Realizarea organizărilor de șantier	Amenajări temporare	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurta	Intermitent	Mare	Reversibil	Mica	Negativ foarte mica	Redus negativ
D.2.	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Emisii de poluanți atmosferici	Modificare a calității aerului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativ foarte mica	Redus negativ



6.3.3 Măsuri de evitare și reducere a impactului

În perioada de construcție, ca măsuri de protecție se impun cele din categoria măsurilor preventive, realizabile prin supravegherea funcționării obiectivelor în limitele proiectate, iar în cazul apariției unei defecțiuni se impune depistarea rapidă a acesteia, urmată de remedierea în scurt timp. Pentru diminuarea impactului asupra calității aerului, se recomandă luarea următoarelor măsuri în perioada de execuție a lucrărilor:

- limitarea vitezei de deplasare a vehiculelor la maxim 20 km/h pe drumurile tehnologice și în interiorul localităților
- în perioadele lipsite de precipitații se va asigura umectarea drumurilor tehnologice și a zonelor cu lucrări active în vederea reducerii emisiilor de particule și încadrarea concentrațiilor (PM10/PM2,5) în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare
- transportul pământului, deșeurilor și oricăror materiale care degajă praf se va realiza la nivelul întregului proiect exclusiv cu autocamioane acoperite cu prelate (prelate pentru bene) în scopul reducerii emisiilor de particule
- curățarea roților vehiculelor înainte de ieșirea din șantier pe drumurile publice
- oprirea motoarelor utilajelor în perioadele în care nu sunt implicate în activitate
- evitarea executării lucrărilor care presupun manevrarea maselor de sol (decopertări/umpluturi) în perioadele cu vânturi puternice
- în timpul lucrărilor de demolare/ dezafectare se va asigura umectarea materialelor pentru reducerea la minim a emisiilor de particule, precum și acoperirea deșeurilor rezultate din demolări sau umectarea acestora pentru prevenirea împrăștierii prafului în perioadele cu vânturi puternice

În perioada de operare:

Prin proiect sunt/vor fi prevăzute instalații de încălzire și preparare apă caldă precum și aparate de climatizare ce vor fi agrementate tehnic și conforme cu normele europene, fabricate de producători consacrați în domeniu și, care garantează caracteristici tehnice ce vor asigura un nivel maxim al emisiilor de poluanți sub valorile limita prevăzută de legislația în vigoare.

În perioada de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție.



6.4 Clima și schimbări climatice

6.4.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu climă

Evaluarea semnificației impactului s-a bazat pe două criterii: sensibilitatea zonei de studiu și magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Tabel 122. Clasele de sensibilitate utilizate în evaluarea impactului asupra componentei Climă

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Zone în care este estimată o modificare semnificativă a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe deosebit de grave Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe deosebit de grave
Mare	Zone în care este estimată o modificare mare a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe grave Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe grave
Moderată	Zone în care este estimată o modificare moderată a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe moderate Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe moderate
Mică	Zone în care este estimată o modificare mică a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Zona este expusă unor hazarde naturale cu consecințe reduse Apariția unor hazarde antropice conduc la consecințe reduse
Foarte mică	Zone în care este estimată o modificare foarte mică a valorilor variabilelor climatice (în următorii 30-50 de ani) relevante pentru dezvoltarea propusă Hazardele nu produc consecințe sau nivelul lor este scăzut



Tabel 123. Clasele de magnitudine utilizate în evaluarea impactului asupra componentei Climă

Magnitudine		Descriere
Negativă	Foarte mare	Activități cu risc foarte ridicat pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad foarte ridicat de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Mare	Activități cu risc ridicat pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad ridicat de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Moderată	Activități cu risc moderat pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad moderat de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Mică	Activități cu risc redus pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad redus de vulnerabilitate la schimbări climatice
	Foarte mică	Activități cu risc foarte redus pentru producerea unor dezastre și/sau cu un grad foarte redus de vulnerabilitate la schimbări climatice
Nicio modificare		Nu există surse
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care reduc într-o măsură foarte mică riscul de producere a unor dezastre și/sau care contribuie într-o foarte mică măsură la reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Mică	Acțiuni care reduc într-o măsură mică riscul de producere a unor dezastre și/sau care contribuie într-o mică măsură la reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Moderată	Acțiuni care reduc într-o măsură moderată riscul de producere a unor dezastre și/sau care contribuie într-o moderată măsură la reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Mare	Acțiuni cu contribuție ridicată la reducerea riscului de producere a unor dezastre și/sau cu eficiență ridicată în reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice
	Foarte mare	Acțiuni cu contribuție semnificativă la reducerea riscului de producere a unor dezastre și/sau cu eficiență foarte ridicată în reducerea contribuțiilor/adaptarea la schimbări climatice

6.4.2 Prognozarea impactului

Etapa de construcție

Principalele efecte asupra condițiilor climatice asociate lucrărilor sunt cele legate de emisiile generate în etapa de construcție ca urmare a activităților asociate acestora. Ținând cont însă de durata relativ scurtă a etapei de construcție (din punct de vedere al schimbărilor climatice) este estimat ca în această etapă să nu apară impacturi asupra condițiilor climatice ca urmare a intervențiilor propuse prin proiect.

Etapa de operare

Din punctul de vedere al efectelor proiectului asupra componentei climatice, având în vedere particularitățile acestuia și comparativ cu situația actuală, în etapa de operare



este estimată o îmbunătățire a nivelului emisiilor de GES prin atragerea pe calea ferată a unei părți din traficul rutier, urmare a încurajării utilizării transportului pe calea ferată.

Pentru proiectul „Reabilitarea liniei feroviare Craiova-Drobeta Turnu-Severin-Caransebeș” a fost realizată o analiză privind vulnerabilitatea proiectului la schimbări climatice, fiind evaluate riscurile care pot apărea în cazul variabilelor climatice: temperatura aerului, precipitații, viteza vântului, inundațiile, incendiile de vegetație, alunecări de teren, riscul seismic, deșertificarea/seceta, torenții, ploile înghețate, ceața, ninsorile/viscolul. Pentru a putea stabili modul în care sectorul transporturi, cu referire la transportul feroviar, este sau poate fi afectat în viitor de schimbările climatice, trebuie identificate principalele amenințări și să se evaluează riscurile și vulnerabilitățile sectoriale. În sectorul transporturilor feroviare amenințările identificate sunt:

Tabel 124. Tabel cu identificarea amenințărilor în funcție de fenomenele climatice

Presiune climatică	Amenințări identificate
Căldurile din timpul verii (creșterea temperaturii)	<ul style="list-style-type: none"> → deformarea liniilor; → uzarea materialului rulant; → instabilitate crescută a terasamentelor; → supraîncălzirea echipamentului (ventilația locomotivei, aclimatizare); → creșterea numărului de incendii poate duce la deteriorarea infrastructurii; → condiții de muncă necorespunzătoare pentru personal în condiții meteorologice extreme
Temperaturi minime/gheața/ chiciura	<ul style="list-style-type: none"> → gheață pe catenare și în trenuri
Precipitații extreme	<ul style="list-style-type: none"> → deteriorarea infrastructurii datorită inundațiilor și/sau alunecărilor de teren; → spălarea structurilor; → destabilizarea terenurilor; → restricții și întreruperi ale traficului pe calea ferată
Furtuni extreme	<ul style="list-style-type: none"> → deteriorarea infrastructurii de semnalizare, a cablurilor de alimentare etc.(din cauza copacilor și a pietrelor care cad)
Inundații	<ul style="list-style-type: none"> → degradarea/distrugerea terasamentului căii ferate; → tasarea substructurii feroviare; → provocarea unor alunecări de teren; → reducerea siguranței; → restricții și întreruperi ale traficului pe calea ferată
Fenomenul de ceață	<ul style="list-style-type: none"> → vizibilitate scăzută; → restricții și întreruperi ale traficului pe calea ferată
Ninsorile/viscolul	<ul style="list-style-type: none"> → blocarea macazurilor; → restricții și întreruperi ale traficului pe calea ferată



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

În general	<ul style="list-style-type: none">→ reducerea siguranței;→ creșterea costurilor cu reparațiile și mentenanță;→ întâzieri
------------	--

Evaluarea riscurilor pentru componentele proiectului cu vulnerabilitate ridicată identificată în etapa anterioară este prezentată în tabelul de mai jos:



Tabel 125. Evaluarea riscului

Categorie	Vulnerabilitate	Risc	Evaluare risc		Punctaj P x M
			Probabilitate (P)	Magnitudine (M)	
Creșterea temperaturii medii anuale	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de infrastructură feroviară	Deformarea liniilor	5	4	20
		Uzarea materialului rulant	4	3	12
		Instabilitate crescută a terasamentelor	4	3	12
		Supraîncălzirea echipamentului (ex. ventilația locomotivei, aclimatizare)	4	3	12
		Creșterea numărului de incendii poate duce la deteriorarea infrastructurii	3	3	9
		Restricții și întreruperi în traficul feroviar	4	4	16
Temperaturi scăzute în timpul iernii	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Depunere gheață pe catenare	5	4	20
		Gheață în tren – disconfort pentru călători	4	4	16
		Copaci înghețați ce pot bloca liniile cf	5	5	25
		Deficiente în funcționarea materialului rulant	4	3	12
		Perturbarea circulației	5	4	20
		Sisteme nefuncționale de încălzire	4	3	12
Precipitații scăzute	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Defecțiuni ale geometriei șinelor și a echipamentul de pe calea ferată	4	4	16
		Deformarea liniilor de cale ferată din cauza contracției solului în jurul fundațiilor.	4	4	16
		Deteriorarea stabilității terasamentului	4	4	16
Precipitații extreme - cantități mari în timp scurt-inundații	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Deteriorarea infrastructurii datorită inundațiilor	4	4	16
		Spălarea structurilor	3	4	12
		Alunecări de teren - infrastructura distrusă	4	5	20
		Depuneri mari de zăpadă	4	5	25



RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Vânt puternic - furtuni	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Deteriorarea infrastructurii de semnalizare, a cablurilor de alimentare etc.	3	4	12
		Prăbușirea copacilor și a stâlpilor din rețeaua electrică și de comunicații aeriană în urma unor vijelii	3	5	15
Radiația solară	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Reducerea siguranței circulației	4	4	16
Depuneri de zăpadă masivă	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	4	4	16
Alunecări de teren	Vulnerabilitate mare pentru proiectul de cale ferată	Creșterea costurilor pentru reparații	4	4	16
		Degradarea/distrugerea căii ferate	4	4	16
Deșertificarea/ Seceta	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Reducerea siguranței circulației	3	3	9
Ploile înghețate	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	3	3	9
		Depunere gheață pe catenare	3	3	9
Fenomenul de ceață	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	3	3	9
Ninsori/viscol	Vulnerabilitate moderată pentru proiectul de cale ferată	Întârzieri în circulația trenurilor	3	4	12
Inundații	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cale ferată	Deteriorarea infrastructurii din cauza inundațiilor	4	5	20
		Întârzieri în circulația trenurilor	4	5	20
		Reducerea siguranței circulației	4	5	20
Incendii	Vulnerabilitate ridicată pentru proiectul de cf	Creșterea costurilor pentru reparații	4	5	20
Risc seismic	Vulnerabilitate scăzută pentru proiectul de	Degradarea/distrugerea căii ferate	3	3	9



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	cale ferată				
--	-------------	--	--	--	--

Tabel 126. Evaluarea riscului

Nivel de risc	
nesemnificativ	1-4
scăzut	5-9
moderat	10-14
ridicat	14-19
semnificativ	20-25

Etapa de dezafectare

Principalele efecte asupra condițiilor climatice în eventualitatea activităților de dezafectare vor fi produse de emisiile de gaze cu efect de seră generate în această etapă. De asemenea, nu se estimează un impact asupra condițiilor climatice a etapei de dezafectare datorită duratei relativ scurte a etapei de dezafectare, similar cu etapa de construcție.



6.4.3 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Pentru riscurile asociate cu schimbările climatice specifice proiectului identificate în etapa anterioară, au fost propuse măsuri de adaptare la schimbările climatice.

Adaptarea la schimbările climatice pentru riscurile identificate sunt prezentate în tabel:

Tabel 127. Adaptarea la schimbările climatice pentru riscurile identificate

Nr. crt.	Risc asociat cu schimbările climatice	Adaptarea la schimbările climatice
1.	Deformarea liniilor cf	<ul style="list-style-type: none"> ➤ utilizarea șinelor din oțeluri superioare care să reziste la temperaturii maxime; ➤ sudarea șinelor pentru combaterea dilatării liniilor de cale ferată ➤ inspectarea infrastructurii feroviare de către picheri (revizori de cale) în perioadele când sunt atinse pragurile de temperatură în vederea identificării unor defecțiuni. ➤ restricții de viteză
2.	Supraîncălzirea materialului rulant (ventilație, aclimatizare)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ utilizarea materialului rulant care să facă față unor temperaturi între 25°C și 45°C; ➤ îmbunătățirea instalațiilor de aer-condiționat din trenuri sau montarea unor instalații de aer-condiționat noi
3.	Deformări ale căii - terasamente	<ul style="list-style-type: none"> ➤ utilizarea geotextilelor și a geogriurilor la baza platformei căii ferate pentru îmbunătățirea/consolidarea terenurilor slabe de fundare ➤ efectuarea lucrărilor de întreținere și remedierea defecțiunilor ➤ stabilizarea terasamentelor
4.	Deformări ale infrastructurii alunecări de teren	<ul style="list-style-type: none"> ➤ lucrări de consolidare versanți
5.	Afectarea infrastructurii datorită precipitațiilor abundente/inundațiilor	<ul style="list-style-type: none"> ➤ asigurarea colectării adecvate a apelor pluviale (sisteme de drenare a apelor pluviale) Proiectarea unui număr suficient de poduri/podețe pentru asigurarea protecției liniei c.f. la precipitații abundente/inundații (condiții meteorologice extreme). Dimensionarea hidraulică a podurilor/podețelor pentru un debit maxim cu asigurarea de 1% avizat de INHGA. Curățarea și protejarea malurilor râurilor, pereerea albiilor în zona podurilor și podețelor



Nr. crt.	Risc asociat cu schimbările climatice	Adaptarea la schimbările climatice
6.	Precipitații abundente - depuneri de zăpadă	Amplasarea și întreținerea perdelelor forestiere adiacente liniei c.f. în zonele cu risc de înzăpezire
7.	Deplasarea liniilor de contact din cauza contracției pământului în jurul fundațiilor.	Stabilizarea solului în care se adaugă materiale suplimentare pentru limitarea capacității sale de contracție și umflare.
8.	Ruperea suspensiei catenarei la vânt puternic	Deschiderile liniei de contact și dimensionarea stâlpilor liniei de contact se face în funcție de viteza vântului din zonă.

Tabel 128. Soluții prevăzute în proiect

Nr. crt.	Risc asociat tendințe de modificare a parametrilor climatici	Soluții prevăzute în cadrul proiectului
1.	Variații de temperatură (media anuală, extreme - maxime și minime)	<ul style="list-style-type: none"> → șina va fi din oțeluri superioare care să reziste la temperaturii maxime; → sudarea șinelor pentru combaterea dilatării liniilor de cale ferată → se va reduce distanța dintre stâlpii de contact astfel încât săgeata firului de contact să fie în limite admisibile, inclusiv săgeata cablului colector; → se vor folosi aparate electrice astfel încât funcționarea acestora să fie în parametri normali; → vor fi respectate cerințele instrucțiilor de energoalimentare și de linie de contact în conformitate cu adaptarea la schimbările climatice → sisteme de asigurare a condițiilor optime de funcționare echipamente → sisteme de asigurarea calității condițiilor de lucru - climatizoare → schimbători de cale cu sistem de încălzire pentru anotimpul rece
2.	Scăderea cantităților de precipitații	<ul style="list-style-type: none"> → armarea cu geogrilă și geotextil la baza terasamentului → consolidarea solului prin metoda injectării cu ciment



Nr. crt.	Risc asociat tendințe de modificare a parametrilor climatici	Soluții prevăzute în cadrul proiectului
3.	Precipitații abundente – Inundații	<ul style="list-style-type: none"> → asigurarea colectării adecvate a apelor pluviale (sisteme de drenare a apelor) → proiectarea unui număr suficient de poduri/podețe pentru asigurarea protecției liniei CF la precipitații abundente/inundații (condiții meteorologice extreme) → dimensionarea hidraulică a podurilor/podețelor pentru un debit maxim cu asigurarea de 1% avizat de INHGA → curățarea și protejarea malurilor râurilor, pereerea albiilor în zona podurilor și podețelor → ziduri de sprijin din beton în zonele susceptibile la inundații pe albia minoră și majoră a râurilor → susținere terasamente cu piloți forțați pentru porțiunile de debleu → zid de sprijin realizat din gabioane
4.	Alunecări de teren	<ul style="list-style-type: none"> → potențial de producere al alunecărilor este scăzut → georețele pentru consolidarea și protecția versanților
5.	Căderi abundente de precipitații sub formă de zăpadă/ viscolul	<ul style="list-style-type: none"> → plantări de vegetație adiacente liniei c.f. în zonele cu risc de înzăpezire (măsuri specificate în cap. lucrări de protecția mediului) → instalații de topire a gheții și a zăpezii la macazuri în stațiile cf
6.	Creșteri ale vitezei vântului	<ul style="list-style-type: none"> → calcularea deschiderilor liniei de contact și dimensionarea stâlpilor liniei de contact în funcție de viteza vântului din zonă
7.	Emisii de GES	<ul style="list-style-type: none"> → se vor adopta soluții privind folosirea energiei regenerabile la iluminatul peroanelor și a anexelor din stațiile cf → centrale termice cu consum mic de gaze și emisii minime de noxe → utilizare panouri fotovoltaice



Nr. crt.	Risc asociat tendințe de modificare a parametrilor climatici	Soluții prevăzute în cadrul proiectului
8.	Ploile înghețate	→ instalații de topire a gheții și a zăpezii la macazuri în stațiile cf → prindere elastică a șinei, șina sudată fără joante
9.	Risc seismic	→ potențial de producere este scăzut → nu se vor lua măsuri speciale
10.	Fenomenul de ceață	→ nu se vor lua măsuri speciale

Au fost incluse mai multe măsuri/soluții de adaptare la schimbările climatice, după cum urmează:

Pentru adaptarea căii de rulare la temperaturi mari și schimbări climatice:

- material nou - șine de tip 60 E1, montate pe traverse de beton monobloc noi pentru prindere elastică, piatră spartă nouă;

Grosimea prismei căii sub traverse va fi de 0,30 m în aliniament și sub firul interior al curbelor. Lățimea minimă a prisme măsurată de la capătul traversei la muchia prisme va fi de 0,50 m în aliniament și pe zona schimbătoarelor de pe liniile directe și de 0,60 m în curbe cu raze mai mici de 800 m.

Dimensionarea substratului căii este realizată atât la capacitate portantă cât și la îngheț.

Asigurarea protecției împotriva înghețului a pământurilor sensibile și foarte sensibile la îngheț din zona platformei s-a realizat prin substratul căii.

Grosimea necesară a stratului de protecție la îngheț s-a stabilit în funcție de indicele de îngheț pentru o iarnă cu probabilitatea de revenire de 1 la 10 ani. A rezultat că un strat cu grosimea de 40 cm asigură protecția împotriva înghețului a pământurilor sensibile și foarte sensibile la îngheț din zona platformei căii.

Substratul căii se va realiza dintr-un amestec de piatră spartă și agregate naturale.

Pentru liniile curente și liniile directe din stație, din calculul de dimensionare la capacitate portantă, a rezultat o grosime de 40 cm a substratului căii ranforsat cu geogrila și geotextil în bază. Geogrila este prevăzută în baza substratului căii peste geotextil.

Menținerea caracteristicilor granulometrice ale substratului căii, care îi conferă insensibilitate la îngheț, s-a realizat prin interpunerea la baza substratului căii a unui geotextil neșesut, având funcția principală de separare a straturilor. Acest geotextil împiedică ascensiunea particulelor fine din bază în substratul căii, ca urmare a efectului de pompaj determinat de trecerea roților materialului rulant.

Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului a liniilor curente și a liniilor directe, s-au proiectat cu pante transversale de 5%, pentru scurgerea rapidă a apelor meteorice.



La liniile de abateră din stații, substratul căii va avea grosimea de minim 30 cm. Platforma c.f. și fața superioară a terasamentului vor avea panta de 3%. La baza substratului liniilor de abateră se va prevedea geotextil.

În stații dispozitivul de colectare și scurgere a apelor este constituit din drenuri longitudinale, dispuse din două în două linii, unde fața superioară a terasamentului este prevăzută a se amenaja cu coame și dolii, iar în zona peroanelor de o parte și de alta a acestora.

Șanțurile ranforsate, executate din beton monolit sau din elemente prefabricate, cu dren în spate, sunt necesare pentru protejarea săpăturilor efectuate la piciorul versantului stabil, *colectarea și evacuarea apelor de suprafață de pe versanți și de pe platforma liniei c.f. sau a apelor de infiltrație de la piciorul taluzului*, reducând volumul de săpături și al suprafeței ocupate.

Ziduri de sprijin de debleu

Zidurile de sprijin de debleu sunt necesare pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. în care nu se pot practica săpături cu taluze obișnuite, datorită pantei transversale mari a versanților, adâncimii mari a debleelor sau fenomenelor de instabilitate.

Ziduri de sprijin de rambleu

Zidurile de sprijin de rambleu din beton monolit, sunt necesare pentru susținerea taluzelor sau platformelor, umpluturilor, rambleelor de cale ferată amplasate pe terenuri stabile, neafectate de alunecări. Aceste ziduri se pot executa și în zone cu terenuri instabile, cu condiția încastrării fundațiilor în teren stabil și a execuției prin tehnologia „pe tronsoane alternative”, și cu măsuri speciale de sprijinire. În cazul în care terenul stabil sau terenul bun de fundare este la adâncime mare, zidurile de sprijin se pot funda indirect, pe un rând sau două de coloane de beton armat.

Ziduri de pământ armat cu geogrilă

Pe zonele unde este necesară extinderea dimensiunilor platformei căii la noile valori impuse de distanța dintre linii și pentru menținerea dimensiunilor în plan ale suprafețelor ocupate sunt recomandate zidurile din pământ armat cu geogrilă care vor susține noile taluze proiectate. Materialele de umplură vor avea caracteristici fizico-mecanice bune (pământuri necoezive). Se vor folosi geogrilă uniaxiale pentru armare și geogrilă biaxiale pentru susținerea taluzului între straturile de geogrilă uniaxiale.

Această soluție de consolidare mai este recomandată atât pentru sprijinirea versanților adiacenți liniei c.f. în cazul debleelor adânci afectate de fenomene de instabilitate, cât și în cazul rambleelor înalte afectate de asemenea de fenomene de instabilitate.

Lucrarea de sprijinire constă din coloane de beton armat de diametru mare, dispuse pe un rând, la o distanță constantă față de axul c.f. proiectat. Coloanele sunt solidarizate la partea superioară cu grindă de beton armat. Coloanele se pot realiza distanțate sau secante, alternând coloanele de beton armat cu coloanele de beton simplu. În fața coloanelor se va executa un zid mască din beton armat.



La debleele cu adâncimi mari este necesară și dispunerea de ancore la lucrările de sprijinire.

Sprijinire taluz cu placi ancorate

Pentru evitarea unor decapări importante sau acolo unde trebuiesc susținute taluze abrupte, sunt recomandate lucrări de sprijinire din plăci ancorate. Plăcile sunt elemente prefabricate din beton armat. Prefabricatele se ancorează în versant cu ancore tip bară plină în cazul în care terenul de fundare este coeziv, sau cu ancore din bare goale în interior în cazul în care terenul de fundare este necoeziv.

Protecție versant cu plasă ancorată

În unele zone versanții prezintă căderi de stânci în urma fenomenelor de alterare naturală a suprafeței masivului (vânt, îngheț - dezgheț, ploi, poluare, etc.). În aceste condiții, pentru protecția împotriva căderii stâncilor, se va executa îndepărtarea materialului degradat din masiv și o protecție a versantului cu plasă ancorată pe toată înălțimea afectată. Se vor folosi plase metalice din oțel de înaltă rezistență. În cazul în care deasupra stâncii este deluviu, sub plasa metalică se va așterne o membrană antierozională tridimensională. Pentru fixarea plasei, în cazul în care terenul de fundare este coeziv, se vor utiliza ancore tip bară plină. În cazul în care terenul de fundare este necoeziv pentru fixarea plasei se vor utiliza ancore din bare goale în interior.

Sisteme de protecție împotriva căderilor de stânci

În cazul desprinderii de blocuri de piatră de diferite mărimi de pe versanții stâncoși (existând în permanență pericolul ca acestea să intre în gabaritul căii ferate), se vor amplasa „sisteme tip barieră flexibilă de protecție împotriva căderilor de stânci”. Acest sistem alcătuit din plasă de sârmă, stâlpi de susținere, cabluri de susținere a plasei și de ancorare a stâlpilor, și ancore flexibile, protejează împotriva impactului produs de pietrele sau blocurile de rocă aflate în cădere.

Protecție taluze cu georețele

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pericol de ravinare, se vor proteja cu georețea tridimensională și pământ vegetal în grosime de 5 cm. Georețeaua are rol antierozional. Ea se va ancora în teren atât la partea superioară a taluzului cât și la cea inferioară.

Protecție taluze cu geocelule

Taluzele proiectate, cu înălțime mare și pante mai abrupte de 1:1.5, se vor proteja cu geocelule din polietilenă de înaltă densitate perforate, cu înălțimea de minim 15 cm. Geocelulele asigură stabilitatea taluzului și îl protejează împotriva eroziunilor.

Pentru podețe au fost proiectate următoarele tipuri de structuri:

- podețe din elemente prefabricate din beton, montate în săpătură deschisă cu ajutorul macaralei pe o fundație din beton narmat;
- podețe monolite din beton armat.

Pentru poduri, la stabilirea mărimii deschiderii s-a ținut cont de valoarea debitului cu probabilitatea de revenire de 1%, furnizat de către INHGA.



În etapa de dezafectare, principala măsură recomandată este de a se asigura utilizarea celor mai noi tehnologii disponibile pentru a permite dezafectarea proiectului sau a unor secțiuni ale proiectului cu un nivel cât mai redus asupra condițiilor climatice.

6.5 Solul

6.5.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra factorului de mediu sol

Semnificația impacturilor potențiale asupra factorului de mediu sol a fost analizată pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Clasele de sensibilitate utilizate în evaluare sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 129. Matricea de apreciere a sensibilității

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Gradini din gospodarii comunitati Arii naturale protejate sub aspect pedologic
Mare	Terenuri agricole utilizate pentru horticultură, pomicultură și alte culturi valoroase
Moderată	Terenuri agricole utilizate pentru culturi de cereale
Mică	Terenuri utilizate pentru păscutul animalelor domestice
Foarte mică	Zone industriale și alte terenuri puternic modificate antropice

Clasele de magnitudine utilizate în evaluare sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 130. Matricea de apreciere a magnitudinii

Magnitudinea	Descriere	
Negativ	Foarte mare	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol corespunzătoare pragurilor de intervenție. Pierderea capacității productive pe o perioadă mai mare de 10 ani. Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube extinse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 1 an.
	Mare	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol cu peste 75% din pragurile de intervenție. Pierderea capacității productive pe o perioadă cuprinsă între 5 – 10 ani. Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube extinse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 6 luni – 1 an.
	Moderată	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol corespunzătoare pragurilor de alertă. Pierderea capacității productive pe o perioadă cuprinsă între 1 – 5 ani. Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube extinse și pentru



		care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 6 luni.
	Mică	Depășirea concentrațiilor de poluanți în sol cu peste 75% din pragurile de alertă. Pierderea capacității productive pe o perioadă de maxim 1 an. Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube pe zone restrânse și pentru care nu este posibilă reabilitarea la nivelul condițiilor inițiale în mai puțin de 6 luni.
	Foarte mică	Concentrații de poluanți în sol cu valori cuprinse între valorile normale și 75% din pragurile de alertă. Fără pierderi ale capacității productive a solului. Scurgeri accidentale de poluanți ce conduc la pagube pe zone restrânse și pentru care este posibilă reabilitarea pe termen scurt (max 1 lună).
	Nicio modificare	Nu există surse de contaminare /alterare structurală a solului sau contribuția lor este nedecelabilă.
Pozitiv	Foarte mică	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol sub limita pragului de intervenție, dar nu mai mici de 75% din pragul de intervenție.
	Mică	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în intervalul >pragul de alertă, <75% din pragul de intervenție.
	Moderată	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în intervalul >75% din pragul de alertă, <pragul de alertă.
	Mare	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în intervalul >50% din pragul de alertă, <75% din pragul de alertă.
	Foarte mare	Acțiuni care conduc la reducerea concentrațiilor de poluanți în sol și încadrarea în zona valorilor normale.

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra calității solului, a fost apreciată o magnitudine cu clase cuprinse între negativă foarte mică și negativă moderată. În etapa de dezafectare, a fost considerat un impact pozitiv cu magnitudine mică ca urmare a eliminării structurilor construite.

Analiza impactului asupra calității solului se realizează ținând cont de valorile pragurilor de alertă și de intervenție prevăzute în Ordinul nr. 756/1997 cu modificările și completările ulterioare.

6.5.2 Prognozarea impactului

Impactul asupra solului în perioada de execuție constă în:

- schimbarea temporară a folosinței terenurilor pentru amenajările organizărilor de șantier, a drumurilor de acces și a drumurilor tehnologice, a platformelor pentru



- stocarea pământului vegetal și a rocilor din excavații rezultate în urma realizării tunelurilor;
- schimbarea definitivă a folosinței terenului în zona tunelurilor prin amenajarea zonelor de siguranță și a drumurilor noi de acces la tuneluri
 - activitatea utilajelor în fronturile de lucru;
 - înlăturarea stratului de sol vegetal și construirea unui profil tip de terasament de cale ferată, poluare care se manifestă pe variantele noi de traseu;
 - pierderea caracteristicilor naturale a stratului de sol fertil prin depozitarea neadecvată a acestuia în gropi de umplură. Odată cu decopertarea stratului fertil, cu depozitarea lui, se scoate din circuitul natural o cantitate de elemente nutritive. Aceste elemente nutritive existente în solul decopertat (conținut de azot, fosfor și potasiu), nu se vor pierde în totalitate, păstrându-se în depozitele de sol vegetal. Pământul vegetal se va folosi la protejarea taluzelor;
 - degradarea solului în urma lucrărilor de săpătură, manifestat prin decopertarea și îndepărtarea solului vegetal, compactarea solurilor;
 - eroziunea provocată de vânt este un fenomen care apare datorită suprafețelor de teren neacoperite expuse acțiunii vântului într-un anumit interval de timp;
 - modificări ale structurii geologice locale ca urmare a execuției tunelelor;
 - depozitarea necontrolată a materialelor de construcții (în ampriza căii ferate, în amplasamentul organizării de șantier);
 - depozitarea necontrolată a materialelor rezultate din demontări-desființări neutilizabile, menajere, a deșeurilor colectate din amplasamentul căii ferate;
 - erodare sol și alunecări de teren (stabilitatea versanților sau a taluzurilor) în urma acțiunii apelor din precipitații și a lucrărilor de săpături.
 - pierderi accidentale de substanțe poluante (uleiuri, lubrifianți, combustibili) pe amplasament și pe drumurile publice și tehnologice în urma utilizării și întreținerii mijloacelor de transport și utilajelor;
 - pierderi accidentale de combustibil sau alte substanțe de la vagoanele cisternă, pierderi ce au fost spălate de apele pluviale. Acest tip de poluare se înregistrează în stațiile de cale ferată, unde pe liniile c.f. au staționat trenuri de marfă, piatra spartă fiind impregnată cu hidrocarburi;
 - depunerii pe sol a pulberilor potențial contaminate cu alți poluanți atmosferici rezultați din încărcarea, transportul, descărcarea și depozitarea materiilor prime;
 - pierderi de lapte de ciment rezultat în urma spălării hifelor de beton cu apă.

Zona de construcție va fi curățată și toate materialele și deșeurile rezultate vor fi evacuate în conformitate cu clauzele specificate în comenzile de materiale. Locurile și condițiile de depozitare pentru deșeurile de construcții vor fi aprobate de autoritatea locală.

Impactul se va manifesta pe o perioadă limitată de timp și spațial pe o arie restrânsă. Impactul este considerat unul mediu, reconstrucția ecologică a zonelor ocupate fiind obligatorie.

Impactul lucrărilor asupra solului și subsolului în perioada de exploatare se poate produce prin:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- Ocuparea definitiva a terenurilor
- Germeni de fermentație, dejecții (poluare biologică) de la trenurile de călători
- Colectarea necorespunzătoare a deșeurilor menajere
- Neetanșeitarea vagoanelor care transportă substanțe chimice
- Scurgerile accidentale de combustibili și lubrifianți.

Impactul în perioada de exploatare pentru factorul de mediu sol și subsol este pozitiv, și de lungă durată, datorită lucrărilor de modernizare/reabilitare, lucrări ce au ca efect furnizarea unui mijloc de dispersie a presiunii hidrostatice și consolidarea solului cu geotextil/geogrilă.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 131. Evaluare a impactului potențial asupra solului

Tip de intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavări/ umpluturi	Sol	Indepărtare sol	Pierderi cantitative sol Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Executarea de șanțuri ranforsate, ziduri de sprijin de debleu/ rambieu	Sol	Indepărtare sol	Pierderi cantitative sol Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Mediu	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.3	Poduri, podețe	Realizarea/ reabilitare de poduri/ podețe/ pasaje	Sol	Indepărtare sol	Pierderi cantitative sol Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Mediu	Intermitent	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Tunele	Construcție tunele noi / reabilitare tunele existente	Sol	Indepărtare sol	Pierderi cantitative sol Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Mediu	Periodic	Mare	Reversibil	Mica	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile în stații	Lucrări de reabilitare și modernizare a clădirilor stațiilor	Sol	Indepărtare sol	Pierderea capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Mediu	Rar	Probabil	Reversibil	Foarte mica	Foarte mică	Redus negativ
E.6	Drumuri tehnologice, drumuri de acces, treceri la nivel	Lucrări de terasament	Sol	Eroziunea solului (în zona fronturilor de lucru și a depozitelor de pământ)	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Accidental	Probabil	Reversibil	Mica	Negativa mică	Redus negativ
E.8	Lucrări de	Gestionarea	Sol	Manevrare	Refacerea	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Permanent	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitiv mică	Redus pozitiv





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tip de intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
protecția mediului	deșeurilor, decontaminare, lucrări de înierbare și refacere a vegetației		deșeuri și materiale contaminate Aport de sol fertil	capacității productive a solului												
O.2	Lucrări de refacere/întreținere	Lucrări de control al vegetației - erbicidare	Sol	Pătrundere poluanți în sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativ moderată	Redus negativ
D.1	Realizarea organizărilor de șantier	Amenajări temporare	Sol	Compactare sol	Pierdere capacității productive a solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativ mică	Redus negativ
D.2.	Lucrări de demolare	Demolare construcții, depozitare temporară și gestionarea deșeurilor din demolări	Sol	Compactare sol	Alterarea calității solului	Negativ	Direct	Nu	Local	Scurtă	Rar	Probabil	reversibil	Mică	Negativ mică	Redus negativ
D.3.	Lucrări de refacere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic	Sol	Manevrare deșeuri și materiale contaminate Aport de sol fertil	Refacerea capacității productive a solului	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Permanent	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitiv mică	Redus pozitiv



6.5.3 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Etapa de construcție și operare

- Depozitele temporare de materiale de construcție vor fi amplasate în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale ale solului;
- Depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața organizărilor de șantier, fără ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren.
- Depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse, astfel încât să nu se producă degradări inutile de teren;
- Organizarea de șantier se va amplasa pe platforma impermeabilizată;
- Se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului, evitându-se staționarea utilajelor, efectuarea de reparații și alimentări cu combustibil;
- Startul/solul vegetal decopertat va fi depozitat în grămezi separate în vederea reutilizării în cadrul lucrărilor de reabilitare, atât la nivelul zonelor cu lucrări temporare cât și pe suprafața zonelor reabilitate la nivelul lucrărilor permanente;
- La finalizarea lucrărilor de construcție, terenurile afectate vor fi ecologizate
- Locurile și condițiile de depozitare pentru deșeurile de construcții vor fi aprobate de autoritatea locală.

Prin proiect sunt/vor fi prevăzute măsuri pentru menținerea caracteristicilor granulometrice ale substratului căii care să îi asigure insensibilitate la îngheț - prin interpunerea la baza substratului căii a unui geotextil neșesut, având funcția principală de separare a straturilor, iar substratul căii va fi ranforsat cu geogrila. Utilizarea din ce în ce mai multă a WC-urilor vacumatice la vagoanele de călători. Colectarea corespunzătoare a deșeurilor menajere.

Pentru etapa de dezafectare sunt recomandate următoarele:

- Nu vor fi depozitate cantități de material obținute din dezafectarea proiectului sau unor secțiuni ale proiectului pe sol natural;
- Depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața ocupată
- Terasamentul căii ferate și în cadrul organizării de șantier, fără ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren;
- La finalizarea lucrărilor de dezafectare, terenurile afectate vor fi reabilitate;
- Lucrările de refacere ulterior etapei de dezafectare vor avea ca scop refacerea solului la un nivel similar celui anterior etapei de construcție și va ține cont de particularitățile solului învecinat de la acel moment.



6.6 Geologia subsolului

6.6.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra subsolului

Semnificația impacturilor potențiale asupra factorului de mediu „Geologia subsolului” a fost analizată pe baza a două criterii: sensibilitatea zonelor de implementare și magnitudinea schimbărilor propuse de proiect.

Clasele de sensibilitate utilizate în evaluare sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 132. Matricea de apreciere a sensibilității

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Rezervații științifice desemnate pentru protecția valorilor geologice, paleontologice și speologice Zone importante pentru cercetare geologică, paleontologice și speologice
Mare	Rezervații naturale desemnate pentru conservarea valorilor geologice, paleontologice și speologice Geoparcuri desemnate și recunoscute în Rețeaua Globală a Geoparcurilor Zone cu potențial de a fi desemnate rezervații științifice pentru protecția valorilor geologice, paleontologice și speologice
Moderată	Geoparcuri în curs de desemnare sau desemnate la nivel național și neincluse în Rețeaua Globală a Geoparcurilor Zone cu istoric de exploatare geologică Zone cu elemente geologice valoroase, care au potențial de a deveni geoparcuri
Mică	Zone importante din punct de vedere petrografic sau al prezenței mineralelor valoroase ca resursă
Foarte mică	Zone fără trăsături geologice deosebite și în care nu sunt prezente materiale de interes paleontologic

În evaluarea impactului asupra acestei componente a fost considerată o clasă de sensibilitate mică.

Tabel 6-1 Matricea de apreciere a magnitudinii

Magnitudinea	Descriere	
Negativ	Foarte mare	Pierderea sau alterarea a $\geq 20\%$ din resursa geologică identificată
	Mare	Pierderea sau alterarea a 10-20% din resursa geologică identificată
	Moderată	Pierderea sau alterarea a 5-10% din resursa geologică identificată
	Mică	Pierderea sau alterarea a 2,5-5% din resursa geologică identificată
	Foarte mică	Pierderea sau alterarea a $<2,5\%$ din resursa geologică identificată
Nicio modificare	Modificări care nu influențează resursa geologică	
Pozitiv	Foarte mică	Modificări care îmbunătățesc $<2,5\%$ din resursa geologică identificată
	Mică	Modificări care îmbunătățesc 2,5-5% din resursa geologică identificată
	Moderată	Modificări care îmbunătățesc 5-10% din resursa geologică identificată



Mare	Modificări care îmbunătățesc 10-20% din resursa geologică identificată
Foarte mare	Modificări care îmbunătățesc $\geq 20\%$ din resursa geologică identificată

În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra calității mediului geologic, a fost apreciată o magnitudine cu clase cuprinse între negativă moderată și negativă foarte mare, datorită faptului că proiectul implică lucrări de excavație pentru execuția tunelurilor, consolidări: ziduri de sprijin de debleu, ziduri de sprijin de rambleu, ziduri din pământ armat, contrabanchete, șanțuri ranforsate din beton monolit, rigole prefabricate simple cu capac, casiuri, camere de racordare, lucrări de terasamente, săpături și umpluturi, executate mecanizat și manual, lucrări de excavare/decapare pe variantele noi de traseu.

6.6.2 Prognozarea impactului

Perioada de execuție

Executarea lucrărilor de terasamente conduc la degradarea solului și induc modificări structurale în profilul solului.

Impactul lucrărilor se poate produce prin schimbarea temporară a folosinței terenurilor pentru amenajările organizărilor de șantier, a drumurilor de acces și a drumurilor tehnologice, a platformelor pentru stocarea pământului vegetal și a rocilor din excavații rezultate în urma realizării tunelurilor.

Impactul asupra stratului de sol vegetal prin înlăturarea și construirea unui profil tip de terasament de cale ferată, poluare care se manifestă pe variantele noi de traseu.

Pierderea caracteristicilor naturale a stratului de sol fertil prin depozitarea neadecvată a acestuia în gropi de umplutură. Odată cu decopertarea stratului fertil, cu depozitarea lui, se scoate din circuitul natural o cantitate de elemente nutritive. Aceste elemente nutritive existente în solul decopertat (conținut de azot, fosfor și potasiu), nu se vor pierde în totalitate, păstrându-se în depozitele de sol vegetal, pământul vegetal se va folosi la protejarea taluzelor.

Degradarea solului în urma lucrărilor de săpătură, manifestat prin decopertarea și îndepărtarea solului vegetal, compactarea solurilor și eroziunea provocată de vânt este un fenomen care apare datorită suprafețelor de teren neacoperite expuse acțiunii vântului într-un anumit interval de timp.

Perioada de exploatare

Impactul lucrărilor asupra solului și subsolului se poate produce prin:

- ocuparea definitiva a terenurilor;
- germeni de fermentație, dejecții (poluare biologică) de la trenurile de călători;
- colectarea necorespunzătoare a deșeurilor menajere;
- neetanșeitarea vagoanelor care transportă substanțe chimice;
- scurgerile accidentale de combustibili și lubrifianți.

Impactul se va manifesta pe o perioadă limitată de timp și spațial pe o arie restrânsă.

Impactul este considerat unul mediu, reconstrucția ecologică a zonelor ocupate temporar fiind obligatorie. Impactul în perioada de exploatare pentru factorul de mediu sol și subsol este *pozitiv*, și de lungă durată, datorită lucrărilor de



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

modernizare/reabilitare, lucrări ce au ca efect furnizarea unui mijloc de dispersie a presiunii hidrostatice și consolidarea solului cu geotextil/geogrilă.

Perioada de dezafectare Similar, în etapa de dezafectare, nu sunt considerate probabile efecte asupra componentei geologice.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 133. Evaluarea impactului potențial asupra geologiei

Tip de intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavații pentru terasamente	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterare substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Executarea de șanțuri ranforsate, ziduri de sprijin, sprijiniri	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterare substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.3	Poduri, podețe	Realizarea de poduri/podețe	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterare substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Tunele	Realizare de tunele noi	Geologie	Modificări structurale datorate execuției fundațiilor	Alterare substratului geologic	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Foarte probabil	Ireversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ



6.6.3 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Măsuri de diminuare sau eliminare a impactului asupra subsolului în perioada de construcție

În perioada de execuție a lucrărilor de construcție se vor implementa următoarele măsuri:

- depozitele temporare de materiale de construcție vor fi amplasate în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale;
- organizarea de șantier se va amplasa pe platforma impermeabilizată pentru a împiedica sau reduce infiltrațiile de substanțe;
- utilizarea și manevrarea cu atenție a diferitelor substanțe pentru a reduce riscul de contaminare a mediului geologic;
- monitorizarea lucrărilor de execuție se va asigura pe tot parcursul execuției lucrărilor;
- platformele organizărilor de șantier trebuie să fie proiectate astfel încât apa pluvială să fie colectată, iar înainte de a fi evacuată în mediul natural să treacă printr-un separator de nămol și hidrocarburi;
- apele uzate menajere vor fi dirijate în bazine etanșe vidanjabile, iar vidanjarea se va realiza prin firme autorizate pe bază de contract; sau se va realiza un sistem de conducte conectat la o stație de epurare, iar de aici apa epurată va ajunge la un separator de nămol și hidrocarburi de la gura de evacuare din organizarea de șantier.

Atât pe perioada de executare a lucrărilor de construire, a organizării de șantier, cât și pe perioada de funcționare a obiectivului, nu se va produce poluarea solului/subsolului deoarece:

- depozitarea tuturor deșeurilor se va face diferențiat într-un spațiu special amenajat, deșeurile fiind astfel preluate de firme de salubritate cu care se va încheia contracte;
- constructorul își va desfășura activitatea cu mașini/utilajele care sunt în stare optimă de funcționare, pentru a evita scurgerile accidentale ale produselor petroliere sau a uleiurilor minerale provenite de la acestea.

Măsuri de diminuare sau eliminare a impactului asupra subsolului în perioada de operare

Prin proiect sunt prevăzute măsuri tehnice pentru diminuarea vibrațiilor care pot afecta subsolul în perioada de operare și anume:

- șina fără joante (șina sudată),
- prindere elastică, sisteme de frânare cu discuri, lucrări de consolidare terasament, plăcute de cauciuc între talpa șinei și placa metalică, plăcuțe de polietilenă între placa metalică și traversa de beton,
- piatra spartă nouă, sistem de frânare cu discuri în locul celor cu saboți.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Evacuarea apelor uzate: Evacuarea apelor uzate rezultate de la consumatori se va face la rețeaua de canalizare existentă. În stațiile c.f. unde nu există rețele publice de canalizare, evacuarea apelor uzate se va face la un rezervor etanș vidanșabil, nou prevăzut.

Evacuarea apelor pluviale: Apele pluviale de pe suprafața cailor ferate se vor colecta în șanturile/rigolele proiectate și se vor descărca în emsari sau pe terenurile adiacente după preepurare în sisteme formate din decantoare-separatoare de produse petroliere.

Pentru perioada de dezafectare sunt recomandate măsuri similare cu cele din perioada de construcție.

Se va asigura utilizarea celor mai noi tehnologii disponibile pentru a permite dezafectarea proiectului sau a unor secțiuni ale proiectului cu un nivel cât mai redus asupra condițiilor geologice.

Se va evita utilizarea unor tehnologii intruzive, care să afecteze componenta geologică.

6.7 Biodiversitate

6.7.1 Informații privind ariile naturale protejate de interes comunitar

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele arii naturale protejate: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei, RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, sit RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0641 Cracul Crucii.

De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea arii naturale protejate: ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor, RONPA0309 Domogled, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului, RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare, RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0313 Belareca, RONPA0310 Coronini - Bedina, RONPA0322 Sfinxul Bănățean RONPA0312 Iardașița, RONPA0323 Râpa Neagră, RONPA0614 Gura Văii - Vârciorova, RONPA0615 Valea Oglănicului, RONPA0625 Dealul Vărănic, RONPA0639 Cracul Găioara.



Tabel 134. Distanța proiectului față de ariile naturale protejate Natura 2000

Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată	Suprafața lucrărilor situate în Aria naturală protejată Natura 2000 (m ²)
1.	ROSCI0045 – Coridorul Jiului	km 276+165 – km 277+105	Trece la 10 – 500 m de arie, pe o distanță de 940 m	
		km 277+105 – km 277+270	Traversează aria pe o lungime de 165 m	1.650
		km 277+270 – km 277+465	Trece la ~90 m de are, pe o lungime de 195 m	
		km 277+465 – km 277+550	Traversează aria pe o lungime de 85 m	1.275
		km 277+550 – km 277+890	Trece la 30 – 200 m de arie, pe o lungime de 340 m	
		km 277+980 – km 278+200	Trece la ~180 m de arie, pe o lungime de 220 m	
		km 287+800 – km 289+230	Trece la 380 – 440 m de arie, pe o lungime de ~1430 m	
		km 290+600 – km 292+520	Traversează aria pe o lungime de 1900 m	3.930
		km 292+520 – km 292+845	Trece la 130 – 200 m de arie pe o lungime de cca. 400 m	
	km 292+845 – km 293+300	Traversează aria pe o lungime de 455 m	1.560	
2.	ROSCI0366 – Râul Motru	km 298+160 – km 303+970	Trece la 170 – 500 m de arie, pe o lungime de ~5810 m	
		km 303+970 – km 304+120	Traversează aria pe o lungime de ~150 m	700
		km 304+750 – km 305+560	Trece la 65 – 450 m de arie, pe o lungime de ~810 m	
3.	ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele	km 310+460 – km 311+800	Trece la 300 – 500 m de arie, pe o lungime de ~1340 m	
4.	ROSCI0432 – Prunișor	km 330+200 – km 339+000	Trece la 250 – 950 m de arie, pe o lungime de ~8800 m	



Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată	Suprafața lucrărilor situate în Aria naturală protejată Natura 2000 (m ²)
5.	ROSCI0420 – Oprănești	km 344+780 – km 350+680	Traversează aria pe o lungime de ~5900 m	3.200
		km 350+680 – km 351+800	Trece la 20 – 280 m de arie, pe o lungime de ~1120 m	
6.	ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier	km 368+645 – km 370+650	Traversează aria pe o lungime de ~2005 m	11.400
		km 370+650 – km 374+900	Trece la 30 – 230 m de arie, pe o lungime de ~4250 m	
		km 374+900 – km 389+680	Traversează aria pe o lungime de ~14780 m	8.400
7.	ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei	km 368+645 – km 370+640	Trece la 20 – 60 m de arie, pe o lungime de ~1995 m	
		km 370+640 – km 375+000	Traversează aria pe o lungime de 4360 m	27.150
		km 375+000 – km 382+460	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 7460 m	
		km 382+460 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de ~9860 m	32.000
8.	ROSCI0206 – Porțile de Fier	km 368+645 – km 385+320	Traversează aria pe o lungime de ~16675 m	26.400
		km 385+320 – km 389+675	Trece la 40 – 250 m de arie, pe o lungime de 4355 m	
		km 389+675 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 2645 m	2.500
9.	ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei	km 400+350 – km 400+800	Trece la 50 – 230 m de arie, pe o lungime de 450 m	
		km 400+800 – km 401+570	Traversează aria pe o lungime de 770 m	3.600
		km 401+570 – km 404+300	Trece la 50 – 750 m de arie, pe o lungime de ~2730 m	
		km 404+300 – km 405+350	Traversează aria pe o lungime de ~1050 m	6.100
		km 405+350 – km 406+700	Trece la ~500 m de arie, pe o lungime de 1350 m	
10.	ROSPA0035 -	km 405+350 –	Trece la ~500 m de arie, pe	



Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată	Suprafața lucrărilor situate în Aria naturală protejată Natura 2000 (m ²)
	Domogled – Valea Cernei	km 406+700	o lungime de 1350 m	
11.	ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca	km 443+000 – km 443+480	Traversează aria pe o lungime de 480 m	2.880
		km 443+080 – km 443+180	Trece la ~100 m de arie, pe o lungime de 100 m	
		km 443+180 – km 443+350	Traversează aria pe o lungime de 170 m	
		km 443+350 – km 444+900	Trece la 200 – 500 m de arie, pe o lungime de 1150 m	
		km 455+500 – km 467+300	Trece la 20 – 600 m de arie, pe o lungime de ~11800 m	
12.	ROSCI0284 – Cheile Teregovei	km 444+450 – km 447+300	Traversează aria pe o lungime de 2850 m	17.100
13.	RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier	km 368+740 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 23580 m	
14.	RONPA0309 Domogled	km 401+550 - km 402+850	Trece la ~1300 m de are, pe o lungime de 1000 m	
		km 401+000 - km 401+550	Trece la ~2200 m de are, pe o lungime de 550 m	
15.	RONPA0310 Coronini - Bedina	km 401+550 - km 401+760	Trece la ~930 m de are, pe o lungime de 210 m	
		km 404+800 - km 401+420	Trece la ~580 m de are, pe o lungime de 130 m	
16.	RONPA0312 Iardașița	km 400+630 – km 401+290	Trece la ~10 m de are, pe o lungime de 660 m	
		km 401+290- km 401+560	Trece la ~100 m de are, pe o lungime de 270 m	
		km 401+560 - km 401+630	Trece la ~10 m de are, pe o lungime de 70 m	
		km 401+630 - km 404+260	Trece la ~300 m de are, pe o lungime de 2630 m	
		km 404+260 – km 404+955	Trece la ~10 m de are, pe o lungime de 705 m	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată	Suprafața lucrărilor situate în Aria naturală protejată Natura 2000 (m ²)
17.	RONPA0313 Belareca	km 404+800 - km 406+400	Trece la ~500 m de are, pe o lungime de 1600 m	
		km 406+400 - km 408+400	Trece la ~800 m de are, pe o lungime de 2000 m	
		km 408+400 - km 410+400	Trece la ~2300 m de are, pe o lungime de 2000 m	
18.	RONPA0322 Sfinxul Bănățean	km 401+610 - km 401+555	Trece la ~250 m de are, pe o lungime de 55 m	
19.	RONPA0323 Râpa Neagră	km 411+295 - km 411+785	Trece la ~10 m de are, pe o lungime de 490 m	
20.	RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare	km 423+873 - km 424+343	Trece la ~300 m de are, pe o lungime de 470 m	
21.	RONPA0614 Gura Văii - Vârciorova	km 372+800 - km 374+180	Trece la ~5 m de are, pe o lungime de 1380 m	
		km 377+680 + km 380+960	Trece la ~25 m de are, pe o lungime de 3280 m	
22.	RONPA0615 Valea Oglănicului	km 370+180 - km 371+280	Trece la ~5 m de are, pe o lungime de 1100 m	
23.	RONPA0624 Dealul Duhovnei	km 381+180 - km 381+400	Trece la ~30 m de are, pe o lungime de 220 m	
		km 381+400 - km 381+500	Trece la ~140 m de are, pe o lungime de 100 m	
		km 381+500 - km 381+765	Trece la ~560 m de are, pe o lungime de 265 m	
		km 381+765 - km 382+030	Trece la ~1000 m de are, pe o lungime de 540 m	
24.	RONPA0625 Dealul Vărănic	km 367+666 - km 368+146	Trece la ~420 m de are, pe o lungime de 480 m	
		km 368+146 - km 368+446	Trece la ~50 m de are, pe o lungime de 300 m	
		km 368+446 - km 369+546	Trece la ~5 m de are, pe o lungime de 1100 m	
		km 369+546 -	Trece la ~15 m de are, pe o	



Nr. crt.	Arie naturală protejată	Km	Distanța față de aria naturală protejată	Suprafața lucrărilor situate în Aria naturală protejată Natura 2000 (m ²)
		km 370+746	lungime de 1200 m	
25.	RONPA0639 Cracul Găioara	km 369+655 - km 370+175	Trece la ~10 m de are, pe o lungime de 520 m	
26.	RONPA0641 Cracul Crucii	km 374+140 - km 374+860	Trece la ~5 m de are, pe o lungime de 720 m	
		km 374+860 – km 375+040	Traversează aria pe o lungime de 180 m	
		km 375+040 - km 376+000	Trece la ~30 m de are, pe o lungime de 940 m	
27.	RONPA0642 Fața Virului	km 375+990 - km 377+875	Trece la ~30 m de are, pe o lungime de 1885 m	
28.	RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii	km 350+800 - km 350+720	Trece la ~330 m de are, pe o lungime de 80 m	
29.	RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier	km 368+740 – km 392+320	Traversează aria pe o lungime de 23580 m	

O imagine de ansamblu a traseului propus în raport cu ariile naturale protejate Natura 2000 este prezentată în figurile de mai jos:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

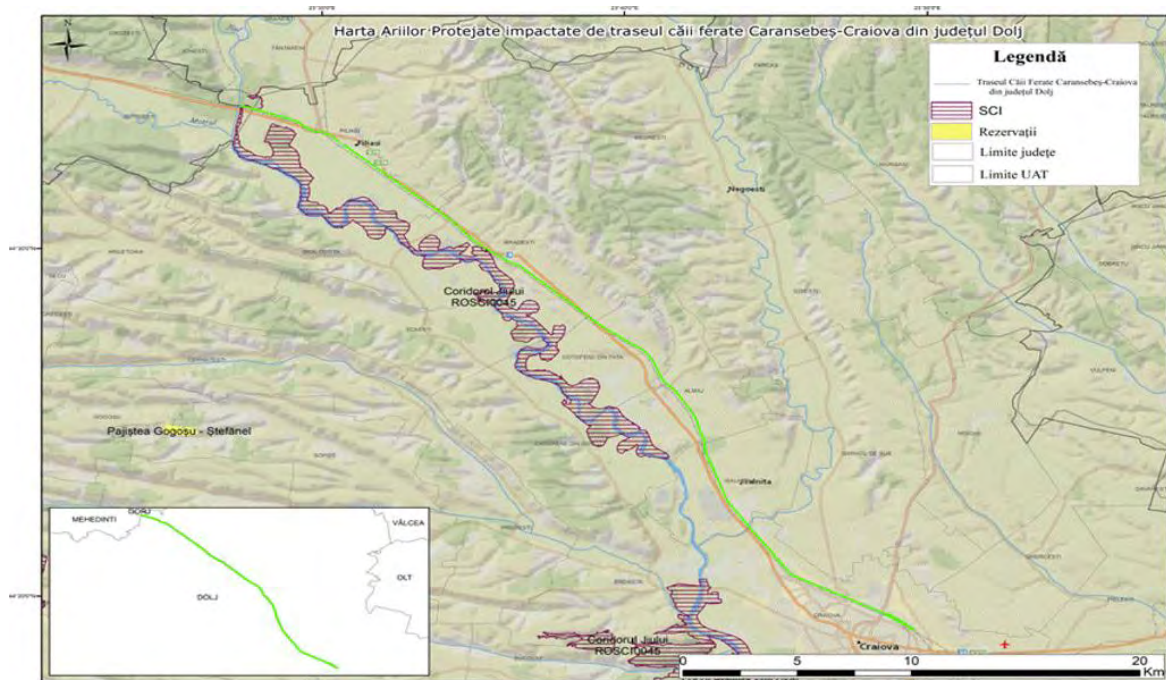


Figura 101. Arii naturale protejate de interes comunitar în zona proiectului din județul Dolj

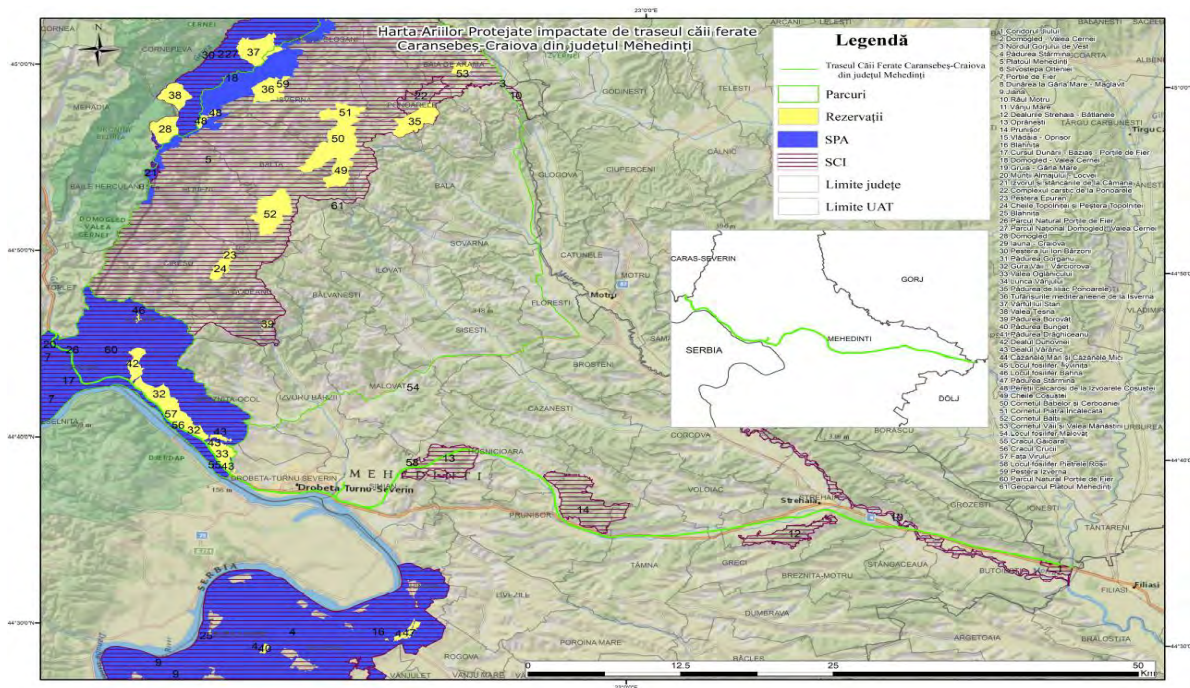


Figura 102. Arii naturale protejate de interes comunitar în zona proiectului din județul Mehedinți





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

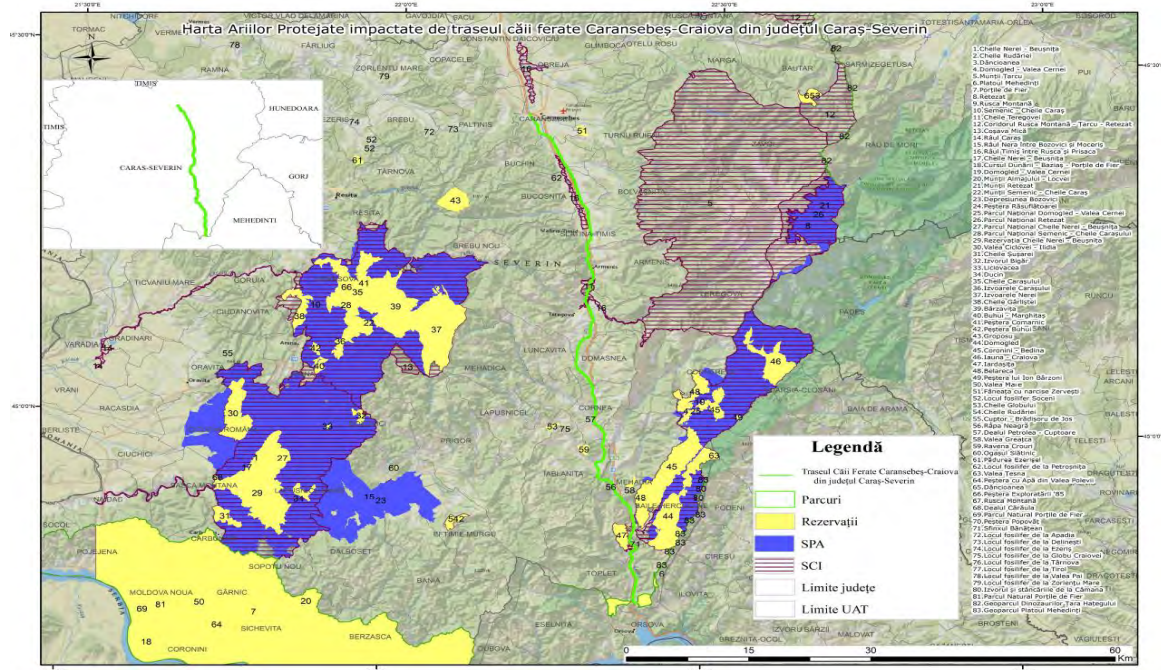


Figura 103. Arii naturale protejate de interes comunitar în zona proiectului din județul Caraș-Severin





- Speciile de faună listate în Anexa II și Anexa IV a Directivei Habitatare 92/43/CE;
- Anexa 3 a OUG 57/2007 – Specii de plante și de animale a căror conservare necesită desemnarea ariilor speciale de conservare și a ariilor de protecție specială avifaunistică;
- Anexa 4A a OUG 57/2007 – Specii de interes comunitar – Specii de animale și de plante care necesită o protecție strictă;
- Anexa 4B a OUG 57/2007 – Specii de interes național – Specii de animale și de plante care necesită o protecție strictă.

Speciile de interes comunitar sau național listate în Anexele 5A și 5B a OUG 57/2007 nu au fost analizate, deoarece acestea nu prezintă protecție strictă sau desemnarea de arii protejate; aceste specii pot fi prelevate din natură printr-un management adecvat. În aceeași situație se regăsesc speciile listate în anexele 5C – specii de interes comunitar a căror vânatoare este permisă și 5D - specii de interes comunitar a căror comercializare este permisă, ale aceleiași OUG 57/2007.

De asemenea, în urma evaluării impactului, măsurile propuse pentru reducerea acestuia acopera toate speciile de plante și animale existente la nivelul viitorului amplasament, întrucât în cazul speciilor de importanță comunitară se respectă principiul speciilor „umbrelă” – măsurile implementate pentru o specie vor acoperi mai multe specii care se regăsesc în același habitat.

Cercetarea în teren a presupus efectuarea unui raport privind biodiversitatea în fiecare dintre cele 30 stații de cercetare după următoarea structură:

- Sit Natura 2000 intersectat
- Suprafața de intersecție
- Categoriile de folosință a terenului
- Tipuri de habitate și specii de plante
- Listă de specii ihtiofaună
- Listă de specii nevertebrate
- Listă de specii herpetofaună
- Listă de specii ornitofaună
- Listă de specii chiroptere
- Concluzii
- Măsuri de reducere a impactului

Fișele de teren completate în cadrul monitorizărilor au relevat prezența tuturor speciilor identificate în zonele de cercetare, indiferent de statutul de protecție.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Stația 1

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei și la o distanță de cca. 700 m de ROSPA0035 Domogled – Valea Cernei.

Categoriile de folosință a terenului: Gară, zonă forestieră, terasement cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de flora: Localizată la intrarea în stația de cale ferată Băile Herculane, prezintă o vegetație heterogenă, cu numeroase elemente de origine antropică. Astfel, au fost identificate specii invasive precum: *Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*, *Phytolaca americana*, *Parthenocissus quinquefolia*.

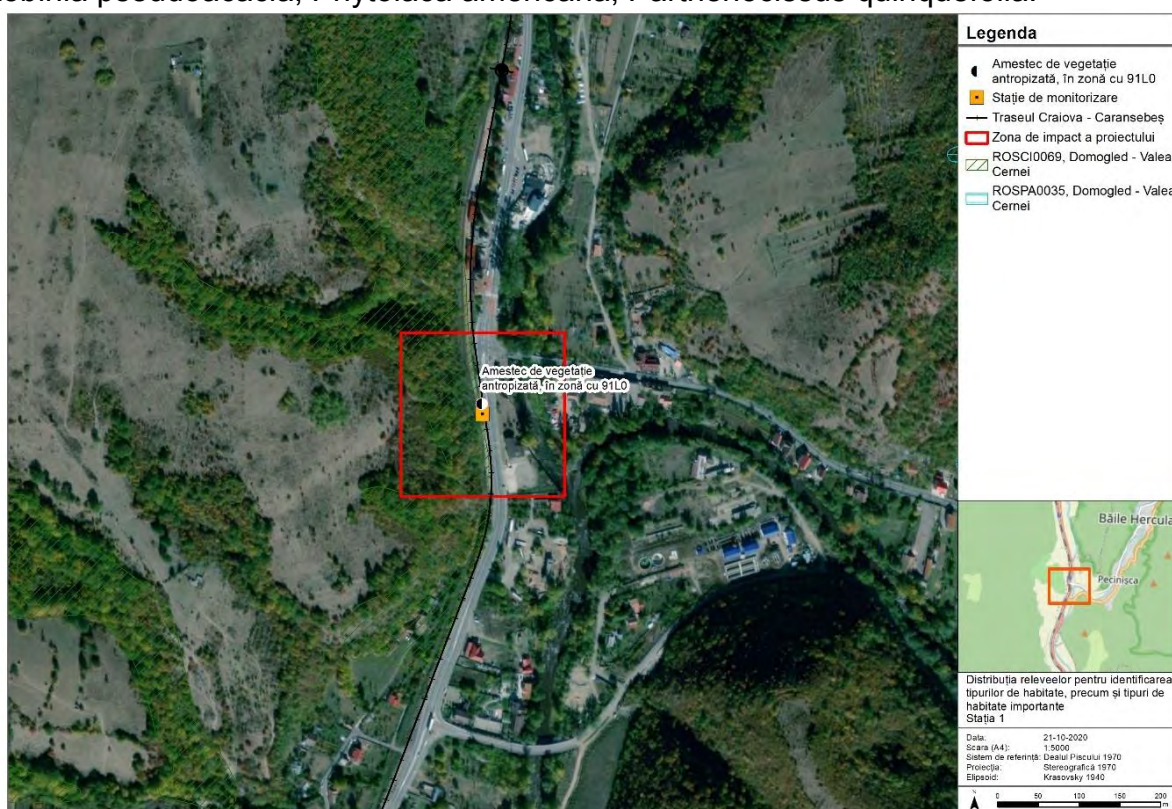


Figura 105. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate:

Fraxinus ornus, *Fraxinus excelsior*, *Quercus cerris*, *Robinia pseudoacacia*, *Crataegus monogyna*, *Syringa vulgaris*, *Hedera helix*, *Parthenocissus quinquefolia*, *Humulus lupulus*, *Carpinus orientalis*, *Ulmus glabra*, *Solanum nigrum*, *Sonchus oleracues*, *Chelidonium majus*, *Clematis vitalba*, *Ailanthus altissima*



Specii ihtiofaună

Au fost identificate 5 specii de pești, din care două specii listate în Anexa II a Directivei Habitatare 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitatare. Râul Belareca, amonte de confluența cu Cerna, s-a prezentat având un debit și transparență normale la momentul studiului. Aluviunile crude dispuse în anumite porțiuni ale sectorului studiat au permis habitatarea speciei câră (*Sabanejewia balcanica*).

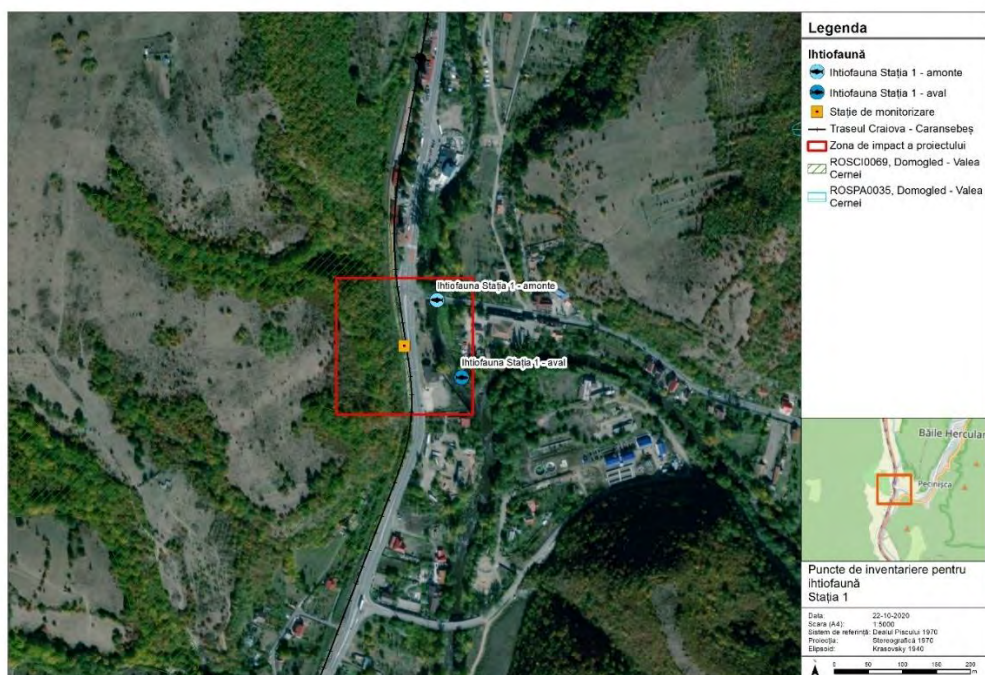


Figura 106. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 135. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare identificate
1	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	-	-	Beldiță	49
2	<i>Barbus balcanicus</i>	Anexa II	Anexa 3,5A	Moiogă	106
3	<i>Gobio obtusirostris</i>	-	-	Porcușor comun	1
4	<i>Sabanejewia balcanica</i>	Anexa II	Anexa 3	Câră	5
5	<i>Squalius cephalus</i>	-	-	Clean	25
Nr. specii: 5				Total	186



Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 14 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000.

Tabel 136. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Celastrina argiolus</i>	iunie	-	-	-
2.	<i>Maniola jurtina</i>	iunie	-	-	-
3.	<i>Melanargia galathea</i>	iunie	-	-	-
4.	<i>Onychogomphus forcipatus</i>	iunie	-	-	-
5.	<i>Amata phegea</i>	iulie	-	-	-
6.	<i>Calopteryx virgo</i>	iulie	-	-	-
7.	<i>Celastrina argiolus</i>	iulie	-	-	-
8.	<i>Cerambyx scopolii</i>	iulie	-	-	-
9.	<i>Coreus marginatus</i>	iulie	-	-	-
10.	<i>Diplolepis rosae</i>	iulie	-	-	-
11.	<i>Dorcus parallelipedus</i>	iulie	-	-	-
12.	<i>Leptinotarsa decemlineata</i>	iulie	-	-	-
13.	<i>Maniola jurtina</i>	iulie	-	-	-
14.	<i>Melanargia galathea</i>	iulie	-	-	-
15.	<i>Pieris rapae</i>	iulie	-	-	-
16.	<i>Plebejus argus</i>	iulie	-	-	-
17.	<i>Rhagonycha fulva</i>	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate două specii listate în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007. Au fost observați atât indivizi adulți, cât și indivizi tineri.

Tabel 137. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Lacerta viridis</i>	3	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere, hrănire
2	<i>Podarcis muralis</i>	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere, hrănire

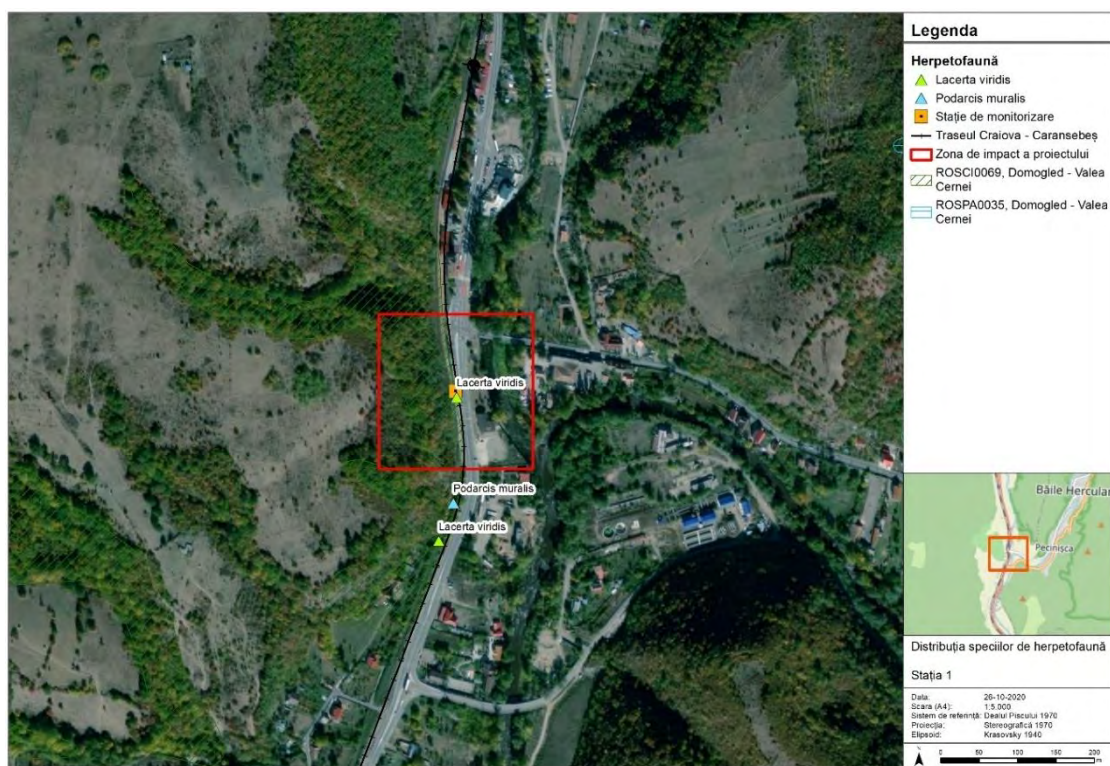


Figura 107. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor efectuate, au fost observate 10 de specii de păsări. Dintre acestea, nicio specie nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european, iar 4 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

Tabel 138. Speciile de herpetofaună identificate

Nr crt	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Corvus corax</i>	4	iunie	-	Anexa 4B	-
2.	<i>Fringilla coelebs</i>	1	iunie	-	-	-
3.	<i>Passer domesticus</i>	5	iunie	-	-	hrănire
4.	<i>Sitta europaea</i>	1	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
5.	<i>Turdus merula</i>	3	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
6.	<i>Buteo buteo</i>	1	iulie	-	-	-



Nr crt	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
7.	<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	1	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
8.	<i>Corvus corax</i>	9	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
9.	<i>Delichon urbicum</i>	3	iulie	-	-	-
10.	<i>Muscicapa striata</i>	2	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
11.	<i>Passer domesticus</i>	5	iulie	-	-	-
12.	<i>Phylloscopus collybita</i>	2	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
13.	<i>Turdus merula</i>	1	iulie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere NATURA2000. Singura specie identificată este vulpea, însă aceasta nu prezintă interes conservativ.

Tabel 139. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	lăsături	iulie	-	Anexa 5B	hrănire/reproducere

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 4 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare, fiind specii care necesită conservare strictă.

Tabel 140. Speciile de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	iulie	Anexa 4	Anexa 4A	pasaj, hrănire
2.	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa 4	Anexa 4A	pasaj, hrănire
3.	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	iulie	Anexa 4	Anexa 4A	pasaj, hrănire
4.	<i>Pipistrellus nathusii</i>	iulie	Anexa 4	Anexa 4A	pasaj, hrănire



Stația 2

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei.

Categoriile de folosință a terenului

Zonă forestieră, amplasament cale ferată, șosea, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră

Fitocenozele identificate aparțin asociației *Quercetum frainetto-cerris* (Georgescu 1945) Rudski 1949, înă acesta este foarte degradat pentru a fi încadrat în tipul de habitat 91M0. Este de remarcat prezența salcâmului (*Robinia pseudoacacia*), atât în fitocenozele localizate pe versant, cât mai ales în zona marginală (spre calea ferată).

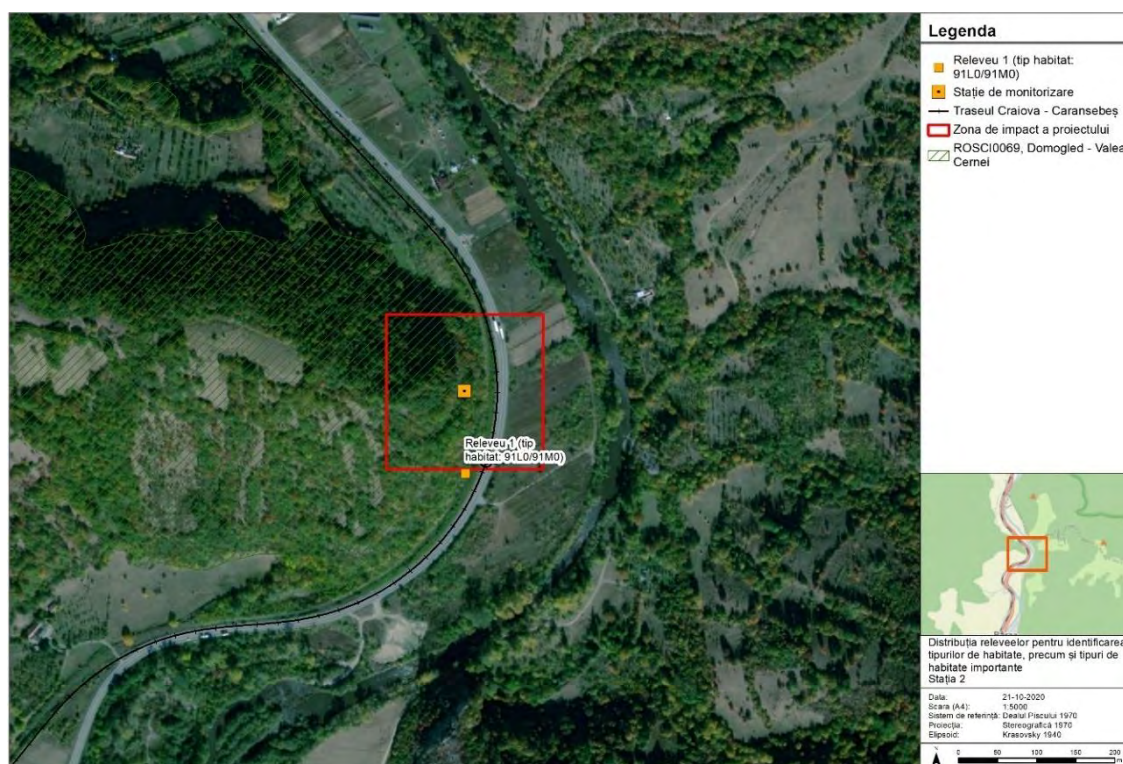


Figura 108. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate: *Fraxinus ornus*, *Quercus cerris*, *Fraxinus ornus*, *Carpinus orientalis*, *Crataegus monogyna*, *Ulmus glabra*, *Robinia pseudoacacia*, *Acer campestre*.

Specii ihtiofaună

În timpul monitorizărilor, au fost identificate 4 specii de pești, din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitare 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.



Figura 109. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 141. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
1	<i>Alburnoides bipunctatus</i>	-	-	Beldiță	38
2	<i>Barbus balcanicus</i>	Anexa II	Anexa 3,5A	Moioagă	74
3	<i>Sabanejewia balcanica</i>	Anexa II	Anexa 3	Cără	22
4	<i>Squalius cephalus</i>	-	-	Clean	25
Nr. specii: 4				Total	159

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 15 specii de nevertebrate. Au fost identificate 3 specii Natura2000, respectiv listate în Anexa 3 și Anexa 4A a OUG 57/2007.



Tabel 142. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Amata phegea</i>	iunie	-	-	-
2.	<i>Aphantopus hyperantus</i>	iunie	-	-	-
3.	<i>Brenthis daphne</i>	iunie	-	-	-
4.	<i>Calopteryx splendens</i>	iunie	-	-	-
5.	<i>Coenonympha arcania</i>	iunie	-	-	-
6.	<i>Lucanus cervus</i>	iunie	Anexa II, IV, V	Anexa 3, 4A	-
7.	<i>Melanargia galathea</i>	iunie	-	-	-
8.	<i>Pararge aegeria</i>	iunie	-	-	-
9.	<i>Pieris rapae</i>	iunie	-	-	-
10.	<i>Podonta sp.</i>	iunie	-	-	-
11.	<i>Polygonia c-album</i>	iunie	-	-	-
12.	<i>Zygaena sp</i>	iunie	-	-	-
13.	<i>Amata phegea</i>	iulie	-	-	-
14.	<i>Helix pomatia</i>	iulie	Anexa V	Anexa 5A	-
15.	<i>Iphiclides podalirius</i>	iulie	-	-	-
16.	<i>Pararge aegeria</i>	iulie	-	-	-
17.	<i>Pieris rapae</i>	iulie	-	-	-
18.	<i>Podonta sp.</i>	iulie	-	-	-
19.	<i>Polygonia c-album</i>	iulie	-	-	-
20.	<i>Zerynthia polyxena</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate două specii listate în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007.

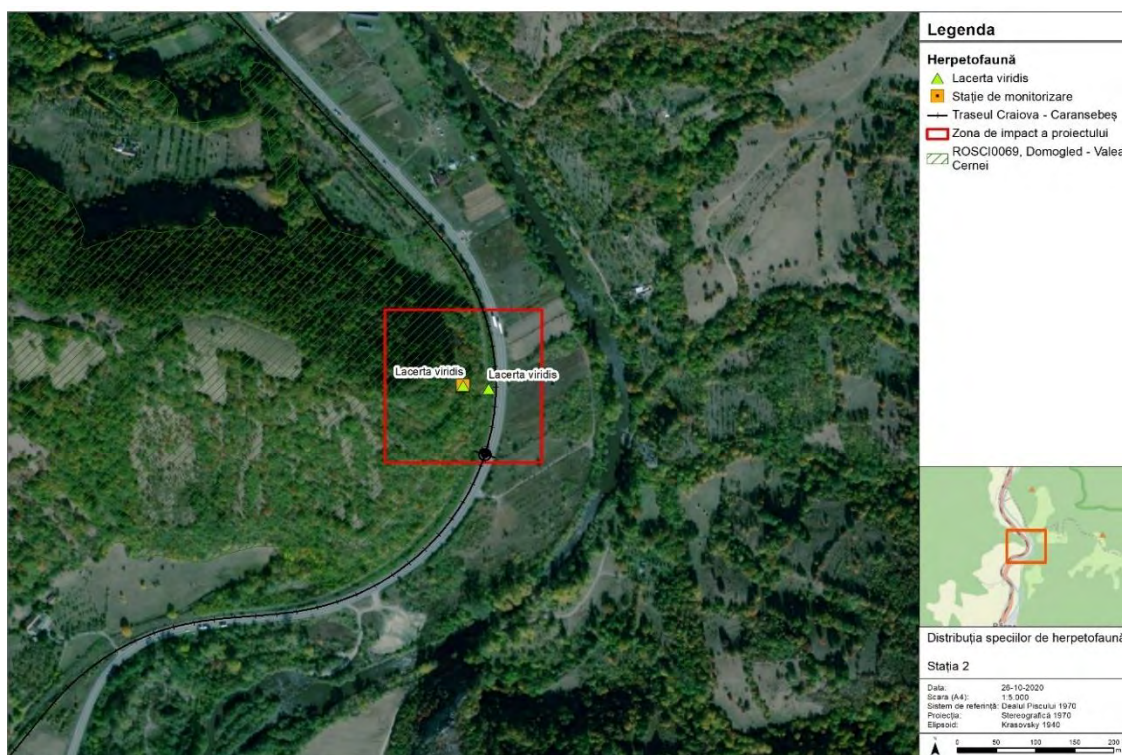


Figura 110. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 143. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Lacerta viridis</i>	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere, hrănire
2	<i>Lacerta viridis</i>	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere, hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor efectuate, au fost observate 10 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european, iar o specie este de importanță națională care necesită conservare strictă, specie listată în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 111. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 144. Speciile de păsări identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Fringilla coelebs</i>	1	iunie	-	-	cuibărire/hrănire
2.	<i>Lanius collurio</i>	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
3.	<i>Luscinia megarhynchos</i>	1	iunie	-	-	cuibărire/hrănire
4.	<i>Muscicapa striata</i>	1	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
5.	<i>Passer domesticus</i>	8	iunie	-	-	cuibărire/hrănire
6.	<i>Turdus merula</i>	4	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
7.	<i>Ardea cinerea</i>	1	iulie	-	-	-
8.	<i>Fringilla coelebs</i>	1	iulie	-	-	cuibărire/hrănire
9.	<i>Parus major</i>	4	iulie	-	-	cuibărire/hrănire
10.	<i>Passer montanus</i>	10	iulie	-	-	cuibărire/hrănire
11.	<i>Phalacrocorax carbo</i>	5	iulie	-	-	-



Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer fără interes conservativ.

Tabel 145. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Myodes glareolus</i>	direct	iulie	-	-	hrănire/ reproducere

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 5 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitats, fiind specii care necesită conservare strictă, iar o specie este listată și în Anexa II. De asemenea, o specie este de interes național – Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 112. Punct monitorizare chiroptere



Tabel 146. Speciile de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Nyctalus noctula</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2.	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3.	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
4.	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	iulie	Anexa II, IV	Anexa 3, 4A	hrănire/pasaj
5.	<i>Vespertilio murinus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A, 4B	hrănire/pasaj

Stația 3

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita sitului Natura2000 ROSCI0045 – Coridorul Jiului, în afara acestuia.

Categoriile de folosință a terenului: Pădure de foioase, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de flora: Observațiile au fost efectuate atât în limitele sitului Natura2000, cât și în exteriorul acestora. Pe baza compoziției floristice actuale fitocenozele ar putea fi încadrate în asociația Carpino-Quercetum cerris Klika 1938 (Boșcaiu et al. 1969), însă ținând cont de faptul că această compoziție actuală nu este una naturală, fiind de fapt rezultată în urma modificărilor cauzate de intervențiile antropice (tăieri, extragerea cu precădere a quercineelor și regenerarea de carpen etc.), nu putem încadra habitatul ca fiind 91M0 - Păduri balcano-panonice de cer și gorun. De asemenea acest habitat nu va fi afectat de reabilitatea căii ferate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

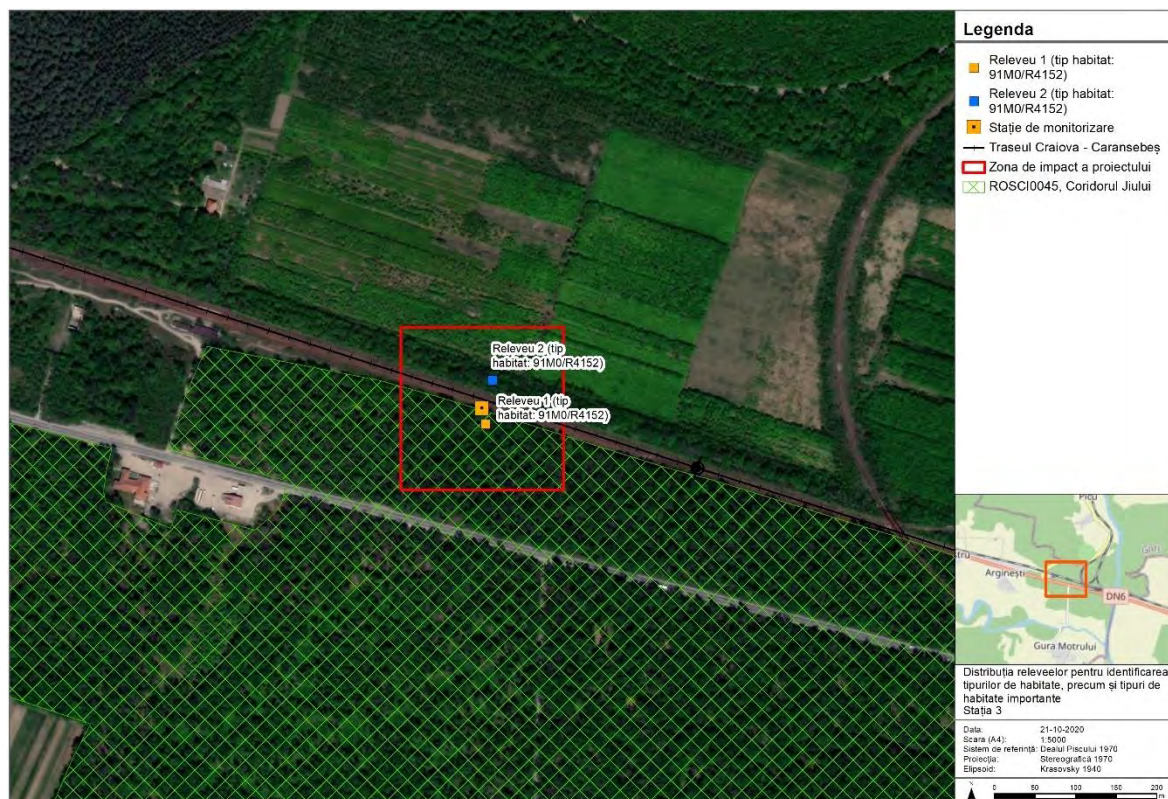


Figura 113. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate: Acer campestre (juv.), Acer tataricum (juv.), Arum orientale, Brachypodium sylvaticum, Carpinus betulus, Carpinus betulus (juv.), Carex sylvatica, Clematis vitalba, Crataegus monogyna, Cornus sanguinea, Convallaria majalis, Dactylis glomerata, Dioscorea communis, Evonymus europaeus Epipactis purpurata, Epipactis helleborine, Fraxinus excelsior (juv.), Galium odoratum, Geum urbanum, Glechoma hederacea, Hedera helix, Lathyrus vernus, Lilium martagon, Melica uniflora, Pulmonaria officinalis, Polygonatum odoratum, Rubus caesius, Sorbus torminalis (juv.), Viola odorata, Quercus cerris.

Specii ihtiofaună: În cadrul acestei stații nu au fost efectuate inventarieri.

Specii nevertebrate: În urma monitorizărilor au fost identificate 9 specii de nevertebrate. A fost identificată o specie Natura 2000 și anume Helix pomatia.



Tabel 147. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Iphiclides podalirius	iunie	-	-	-
	Onychogomphus forcipatus	iunie	-	-	-
	Amata phegea	iulie	-	-	-
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Graphosoma italicum	iulie	-	-	-
	Helix pomatia	iulie	Anexa V	Anexa 5A	reproducere/hrănire
	Iphiclides podalirius	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Melanargia galathea	iulie	-	-	-
	Onychogomphus forcipatus	iulie	-	-	-
	Plebejus argus	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofauna: În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate două specii listate în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007.



Figura 114. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar



Tabel 148. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	7	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere, hrănire
2	Lacerta viridis	8	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere, hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 10 specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE - specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar una se regăsește listată în Anexa 4B a OUG 57/2007 – specii de importanță națională care necesită protecție strictă.



Figura 115. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională



Tabel 149. Speciile de păsări identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Buteo buteo	1	iunie	-	-	-
2	Delichon urbicum	11	iunie	-	-	-
3	Fringilla coelebs	3	iunie	-	-	-
4	Parus major	1	iunie	-	-	-
5	Turdus merula	1	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
6	Fringilla coelebs	4	iulie	-	-	-
7	Hirundo rustica	2	iulie	-	-	-
8	Pernis apivorus	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
9	Pica pica	1	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
10	Poecile palustris	2	iulie	-	-	-
11	Sitta europaea	1	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost identificată o specie de mamifer, vulpea (*Vulpes vulpes*) aceasta fiind o specie de interes cinegetic

Tabel 150. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezent a	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	direct	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere: În cadrul acestei stații nu au fost realizate înregistrări.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Stația 4

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0045 – Coridorul Jiului.

Categoriile de folosință a terenului: Plantație de salcâm.

Tipuri de habitate și specii de flora: Datorită poziționării într-o zonă puternic modificată antropic (podul peste Jiu, nod feroviar), flora și vegetația sunt, la rândul lor, denaturate. Astfel, zona cuprinsă între șoseaua națională și calea ferată este în cea mai mare parte o plantație dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*). Pe anumite suprafețe, salcâmul este în diferite raporturi de codominanță cu frasinul (*Fraxinus excelsior*), însă, în ansamblu, pădurea reflectă originea sa antropică. Dintre speciile identificate pe marginea căii ferate remarcăm dudul (*Morus alba*), la rândul său o specie invazivă, ca și salcâmul. În zona podului de cale ferată, pe malul Jiului, au fost identificate fitocenoze care conțin *Salix alba* și *Populus alba*, însă puternic denaturate antropic. Observațiile noastre indică dominanța salcâmului și în aceste fitocenoze, alături de care mai apar și alte specii invazive, precum *Amorpha fruticosa* sau *Elaeagnus angustifolia*.

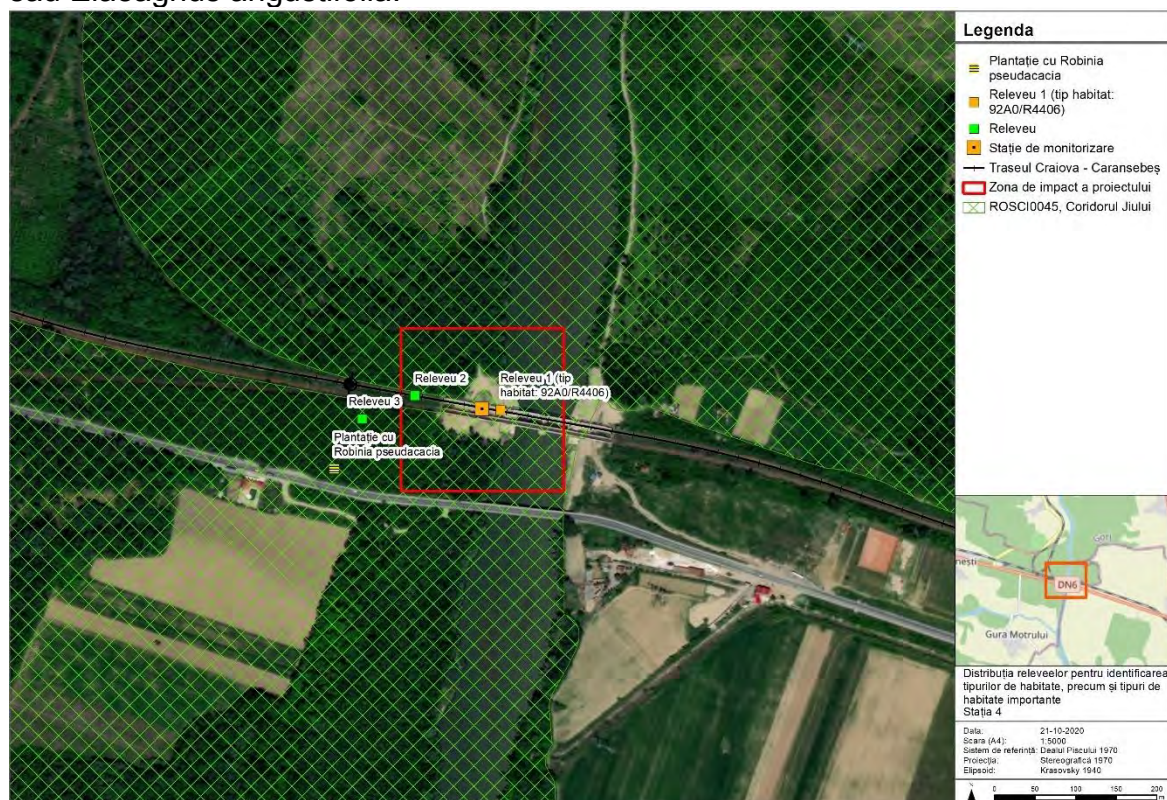


Figura 116. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate



Tabel 151. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
Populus alba	Fraxinus excelsior	Robinia pseudoacacia
Robinia pseudoacacia	Robinia pseudoacacia	Fraxinus excelsior
Amorpha fruticosa	Populus alba	Ulmus minor
Elaeagnus angustifolia	Ulmus minor	Cornus sanguinea
Ulmus minor	Humulus lupulus	Evonymus europaeus
Clematis vitalba		Hedera helix
Humulus lupulus		Sambucus nigra
Morus alba		Urtica dioica
Aristolochia clematitis		Clematis vitalba
Fraxinus excelsior		Carex sylvatica
Clematis vitalba		Geum urbanum
Cornus sanguinea		Pulmonaria officinalis
Ulmus minor		Rubus caesius
Acer campestre		Galium aparine
Chenopodium album		Polygonatum odoratum
Chelidonium majus		Arum orientale
Ambrosia artemisiifolia		

Specii ihtiofaună

Râul Jiu a reprezentat un corp acvatic colmatat, unde balastierele dispuse în albie periclitează viața acvatică, asupra majorității peștilor identificați fiind semnalate evidențe ale unor boli.

Au fost identificate 8 specii de pești, din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitatare 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.

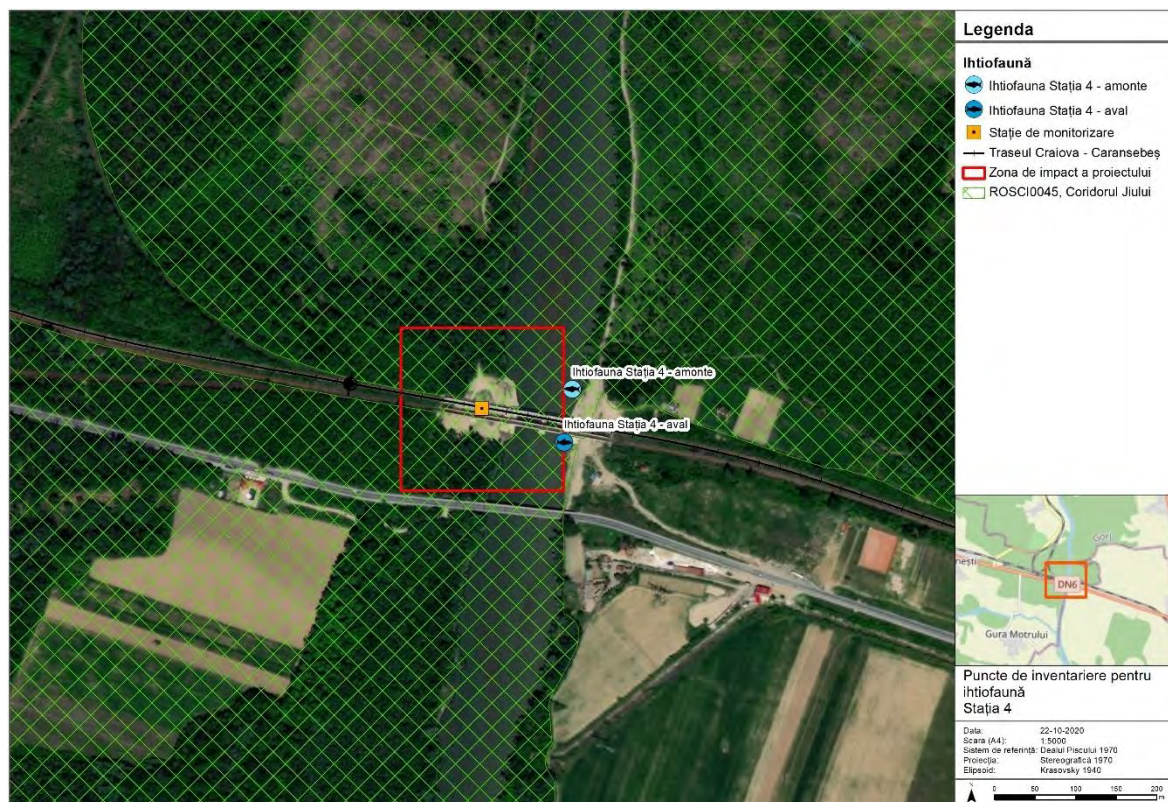


Figura 117. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 152. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
1	Alburnoides bipunctatus	-	-	Beldiță	1
2	Alburnus alburnus	-	-	Oblete	1
3	Barbus barbus	Anexa II	Anexa 3,5A	Mreană	9
4	Barbus petenyi	Anexa II	Anexa 3,5A	Moioagă	1
5	Carassius gibelio	-	-	Caras	1
6	Pseudorasbora parva	-	-	Murgoi bălțat	1
7	Sabanejewia balcanica	Anexa II	Anexa 3	Câră	1
8	Squalius cephalus	-	-	Clean	7



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. specii: 8			Total	22
---------------	--	--	-------	----

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 13 specii de nevertebrate. A fost identificată o specie Natura2000.



Figura 118. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 153. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Argynnis paphia	iunie	-	-	-
	Calopteryx splendens	iunie	-	-	-
	Carcharodus alceae	iunie	-	-	-
	Cupido alceas	iunie	-	-	-
	Erynnis tages	iunie	-	-	-
	Iphiclides podalirius	iunie	-	-	-
	Platycnemis pennipes	iunie	-	-	-
	Sceliphron destillatorium	iunie	-	-	-
	Argynnis paphia	iulie	-	-	-
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Thecla betulae	iulie	-	-	-
	Vespa crabro	iulie	-	-	-
	Zerynthia polyxena	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/reproducere

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.



Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate 3 specii de herpetofaună. Dintre acestea, două sunt listate în Anexa 4 a Directivei Habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007

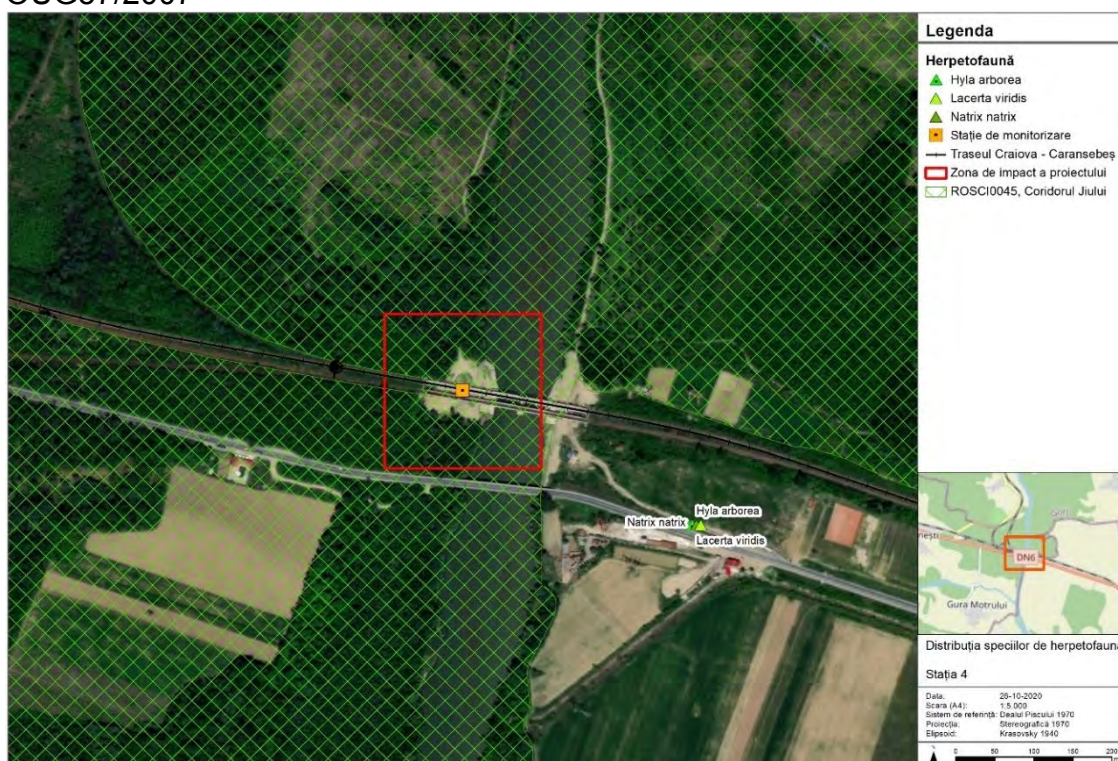


Figura 119. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 154. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
2	Hyla arborea	150	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
3	Natrix natrix	2	iulie	-	-	-

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 10 specii de păsări. Dintre acestea 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specie listată în Anexa 4B a OUG 57/2007.

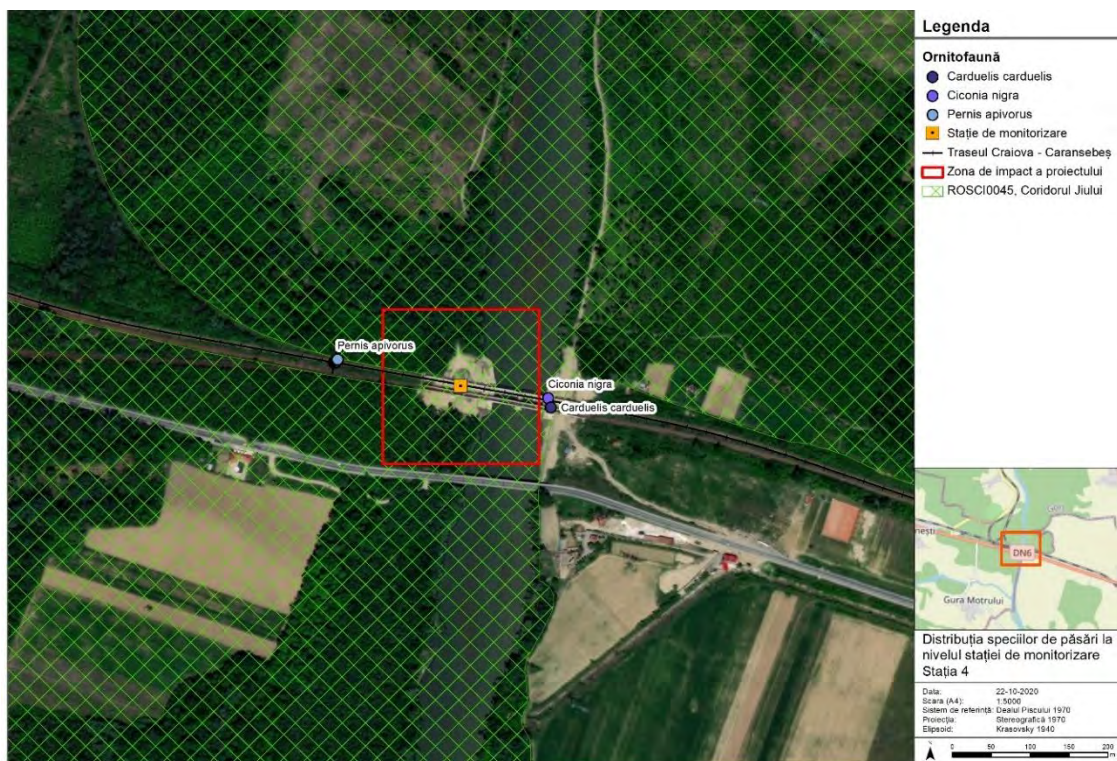


Figura 120. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 155. Speciile de păsări identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Carduelis carduelis	5	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
	Fringilla coelebs	2	iunie	-	-	-
	Hirundo rustica	6	iunie	-	-	-
	Parus major	5	iunie	-	-	-
	Passer domesticus	12	iunie	-	-	-
	Sylvia atricapilla	1	iunie	-	-	-
	Turdus merula	1	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
	Ciconia nigra	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Fringilla coelebs	3	iulie	-	-	-
	Fringilla	5	iulie	-	-	-



	coelebs					
	Parus major	5	iulie	-	-	-
	Passer montanus	5	iulie	-	-	-
	Pernis apivorus	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Sylvia atricapilla	5	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere NATURA2000.
Singura specie identificată este vulpea, aceasta fiind o specie de interes cinegetic.

Tabel 156. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Vulpes vulpes	lăsături	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 2 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare, fiind specii care necesită protecție strictă.

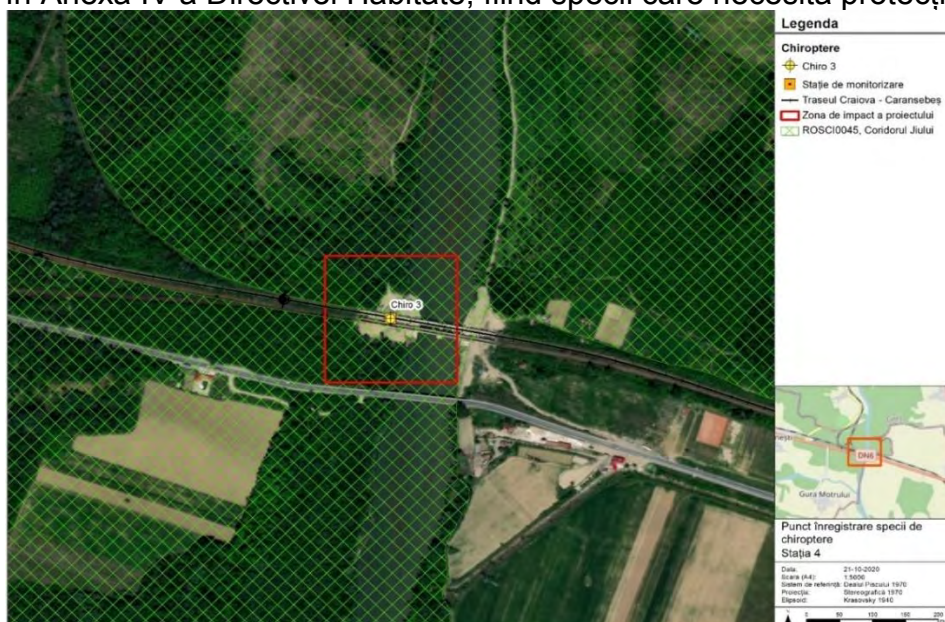


Figura 121. Punct monitorizare chiroptere



Tabel 157. Speciile de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	<i>Nyctalus noctula</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 5

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita sitului Natura2000 ROSCI0045 – Coridorul Jiului.

Categoriile de folosință a terenului: Plantație de *Amorpha fruticosa* și vegetație de luncă și terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de flora: Vegetația identificată are un pronunțat caracter antropoc, fiind reprezentată preponderent de o plantație de *Amorpha fruticosa* (specie invazivă). De asemenea, au fost identificate exemplare de salcâm (*Robinia pseudoacacia*) și dud alb (*Morus alba*), la rândul lor specii invazive. Speciile din flora spontană nu formează comunități încadrabile fitocenotic. La 50-100 m de calea ferată, pe malul Jiului (sensul Drobeta - Craiova) se observă vegetație de luncă cu *Populus tremula*, *Populus alba*, *Salix alba*; pe sensul Craiova - Drobeta, zona căii ferate este mărginită de gospodării și terenuri agricole.

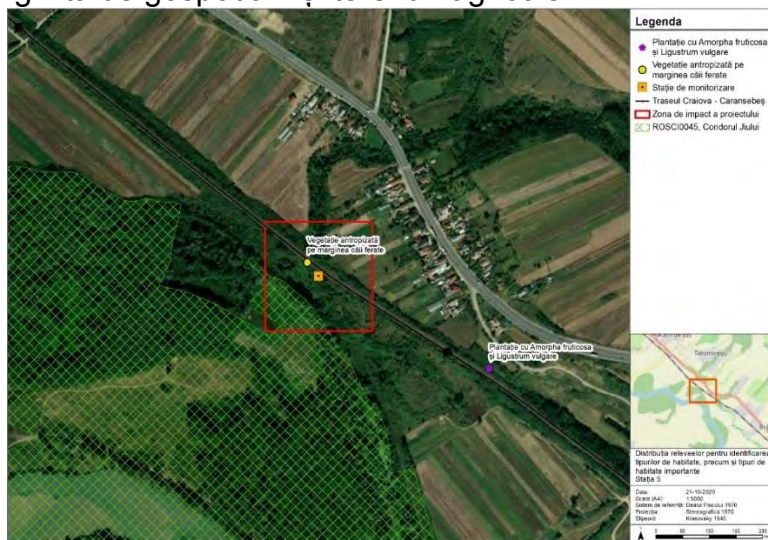


Figura 122. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate
Tabel 158. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2
<i>Amorpha fruticosa</i>	<i>Amorpha fruticosa</i>
<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Prunus spinosa</i>
<i>Acer campestre</i>	<i>Rosa canina</i>



<i>Humulus lupulus</i>	<i>Ligustrum vulgare</i>
<i>Ballota nigra</i>	<i>Juglans regia</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Morus alba</i>
<i>Silene alba</i>	<i>Crataegus monogyna</i>
<i>Melilotus officinalis</i>	<i>Erigeron canadensis</i>
<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Setaria verticillata</i>
<i>Cornus sanguinea</i>	<i>Melica ciliata</i>
<i>Papaver dubium</i>	<i>Galium aparine</i>
<i>Cichorium intybus</i>	<i>Chenopodium album</i>
<i>Linaria vulgaris</i>	<i>Falcaria vulgaris</i>
<i>Ulmus minor</i>	<i>Artemisia vulgaris</i>
<i>Sonchus oleracues</i>	<i>Rubus caesius</i>
<i>Conium maculatum</i>	<i>Centaurea jurineifolia</i>
<i>Tragopogon pratensis</i>	<i>Equisetum ramosissimum</i>
<i>Anchusa azurea</i>	<i>Arum orientale</i>

Specii ihtiofaună: În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate: În urma monitorizărilor au fost identificate 7 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000.

Tabel 159. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Platycnemis pennipes</i>	iunie	-	-	-
2.	<i>Graphosoma italicum</i>	iulie	-	-	-
3.	<i>Lycaena thersamon</i>	iulie	-	-	-
4.	<i>Maniola jurtina</i>	iulie	-	-	-
5.	<i>Piersi rapae</i>	iulie	-	-	-
6.	<i>Platycnemis pennipes</i>	iulie	-	-	-
7.	<i>Plebejus argus</i>	iulie	-	-	-
8.	<i>Sympetrum striolatum</i>	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.



Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate 2 specii de herpetofaună. Dintre acestea, una este listată în Anexa 4 a Directivei Habitatare și în Anexa 4A a OUG57/2007

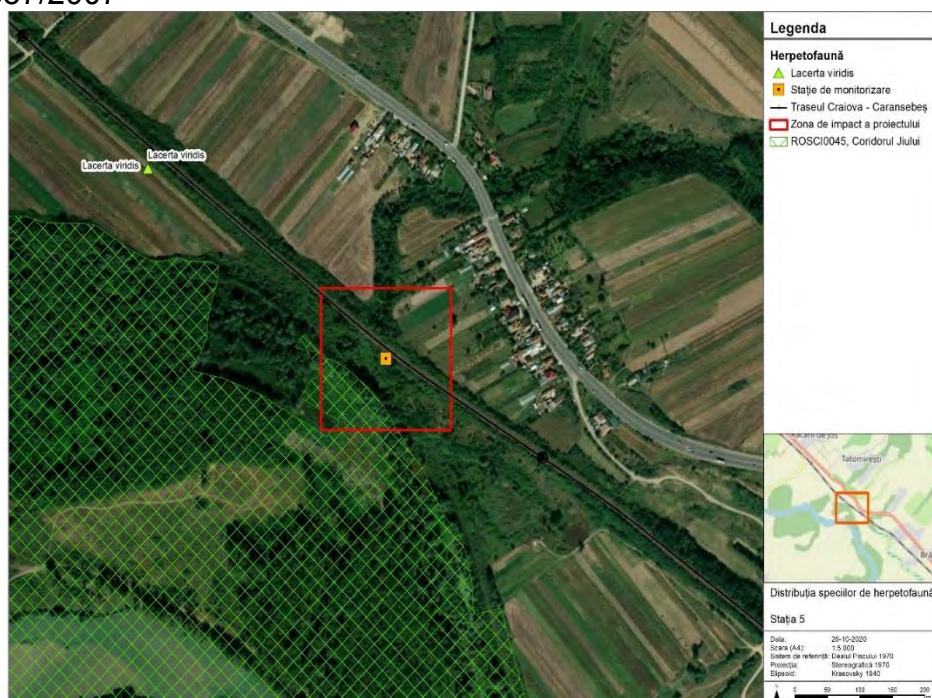


Figura 123. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 160. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Natrix natrix</i>	1	iunie	-	-	-
2	<i>Lacerta viridis</i>	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
3	<i>Lacerta viridis</i>	2	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 9 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor.



Figura 124. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 161. Speciile de păsări identificate

Nr. crt.	Specia	Nr. exemplare	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Hirundo rustica</i>	5	iunie	-	-	-
2.	<i>Lanius collurio</i>	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
3.	<i>Passer domesticus</i>	3	iunie	-	-	-
4.	<i>Streptopelia decaocto</i>	3	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
5.	<i>Sylvia communis</i>	1	iunie	-	-	-
6.	<i>Buteo buteo</i>	1	iulie	-	-	-
7.	<i>Columba palumbus</i>	1	iulie	Anexa IIA/IIIA	Anexa 5C	hrănire
8.	<i>Streptopelia turtur</i>	1	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
9.	<i>Sturnus</i>	5	iulie	Anexa IIB	Anexa	hrănire



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	<i>vulgaris</i>				5C	
--	-----------------	--	--	--	----	--

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere NATURA2000. A fost observată o specie de mamifer, fără interes conservativ.

Tabel 162. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Apodemus agrarius</i>	direct	iulie	-	-	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu au fost înregistrate specii de chiropterofaună.

Stația 6

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0284 – Cheile Teregovei.

Categoriile de folosință a terenului: Pădure.

Tipuri de habitate și specii de floră

Vegetația este antropizată, dominant fiind salcâmul (*Robinia pseudoacacia*). O participare mai redusă la alcătuirea fitocenozelor o au specii precum: *Tilia tomentosa*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*. Această fâșie care delimitează calea ferată, are o lățime variabilă, care poate ajunge la 30-50 m.



Figura 125. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 163. Compoziția floristică din cadrul relevelor monitorizate

Relevu 1
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Tilia tomentosa</i>
<i>Acer campestre</i>
<i>Corylus avellana</i>
<i>Sambucus nigra</i>
<i>Alliaria petiolata</i>
<i>Rubus</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Populus tremula</i>
<i>Carpinus betulus</i>
<i>Anthriscus sylvestris</i>



Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 6 specii de nevertebrate fără interes conservativ.

Tabel 164. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Amata phegea</i>	iulie	-	-	-
2.	<i>Cetonia aurata</i>	iulie	-	-	-
3.	<i>Maniola jurtina</i>	iulie	-	-	-
4.	<i>Piersi rapae</i>	iulie	-	-	-
5.	<i>Pyrrhocoris apterus</i>	iulie	-	-	-
6.	<i>Rhagonycha fulva</i>	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost identificată o specie listată în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume *Podarcis muralis*.

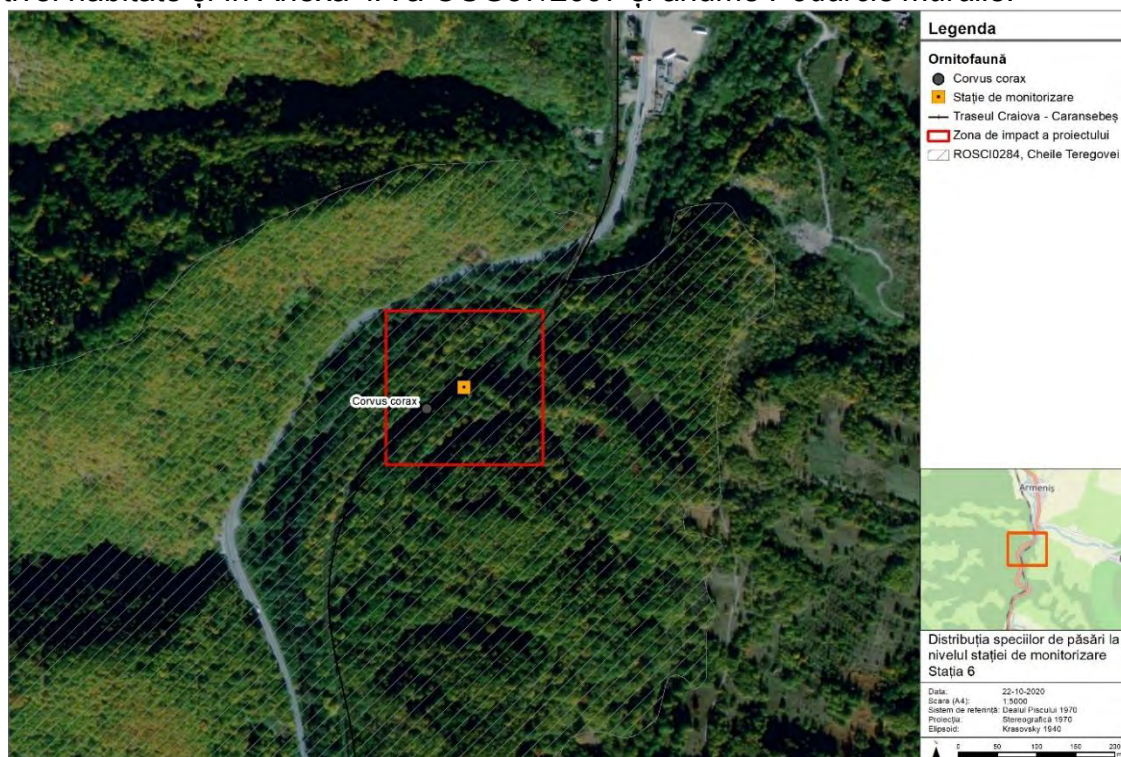


Figura 126. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar



Tabel 165. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Podarcis muralis</i>	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 4 de specii de păsări. Dintre acestea nicio specie nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specie listată în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 127. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 166. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Buteo buteo</i>	1	iulie	-	-	-
2	<i>Corvus corax</i>	3	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
3	<i>Fringilla coelebs</i>	2	iulie	-	-	-
4	<i>Sylvia</i>	4	iulie	-	-	-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	<i>atricapilla</i>					
--	--------------------	--	--	--	--	--

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere NATURA2000. A fost observată o specie de mamifer, fără interes conservativ.

Tabel 167. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Apodemus agrarius</i>	direct	iulie	-	-	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu au fost înregistrate specii de chiropterofaună.

Stația 7

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0284 – Cheile Teregovei.

Categorii de folosință a terenului: Pădure.

Tipuri de habitate și specii de flora:

Deși vegetația caracteristică pe versanți este un amestec constituit preponderent din speciile *Fagus sylvatica*, *Quercus cerris*, *Tilia tomentosa*, în zona limitrofă căii ferate, iar pe unele porțiuni chiar pe o lățime de peste 20 m, este instalată o bandă dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*). În afara salcâmului, o altă specie invazivă observată este *Reynoutria japonoca*.



Figura 128. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate



Tabel 168.. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
Robinia pseudoacacia	Robinia pseudoacacia	Robinia pseudoacacia
Clematis vitalba	Alnus glutinosa	Populus tremula
Sambucus nigra	Acer campestre	Acer campestre
Reynoutria japonica	Quercus cerris	Clematis vitalba
Urtica dioica	Salix alba	Rosa canina
	Rubus	Rubus
	Urtica dioica (juv.)	Quercus cerris (juv.)
	Humulus lupulus	Corylus avellana
	Corylus avellana	Crataegus monogyna

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 10 specii de nevertebrate. A fost identificată o specie Natura 2000 și anume *Helix pomatia*.



Figura 129. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar



Tabel 169. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Calopteryx splendens	iulie	-	-	-
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Graphosoma italicum	iulie	-	-	-
	Helix pomatia	iulie	Anexa V	Anexa 5A	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Rhagonycha fulva	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost identificată o specie listată în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume Podarcis muralis.



Figura 130. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 170. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Podarcis muralis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire



Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 5 de specii de păsări. Dintre acestea nicio specie nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specie listată în Anexa 4B a OUG 57/2007.

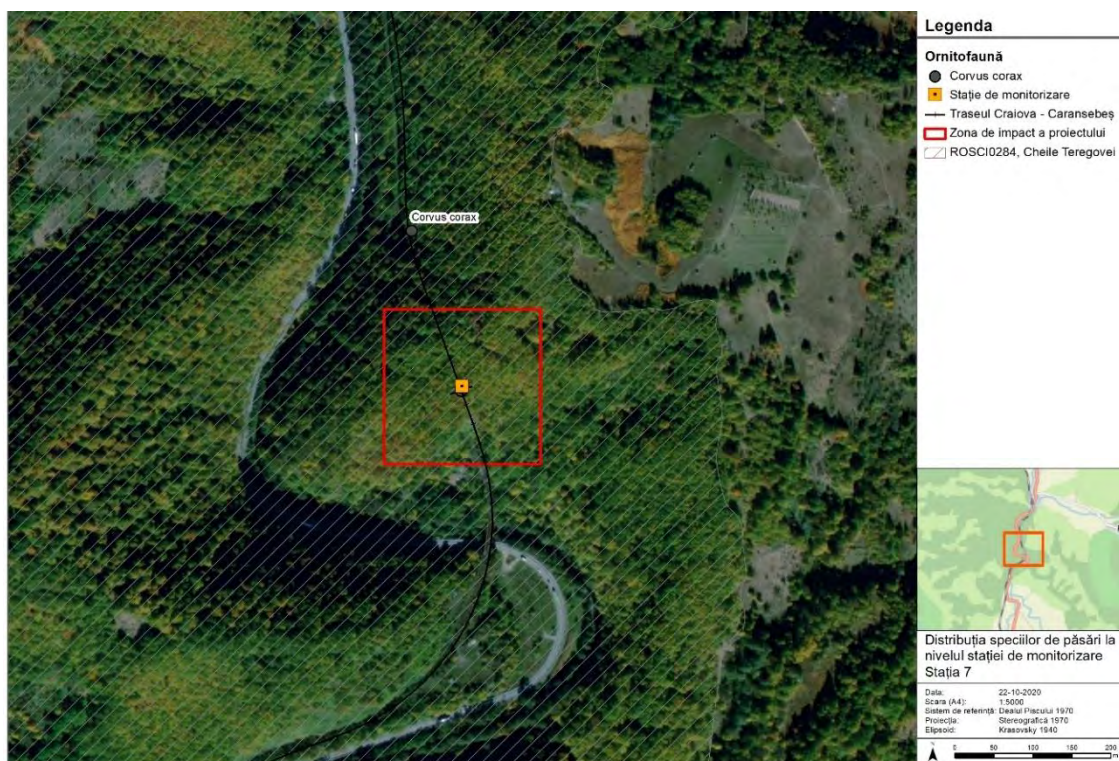


Figura 131. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 171. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Corvus corax	5	iulie	-	Anexa 4B	pasaj
2	Fringilla coelebs	3	iulie	-	-	-
3	Parus major	6	iulie	-	-	-
4	Poecile palustris	2	iulie	-	-	-
5	Sylvia atricapilla	4	iulie	-	-	-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere NATURA2000. Singura specie identificată a fost vulpea (*Vulpes vulpes*), specie de interes cinegetic.

Tabel 172. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	direct	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu au fost realizate înregistrări.

Stația 8

Această stație nu a mai fost analizată din cauza lipsei posibilității de acces, însă ecosistem similar a fost analizat în cadrul stației 7.

Stația 9

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei.

Categoriile de folosință a terenului: Zonă forestieră, zonă antropizată și terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră

Situată la limita ROSCI0206, prezintă o vegetație antropizată, în principal ca urmare a plantării de salcâm. Datorită utilizării frecvente în plantații forestiere, mai ales post lucrări de infrastructură rutieră/căi ferate în zone cu teren dificil, este complicat să afirmăm dacă specii precum *Fraxinus ornus*, *F. excelsior* sau *Acer tataricum* sunt spontane sau plantate. În poienile de la marginea pădurii a fost identificată asociația *Chrysopogonetum grylli* Buia, Păun, Safta et Pop 1959, însă aceasta nu va fi afectată de amplasamentul necesar reabilitării tronsonului de cale ferată. Se remarcă prezența constantă a salcâmului în fitocenozele analizate.



Figura 132. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 173. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevau 1	Relevau 2	Relevau 3	Relevau 4	Relevau 5
Robinia pseudoacacia	Robinia pseudoacacia	Chrysopogon gryllus	Fraxinus ornus	Robinia pseudoacacia
Carpinus orientalis	Fraxinus ornus	Agrostis capillaris	Quercus cerris	Fraxinus ornus
Carpinus betulus	Carpinus orientalis	Veronica orchidea	Fraxinus ornus (juv.)	Carpinus orientalis
Acer tataricum	Acer tataricum	Euphorbia cyparissias	Robinia pseudoacacia	Tilia tomentosa
Fraxinus excelsior		Tanacetum corymbosum	Robinia pseudoacacia (juv.)	Ulmus glabra
Quercus cerris		Centaurea micranthos	Crataegus monogyna	Crataegus monogyna
Quercus dalechampii?			Dactylis glomerata	Clematis vitalba
Prunus cerasifera			Viola odorata	Acer tataricum
Sorbus aucuparia (juv.)			Cornus sanguinea	Fraxinus excelsior
Ligustrum vulgare			Fraxinus excelsior	
Clematis vitalba			Carpinus orientalis	



Rubus hirtus			Carpinus orientalis (juv.)	
			Cerasus avium	
			Acer tataricum	
			Brachypodium sylvaticum	
			Tanacetum corymbosum	
			Glechoma hirsuta	
			Ulmus minor (juv.)	

Specii ihtiofaună

Speciile de pești identificate în cadrul stației 9 confirmă proximitatea Dunării, majoritatea fiind specifice fluviului.

Au fost identificate 11 specii de pești, din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitatare 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate



Figura 133. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei



Tabel 174. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
	Alburnoides bipunctatus	-	-	Beldiță	3
	Alburnus alburnus	-	-	Oblete	82
	Leuciscus aspius	Anexa II	Anexa 3	Avat	5
	Barbus barbus	Anexa V	Anexa 5A	Mreană	1
	Barbus petenyi	Anexa II	Anexa 3,5A	Moioagă	12
	Blicca bjoerkna	-	-	Batcă	1
	Chondrostoma nasus	-	-	Scobar	7
	Leuciscus idus	-	-	Văduviță	2
	Neogobius melanostomus	-	-	Stronghil	8
	Rutilus rutilus	-	-	Babușcă	9
	Vimba vimba	-	-	Morunaș	3
Nr. specii: 11				Total	133

În cadrul stației a fost identificată specia invazivă de crustaceu rac dungat – *Faxonius limosus*.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 12 specii de nevertebrate fără interes conservativ.

Tabel 175. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Celastrina argiolus	iunie	-	-	-
	Dasytes sp.	iunie	-	-	-
	Pieris rapae	iunie	-	-	-
	Celastrina argiolus	iulie	-	-	-
	Diplolepis rosae	iulie	-	-	-
	Eurydema sp.	iulie	-	-	-
	Graphosoma italicum	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Melanargia galathea	iulie	-	-	-
	Polyommatus icarus	iulie	-	-	-
	Pyrrhocoris apterus	iulie	-	-	-
	Rhagonycha fulva	iulie	-	-	-
	Stenurella	iulie	-	-	-



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

septempunctata				
----------------	--	--	--	--

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost identificată o specie listată în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume Podarcis muralis



Figura 134. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 176. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Podarcis muralis	7	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 10 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor iar 3 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 135. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 177. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Carduelis carduelis	3	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
	Fringilla coelebs	2	iunie	-	-	-
	Motacilla alba	2	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
	Oriolus oriolus	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
	Parus major	5	iunie	-	-	-
	Passer domesticus	10	iunie	-	-	-
	Turdus merula	3	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
	Anas platyrhynchos	10	iulie	Anexa IIA/IIIA	Anexa 5C/5D	hrănire
	Egretta garzetta	8	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Phalacrocorax carbo	1	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere NATURA2000. Singura specie identificată a fost vulpea (*Vulpes vulpes*), specie de interes cinegetic.

Tabel 178. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Vulpes vulpes	lăsături	iulie	-	Anexa	-



					5B	
--	--	--	--	--	----	--

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 4 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitate, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 136. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 179. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Pipistrellus kuhlii	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	Pipistrellus pipistrellus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	Pipistrellus pygmaeus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
4	Hypsugo savii	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 10

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei.

Categoriile de folosință a terenului: Zona ripariană, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră



Stația este localizată la limita localității Orșova și se caracterizează prin vegetație antropizată, dominată de salcâm (*Robinia pseudoacacia*). Pe partea dreaptă a căii ferate (sensul Orșova - Caransebeș), se regăsesc terenuri agricole sau pajiști.

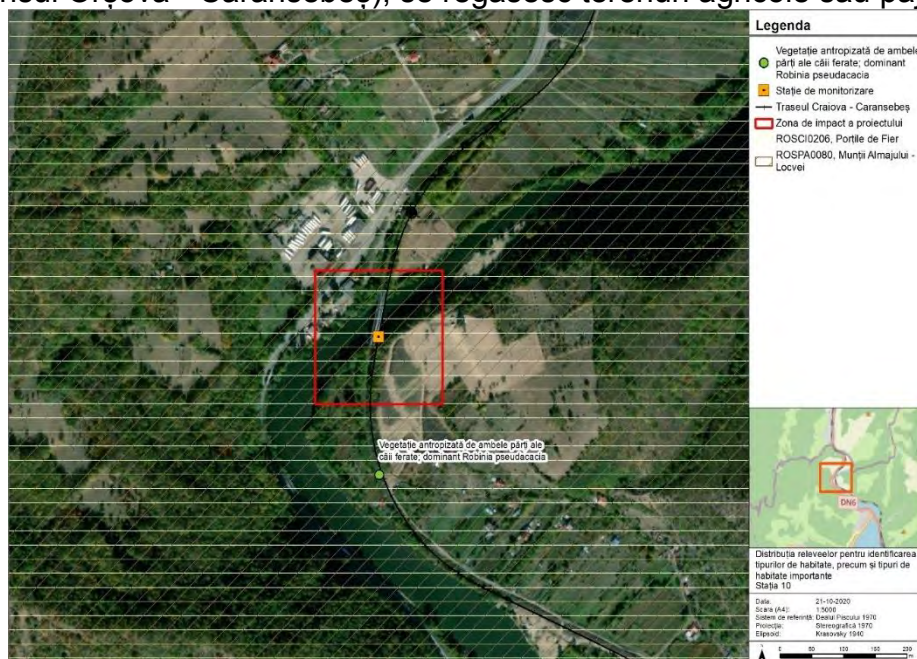


Figura 137. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 180. Compoziția floristică din cadrul relevelor monitorizate

Relevu 1
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Cerasus avium</i>
<i>Ulmus glabra</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Melilotus albus</i>
<i>Euphorbia cyparissias</i>
<i>Rubus caesius</i>
<i>Urtica dioica</i>
<i>Ambrosia artemisiifolia</i>



Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. Vezi ihtiofaună Stația 14.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 6 specii de nevertebrate fără importanță comunitară.

Tabel 181. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Graphosoma italicum</i>	iulie	-	-	-
2.	<i>Melanargia galathea</i>	iulie	-	-	-
3.	<i>Maniola jurtina</i>	iulie	-	-	-
4.	<i>Polyommatus icarus</i>	iulie	-	-	-
5.	<i>Plebejus argus</i>	iulie	-	-	-
6.	<i>Amata phegea</i>	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost identificată o specie listată în Anexa 4 a directivei habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume *Lacerta viridis*.



Figura 138. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 182. Speciile de herpetofaună identificate



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Lacerta viridis</i>	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 7 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor.

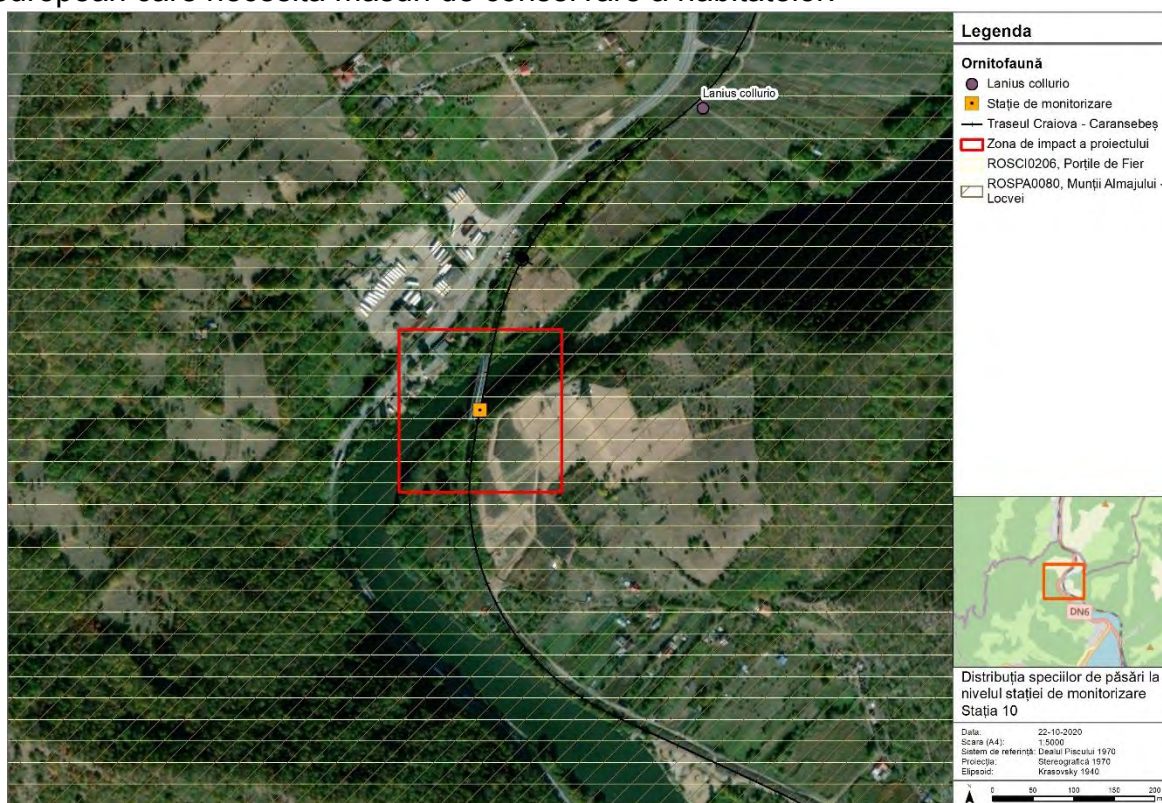


Figura 139. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 183. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Anas platyrhynchos</i>	1	iulie	Anexa IIA/IIIA	Anexa 5C/5D	hrănire
2.	<i>Ardea cinerea</i>	1	iulie	-	-	-
3.	<i>Buteo buteo</i>	2	iulie	-	-	-
4.	<i>Delichon urbicum</i>	5	iulie	-	-	-
5.	<i>Hirundo rustica</i>	10	iulie	-	-	-





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

6.	<i>Lanius collurio</i>	5	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
7.	<i>Phalacrocorax carbo</i>	4	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifere Natura2000 și anume vidra (*Lutra lutra*), specie și de interes național fiind listată în Anexa 4 și 4A a OUG 57/2007.



Figura 140. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar

Tabel 184. Speciile de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Lutra lutra</i>	lăsături/urme	iulie	Anexa IV	Anexa 4/4A	Hrănire/pasaj

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 4 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare iar una în Anexa II, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 141. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 185. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Eptesicus nilssonii</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
4	<i>Myotis myotis</i>	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 11

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare se află la limita siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și în interiorul ROSPA0026 – Cursul Dunării-Baziaș-Porțile de Fier.

Categoriile de folosință a terenului: Zonă antropizată, terasament cale ferată, drum.

Tipuri de habitate și specii de flora. Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive.

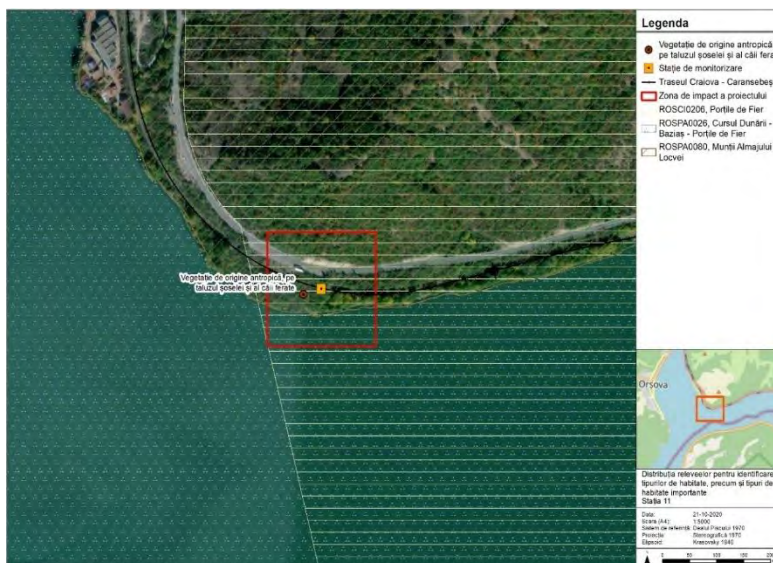


Figura 142. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate
Tabel 186. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevu 1
Robinia pseudoacacia
Ailanthus altissima
Populus nigra
Clematis vitalba
Populus alba
Rosa canina
Prunus cerasifera
Rubus hirtus
Fraxinus excelsior

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. A se observa ihtiofauna din cadrul Stației 14.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii NATURA2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

Tabel 187. Speciile de nevertebrate identificate



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Harpalus sp.	iulie	-	-	
	Piersi rapae	iulie	-	-	
	Piersi rapae	iulie	-	-	

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost observate 2 specii de interes conservativ listate în Anexa IV a Directivei Habitare.



Figura 143. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 188. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	2	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
2	Podarcis muralis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună





În urma monitorizărilor au fost observate 8 specii de păsări. Dintre acestea niciuna nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor.

Tabel 189. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Corvus cornix	3	iunie	-	Anexa 5C	Hrănire/pasaj
2	Cyanistes caeruleus	1	iunie	-	-	-
3	Fringilla coelebs	2	iunie	-	-	-
4	Parus major	2	iunie	-	-	-
5	Phalacrocorax carbo	3	iunie	-	-	-
6	Sturnus vulgaris	4	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
7	Buteo buteo	1	iulie	-	-	-
8	Cyanistes caeruleus	2	iulie	-	-	-
9	Parus major	4	iulie	-	-	-
10	Phalacrocorax carbo	1	iulie	-	-	-
11	Turdus merula	2	iulie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer fără interes conservativ.

Tabel 190. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Apodemus agrarius	direct	iulie	-	-	-

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 4 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitate iar una în Anexa II, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 144. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 191. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Nyctalus noctula	iulie	Anexa IV	-Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	Pipistrellus pygmaeus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	Barbastella barbastellus	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 12

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier și ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei.

Categoriile de folosință a terenului: Zonă antropizată, terasament cale ferată, drum.

Tipuri de habitate și specii de flora.

Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care



o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive.

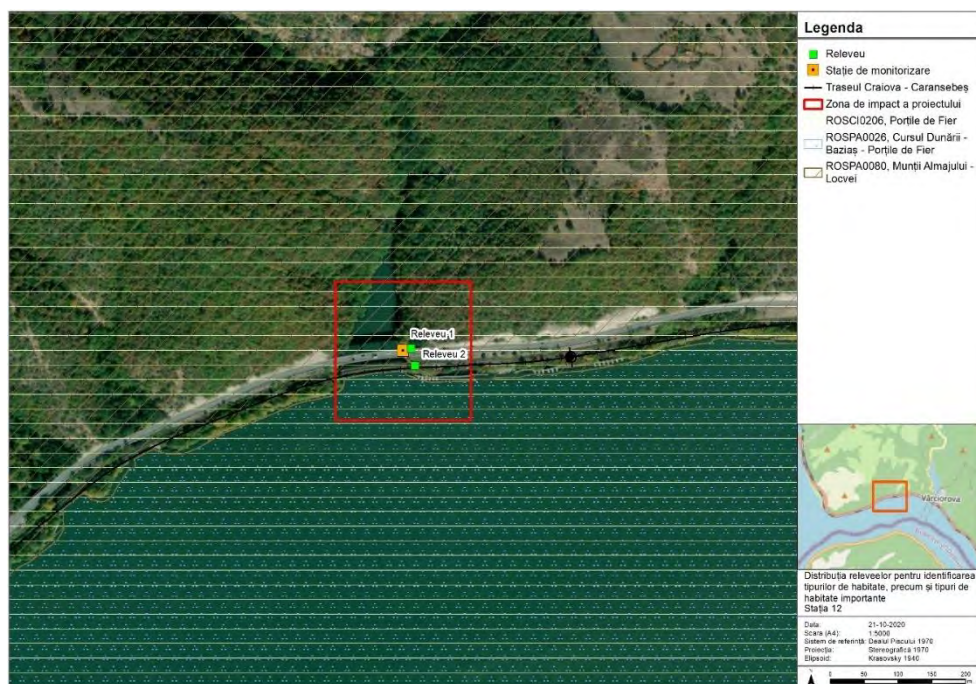


Figura 145. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 192. Compoziția floristică din cadrul relevelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2
<i>Pinus nigra</i>	<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Populus tremula</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Quercus pubescens</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>	<i>Prunus cerasifera</i>
<i>Clematis vitalba</i>	
<i>Ailanthus altissima</i>	

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. A se observa ihtiofauna din cadrul Stației 14.

Specii nevertebrate



În urma monitorizărilor au fost identificate 2 specii de nevertebrate. O specie este listată în Anexa II a Directivei Habitate, respectiv în Anexa III și Anexa IV a OUG 57/2007



Figura 146. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 193. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Lucanus cervus	iunie	Anexa II	Anexa 3, 4A	-
	Scolitantides orion	iunie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost observate 2 specii de herpetofaună. Dintre acestea, una este de interes conservativ, listată în Anexa IV a Directivei Habitate.



Figura 147. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 194. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
2	Natrix natrix	1	iunie	-	-	-
1	Podarcis muralis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 5 specii de păsări. Dintre acestea niciuna nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor.

Tabel 195. Speciile de păsări identificate

	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Buteo buteo	1	iunie	-	-	-
	Corvus cornix	1	iunie	-	Anexa 5C	-
	Fringilla coelebs	1	iunie	-	-	-
	Parus major	1	iunie	-	-	-
	Turdus merula	1	iunie	Anexa IIB	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor, în cadrul acestei stații nu au fost observate specii de mamifere.

Specii chiroptere



În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitate iar una în Anexa II, fiind specii care necesită protecție strictă.

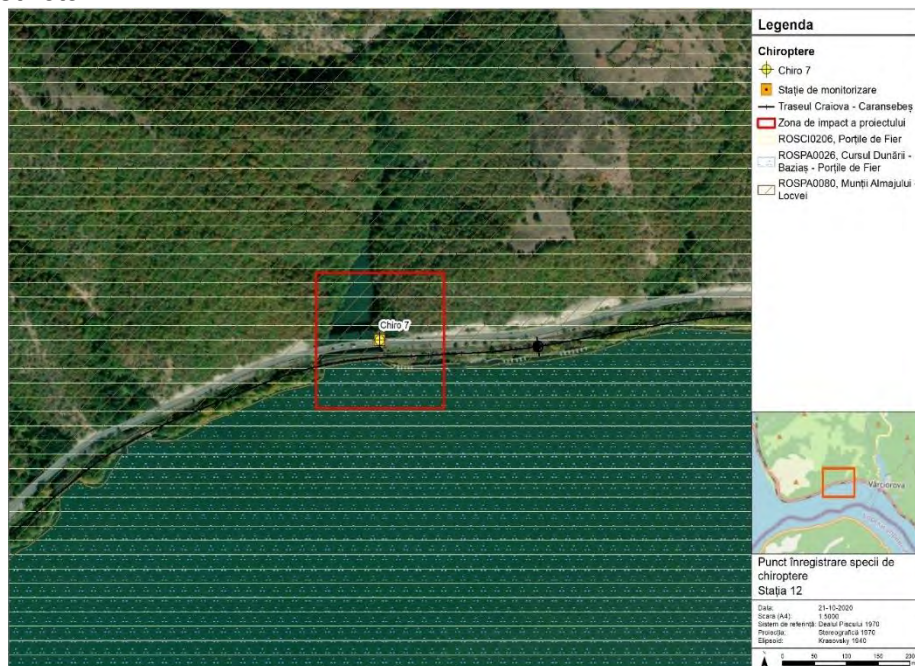


Figura 148. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 196. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Pipistrellus pipistrellus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	Pipistrellus pygmaeus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	Myotis myotis	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 13

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și ROSPA0026 – Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier.

Categoriile de folosință a terenului: Zonă antropizată, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de flora. Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei



flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive.



Figura 149. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 197. Compoziția floristică din cadrul relevelor monitorizate

Relevu 1
<i>Populus nigra</i>
<i>Fraxinus angustifolia</i>
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Clematis vitalba</i>
<i>Rosa canina</i>
<i>Ulmus glabra</i>
<i>Prunus cerasifera</i>
<i>Malus domestica</i>
<i>Prunus armeniaca</i>



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. A se observa ihtiofauna din cadrul Stației 14.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor a fost identificată o singură specie de nevertebrate, fără interes conservativ.

Tabel 198. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	<i>Polyommatus icarus</i>	iunie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor nu au fost observate exemplare de amfibieni sau reptile, însă nu putem exclude posibilitatea ca habitatul identificat la nivelul stației de monitorizare să constituie loc de reproducere sau hrănire pentru unele specii de herpetofaună.

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 2 specii de păsări. Dintre acestea niciuna nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007

Tabel 199. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	<i>Accipiter nisus</i>	1	iulie	-	-	-
	<i>Motacilla alba</i>	1	iulie	-	Anexa4B	hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor, în cadrul acestei stații nu au fost observate specii de mamifere.

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor, în această stație nu au fost înregistrată prezența chiropterelelor.

Stația 14

Sit NATURA2000 intersectat



Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și ROSPA0026 – Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier.

Categoriile de folosință a terenului: Zonă antropizată, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de flora. Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive.

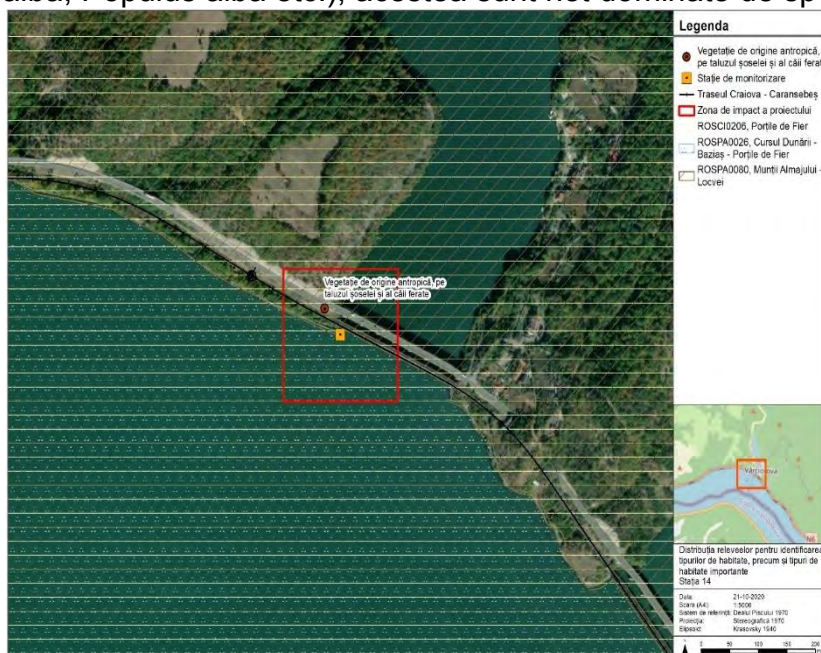


Figura 150. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 200. Compoziția floristică din cadrul relevelor monitorizate

Relevu 1
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Populus nigra</i>
<i>Clematis vitalba</i>



Prunus cerasifera

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10-17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. Au fost identificate 9 specii de pești, din care o specie este listată în Anexa 4B a OUG 57/2007, specie de interes național care necesită protecție strictă.



Figura 151. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 201. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. Crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
	Alburnus alburnus	-	-	Oblete	258
	Chondrostoma nasus	-	-	Scobar	9
	Lepomis gibbosus	-	-	Biban soare	2
	Leuciscus idus	-	-	Văduviță	3
	Neogobius melanostomus	-	-	Stronghil	1
	Ponticola kessleri	-	-	Guvid de baltă	3
	Proterorhinus semilunaris	-	Anexa 4B	Moacă de brădiș	1
	Rutilus rutilus	-	-	Babușcă	3
	Squalius cephalus	-	-	Clean	1



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. specii: 9			Total	281
---------------	--	--	-------	-----

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 6 specii de nevertebrate. Dintre acestea, o specie este listată în Anexa II a directivei Europene, respectiv în Anexa III și Anexa IV a OUG 57/2007.



Figura 152. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 202. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Lasiommata megera	iunie	-	-	-
	Lucanus cervus	iunie	Anexa II a	Anexa 3, 4A	reproducere/hrănire
	Amata phegea	iulie	-	-	-
	Lasiommata megera	iulie	-	-	-
	Pieris rapae	iulie	-	-	-
	Plebejus argus	iulie	-	-	-
	Rhagonycha fulva	iulie	-	-	-





*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de herpetofaună, încadrate în Anexa II sau IV a Directivei Habitate respectiv în Anexa 4A/4B a OUG 57/2007. Habitatul identificat la nivelul stației de monitorizare prezintă potențial pentru vipera cu corn (*Vipera ammodytes*), însă în timpul inventarierilor noastre nu a fost identificată.



Figura 153. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 203. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Podarcis muralis	7	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
2	Dolichophis caspius	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A/4B	reproducere/hrănire
3	Lacerta viridis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
4	Podarcis muralis	4	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire



Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 11 de specii de păsări. Dintre acestea 3 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specie listată în Anexa 4B a OUG 57/2007.

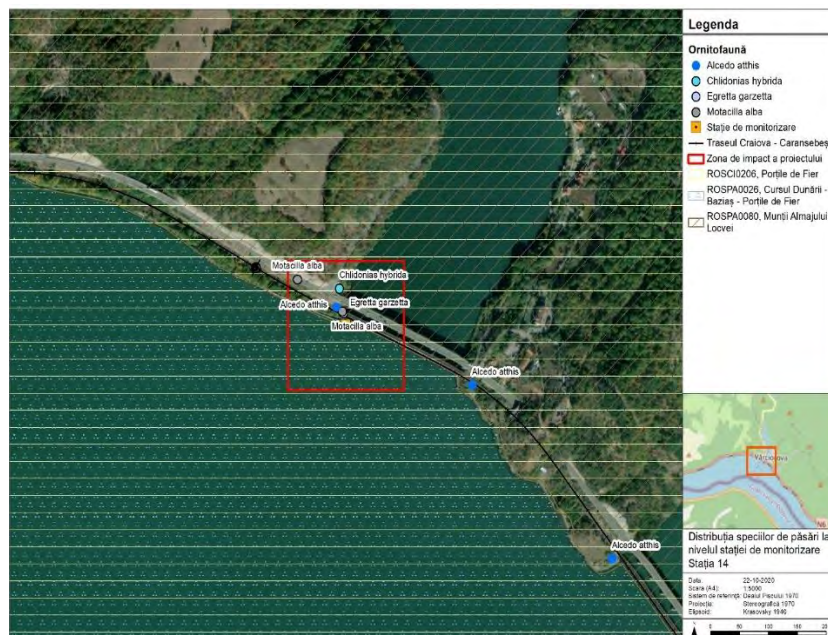


Figura 154. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 204. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Motacilla alba	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
	Passer domesticus	10	iunie	-	-	-
	Turdus merula	1	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
	Alcedo atthis	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	odihnă
	Anas platyrhynchos	2	iulie	Anexa IIA/IIIA	Anexa 5C/5D	hrănire
	Ardea cinerea	1	iulie	-	-	-
	Chlidonias hybrida	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Corvus cornix	4	iulie	-	Anexa 5C	-
	Egretta garzetta	2	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire



	Larus ridibundus	4	iulie	-	-	-
	Phalacrocorax carbo	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifere Natura2000 și anume vidra (*Lutra lutra*), specie și de interes național, fiind listată în Anexa 3 și 4A a OUG 57/2007.



Figura 155. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar

Tabel 205. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lutra lutra	Iăsături	iulie	Anexa IV	Anexa 4/4A	hrănire/pasaj

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 4 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare, fiind specii care necesită protecție strictă. O specie este listată și în Anexa II ale aceleiași directive.

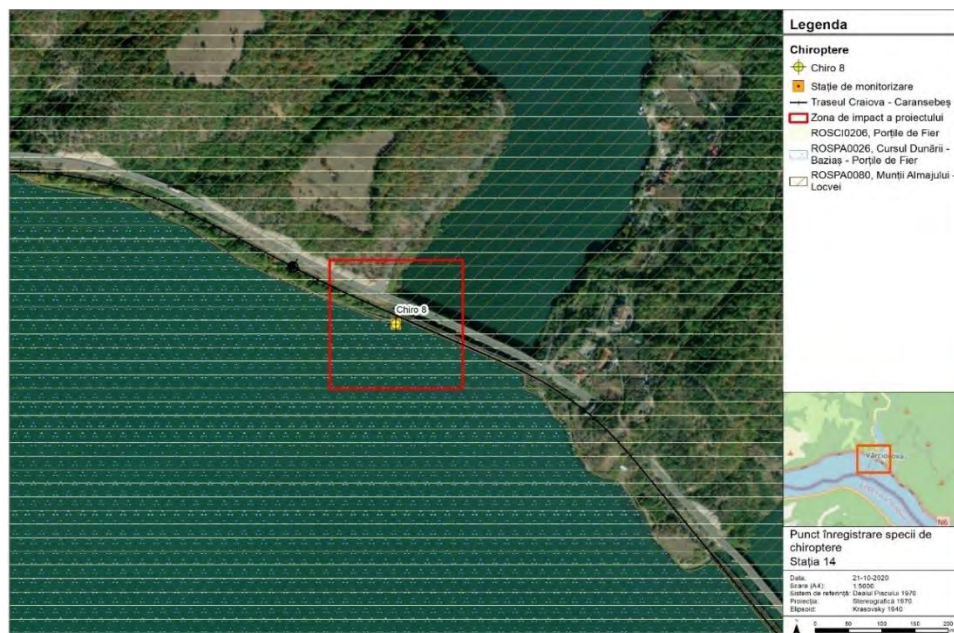


Figura 156. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 206. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Nyctalus noctula	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	Pipistrellus pygmaeus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	Pipistrellus kuhlii	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
4	Barbastella barbastellus	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 15

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și ROSPA0026 – Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier.

Categoriile de folosință a terenului: Zonă antropizată, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de floră

Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să



fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive.

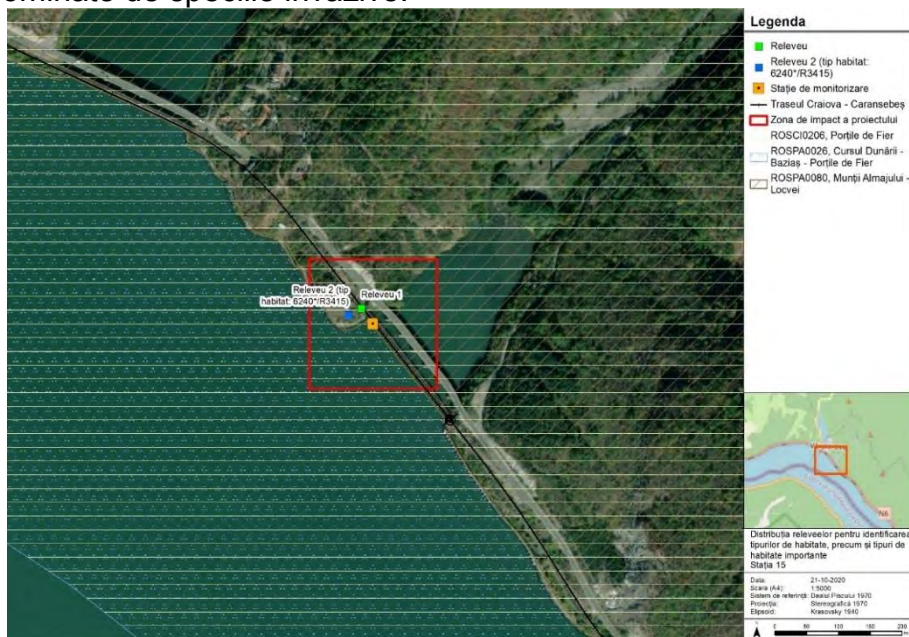


Figura 157. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 207. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2
	<i>Botriochloa ischaemum</i>
<i>Carpinus orientalis</i>	
<i>Ulmus glabra</i>	<i>Melica ciliata</i>
<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Orlaya grandiflora</i>
<i>Prunus cerasifera</i>	<i>Xeranthemum annuum</i>
<i>Ailanthus altissima</i>	<i>Linaria vulgaris</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>	<i>Teucrium chamaedrys</i>
<i>Prunus domestica</i>	<i>Eryngium campestre</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Centaurea micranthos</i>
<i>Rubus caesius</i>	<i>Teucrium polium</i>



Rubus hirtus	Verbascum phlomoides
Portulaca oleracea	Medicago falcata
Chenopodium album	Cynosurus echinatus
Populus nigra	Vicia cracca
Tilia tomentosa	Hypericum perforatum
Impatiens parviflora	Festuca rupicola
	Ailanthus altissima
	Sanguisorba minor

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. A se observa ihtiofauna din cadrul Stației 14.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 5 specii de nevertebrate. Dintre acestea, o specie este listată în Anexa II a directivei Europene, respectiv în Anexa III și Anexa IV a OUG 57/2007.



Figura 158. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar



Tabel 208. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Amara sp.	iulie	-	-	-
	Harpalus sp.	iulie	-	-	-
	Lucanus cervus	iunie	Anexa II a	Anexa 3, 4A	reproducere/hrănire
	Piersi rapae	iulie	-	-	-
	Plebejus argus	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor au fost identificate 5 specii de herpetofaună. Dintre acestea, 4 sunt încadrate în Anexa II sau IV a directivei habitate Natura 2000 respectiv în Anexa 3 sau 4A a OUG 57/2007.

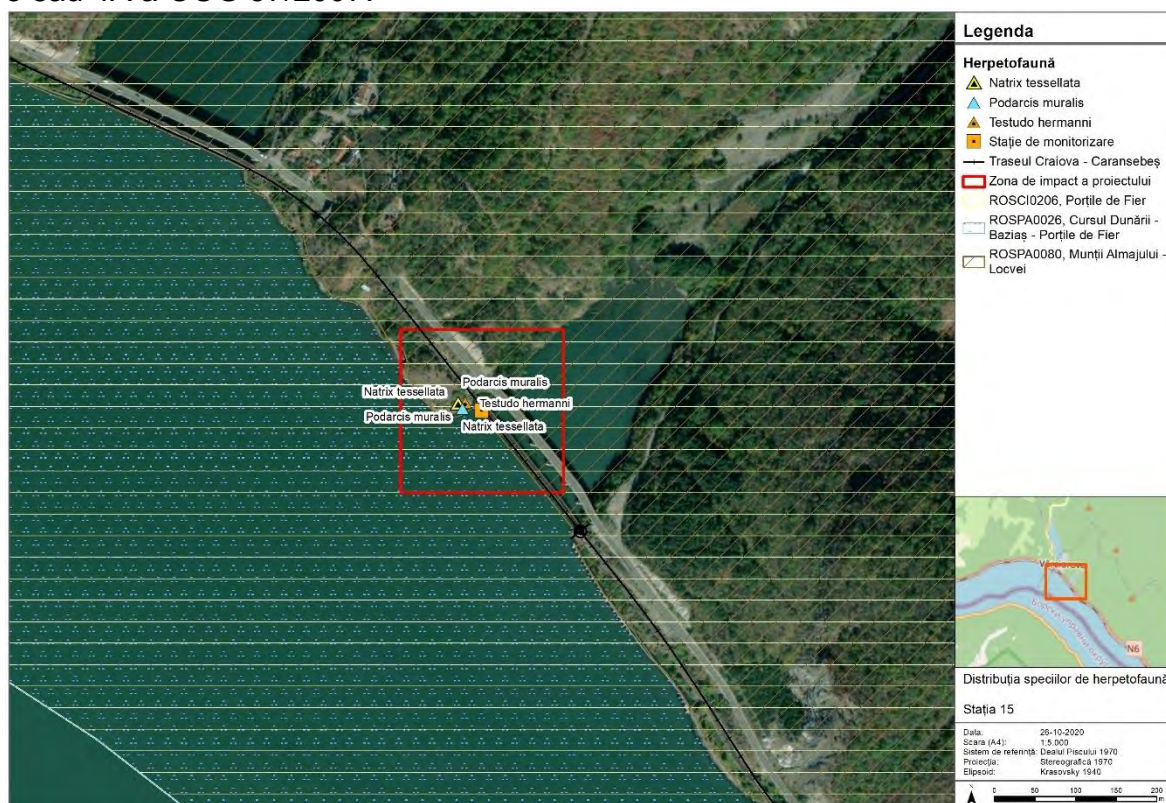


Figura 159. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar



Tabel 209. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Natrix natrix	2	iunie	-	-	-
	Natrix tessellata	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Podarcis muralis	7	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Lacerta viridis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Natrix tessellata	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Podarcis muralis	4	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Testudo hermanni	1	iulie	Anexa II/IV	Anexa 3/4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 7 de specii de păsări. Dintre acestea 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

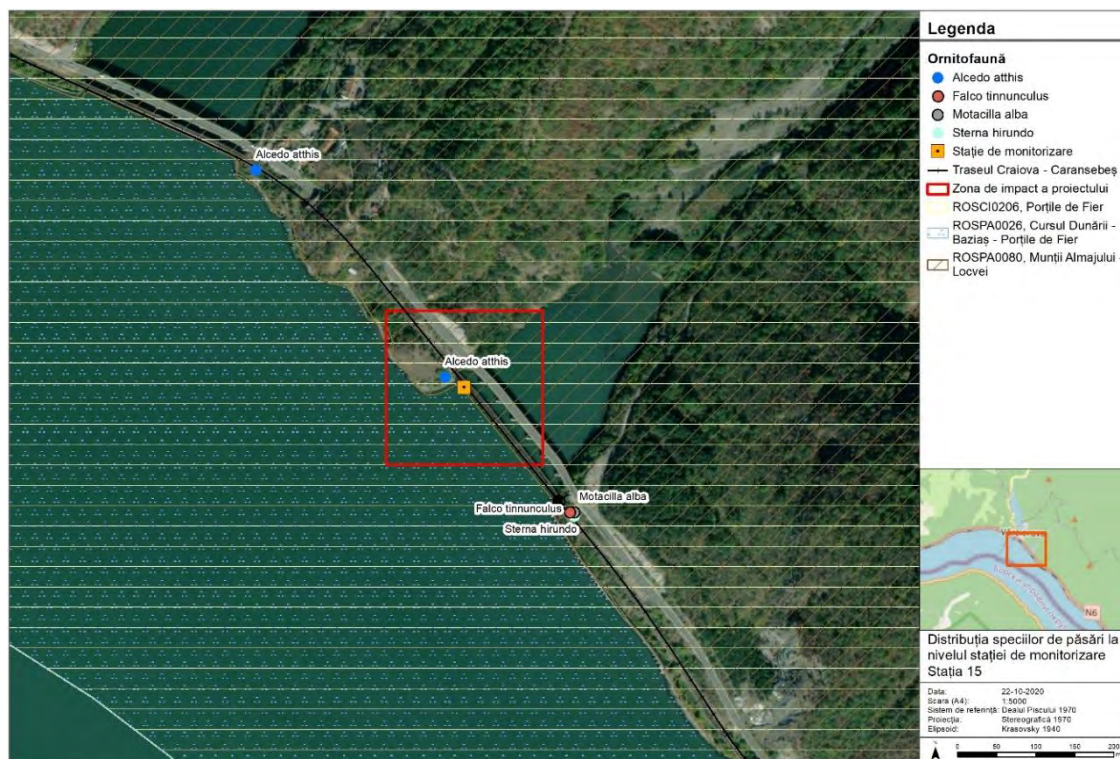


Figura 160. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 210. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Alcedo atthis	2	iunie	Anexa I	Anexa 3	odihnă
	Cyanistes caeruleus	1	iunie	-	-	-
	Motacilla alba	4	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
	Phalacrocorax carbo	4	iunie	-	-	-
	Alcedo atthis	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Ardea cinerea	1	iulie	-	-	hrănire
	Falco tinnunculus	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
	Phalacrocorax carbo	1	iulie	-	-	-
	Sterna hirundo	2	iunie	Anexa I	Anexa 3	hrănire



Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifere Natura2000 și anume vidra (Lutra lutra), specie și de interes național, fiind listată în Anexa 3 și 4A a OUG 57/2007.



Figura 161. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar

Tabel 211. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lutra lutra	Iăsături	iulie	Anexa IV	Anexa 4/4A	hrănire/pasaj

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare, fiind specii care necesită protecție strictă. O specie este listată și în Anexa II ale aceleiași directive.



Figura 162. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 212. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Barbastella barbastellus	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	Nyctalus noctula	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	Pipistrellus kuhlii	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 16

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și ROSPA0026 – Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier.

Categoriile de folosință a terenului

Zonă antropizată, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de flora. Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și



localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive.



Figura 163. Distribuția relevelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 213. Compoziția floristică din cadrul relevelor monitorizate

Relevu 1
<i>Quercus pubescens</i>
<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Fraxinus excelsior</i>
<i>Fraxinus angustifolia</i>
<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Rosa canina</i>
<i>Crataegus monogyna</i>



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. A se observa ihtiofauna din cadrul Stației 14.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 6 specii de nevertebrate fără importanță comunitară.

Tabel 214. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Platycnemis pennipes</i>	iulie	-	-	-
2.	<i>Piersi rapae</i>	iulie	-	-	-
3.	<i>Cetonia aurata</i>	iulie	-	-	-
4.	<i>Rhagonycha fulva</i>	iulie	-	-	-
5.	<i>Celastrina argiolus</i>	iulie	-	-	-
6.	<i>Vanessa atalanta</i>	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de herpetofaună încadrate în Anexa II sau IV a directivei habitate Natura 2000 respectiv în Anexa 4A/4B a OUG 57/2007.



Figura 164. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 215. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Podarcis muralis</i>	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
2.	<i>Lacerta viridis</i>	3	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
3.	<i>Dolichophis caspius</i>	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A/4B	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor a fost observată o singură specie fără interes conservativ.

Tabel 216. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Phalacrocorax carbo</i>	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere Natura2000. Singura specie identificată a fost vulpea (*Vulpes vulpes*), specie de interes cinegetic.

Tabel 217. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
---------	--------	----------	------	------------------	-------------	---------



1	<i>Vulpes vulpes</i>	lăsături	iulie	-	Anexa 5B	-
---	----------------------	----------	-------	---	----------	---

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitate, fiind specii care necesită protecție strictă. O specie este listată și în Anexa II ale aceleiași directive.



Figura 165. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 218. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Myotis bechsteinii</i>	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2.	<i>Nyctalus noctula</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3.	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 17

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul siturilor Natura2000 ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSPA0080 Munții Almajului – Locvei și ROSPA0026 – Cursul Dunării – Baziaș – Porțile de Fier.

Categorii de folosință a terenului

Zonă antropizată, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de floră

Traseul căii ferate între Drobeta Turnu Severin și Orșova este cel mai antropizat. De altfel, acesta este de dată relativ recentă, fiind relocat ca urmare a creșterii nivelului Dunării cu cca. 35 m, după construirea Barajului de la Gura Văii. Cu excepția stației 17, situată aval de Gura Văii și localizată la baza versantului muntelui, la distanță de malul Dunării, celelalte stații sunt situate pe malul fluviului. Această situație a dus la



instalarea și dezvoltarea unei flore care, deși include și elemente specifice zonei, să fie preponderent de origine antropică (fie direct prin plantare, fie prin diseminare artificială, de-a lungul căilor de comunicație). Este de semnalat expansiunea pe care o au o serie de specii invazive, în principal falsul oțetar (*Ailanthus altissima*), salcâmul (*Robinia pseudoacacia*) sau corcodușul (*Prunus cerasifera*). Deși sunt prezente și specii tipice pentru malul apelor (*Salix alba*, *Populus alba* etc.), acestea sunt net dominate de speciile invazive. Comunități cu o compoziție mai apropiată de cea naturală au fost observate în zona stației 17 (aval de Gura Văii). Fitocenozele de la Gura Văii, spre exemplu, pe baza compoziției floristice, pot fi încadrate în asociația Echinopo banatici-Quercetum pubescentis Boșcaiu et al. 1971



Figura 166. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 219. Compoziția floristică din cadrul releveelor monitorizate

Relevu 1
<i>Cotynus coggygria</i>
<i>Carpinus orientalis</i>
<i>Quercus pubescens</i>
<i>Ailanthus altissima</i>
<i>Ulmus minor</i>

Specii ihtiofaună

Deoarece între stațiile 10 - 17 au fost observate numeroase similitudini atât ca biotop cât și ca populație piscicolă, acestea au fost abordate unitar. A se observa ihtiofauna din cadrul Stației 14.

Specii nevertebrate



În urma monitorizărilor au fost identificate 10 specii de nevertebrate (**Error! eference source not found.** și **Error! Reference source not found.**). Dintre acestea, o specie este listată în Anexa II a directivei Europene, respectiv în Anexa 3 și Anexa 4A a OUG 57/2007.



Figura 167. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 220. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Anisoplia sp.</i>	iunie	-		
2.	<i>Calopteryx splendens</i>	iunie	-		
3.	<i>Graphosoma italicum</i>	iunie	-		
4.	<i>Lucanus cervus</i>	iunie	Anexa II	Anexa 3, 4A	reproducere/hrănire
5.	<i>Maniola jurtina</i>	iunie	-		
6.	<i>Ochlodes sylvanus</i>	iunie	-		
7.	<i>Pieris rapae</i>	iunie	-		
8.	<i>Zygaena ephialtes</i>	iunie	-		
9.	<i>Amata phegea</i>	iulie	-		
10.	<i>Calopteryx splendens</i>	iulie	-		
11.	<i>Cetonia aurata</i>	iulie	-		



12.	<i>Graphosoma italicum</i>	iulie	-		
13.	<i>Maniola jurtina</i>	iulie	-		
14.	<i>Pieris rapae</i>	iulie	-		

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de herpetofaună încadrate în Anexa II sau IV a directivei habitate Natura 2000 respectiv în Anexa 4A/4B a OUG 57/2007.



Figura 168. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 221. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Dolichophis caspius</i>	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A/4B	reproducere/hrănire
2.	<i>Lacerta viridis</i>	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
3.	<i>Testudo hermanni</i>	1	iunie	Anexa II/IV	Anexa 3/4A	reproducere/hrănire
4.	<i>Lacerta viridis</i>	7	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire



Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 7 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor.



Figura 169. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 222. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Cyanistes caeruleus</i>	1	iunie	-	-	-
2.	<i>Fringilla coelebs</i>	1	iunie	-	-	-
3.	<i>Parus major</i>	3	iunie	-	-	-
4.	<i>Sturnus vulgaris</i>	23	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
5.	<i>Turdus merula</i>	2	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
6.	<i>Hirundo rustica</i>	6	iulie	-	-	-
7.	<i>Lanius collurio</i>	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
8.	<i>Parus major</i>	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere Natura2000. Singura specie identificată a fost vulpea (*Vulpes vulpes*), specie de interes cinegetic.

Tabel 223. Lista speciilor de mamifere identificate



Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	lăsături	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa II/ IV a Directivei Habitate, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 170. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 224. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Barbastella barbastellus</i>	iulie	Anexa II, IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2.	<i>Nyctalus noctula</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3.	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 18

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita sitului Natura2000 ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca.



Categoriile de folosință a terenului: Terasament cale ferată, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de floră

În această stație de monitorizare nu au fost realizate evaluări privind vegetația, deoarece zona este predominantă de habitate agricole.

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 7 specii de nevertebrate. Au fost identificate 2 specii Natura2000 și o specie de interes național. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).



Figura 171. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 225. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Graphosoma italicum	iulie	-	-	-
	Helix pomatia	iulie	Anexa V	Anexa 5A	reproducere
	Lucanus cervus	iulie	Anexa II	Anexa 3, 4A	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Piersi rapae	iulie	-	-	-
	Rhagonycha fulva	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.



Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor nu au fost observate exemplare de amfibieni sau reptile, însă nu putem exclude posibilitatea ca habitatul identificat la nivelul stației de monitorizare să constituie loc de reproducere sau hrănire pentru unele specii de herpetofaună.

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 9 de specii de păsări. Dintre acestea 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 3 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 172. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 226. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Buteo buteo	3	iulie	-	-	-
	Chloris chloris	3	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
	Ciconia ciconia	10	iulie	Anexa I	Anexa 3	pasaj/hrănire
	Corvus corax	3	iulie	-	Anexa 4B	-
	Emberiza citrinella	3	iulie	-	-	-
	Lanius collurio	3	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
	Oriolus oriolus	1	iulie	-	Anexa	hrănire, cuibărire



					4B	
	Passer domesticus	10	iulie	-	-	-
	Sturnus vulgaris	40	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere Natura2000. Singura specie identificată a fost vulpea (*Vulpes vulpes*), specie de interes cinegetic.

Tabel 227. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	lăsături	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitatare, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 173. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 228. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Nyctalus noctula	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
	Nyctalus leisleri	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 19

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita exterioară a sitului Natura2000 ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca.

Categoriile de folosință a terenului: Terasament cale ferată, terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de flora. În această stație de monitorizare nu au fost realizate evaluări privind vegetația, deoarece zona este predominantă de habitate agricole.

Specii ihtiofaună. În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 6 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

Tabel 229. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Decticus verrucivorus	iulie	-	-	-
	Lasiommata megera	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Pieris rapae	iulie	-	-	-
	Protaetia cuprea	iulie	-	-	-
	Trichodes apiarius	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost identificată o specie listată în Anexa IV a Directivei Habitare și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume Lacerta viridis.



Figura 174. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 230. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 10 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 175. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 231. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Chloris chloris	1	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
2	Coccothraustes coccothraustes	1	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
3	Cyanistes caeruleus	5	iulie	-	-	-
4	Fringilla coelebs	3	iulie	-	-	-
5	Lanius collurio	2	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
6	Parus major	10	iulie	-	-	-
7	Passer domesticus	5	iulie	-	-	-
8	Passer montanus	5	iulie	-	-	-
9	Sylvia atricapilla	4	iulie	-	-	-
10	Turdus merula	1	iulie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifere NATURA2000 și anume vidra (*Lutra lutra*) – **Error! Reference source not found.**, specie și de interes ațional fiind listată în Anexa 3 și 4A a OUG 57/2007.



Figura 176. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar

Tabel 232. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lutra lutra	lăsături	iulie	Anexa IV	Anexa 4/4A	Hrănire/pasaj

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 2 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 177. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 233. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Eptesicus nilssonii	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
	Pipistrellus pipistrellus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 20

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca.

Categoriile de folosință a terenului: Terasament cale ferată, terenuri agricole, râul Timiș.

Tipuri de habitate și specii de floră

În această stație de monitorizare nu au fost realizate evaluări privind vegetația, deoarece zona este predominantă de habitate agricole.

Specii ihtiofaună.

Râul Timiș s-a prezentat având un debit și transparență normale la momentul studiului. În timpul monitorizărilor, au fost identificate 5 specii de pești, din care 2 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitare 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.



Figura 178. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 234. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Direktivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
1	Alburnoides bipunctatus	-	-	Beldiță	4
2	Barbus balcanicus	Anexa II	Anexa 3, 5A	Moioagă	17
3	Cottus gobio	Anexa II	Anexa 3	Zglăvoacă	3
4	Phoxinus phoxinus	-	-	Boiștean	56
5	Thymallus thymallus	Anexa V	Anexa 5A	Lipan	1
Nr. specii: 5					81
				Total	81

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 7 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).



Tabel 235. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Polygonia c-album	iulie	-	-	-
	Vanessa atalanta	iulie	-	-	-
	Plebejus argus	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Coenonympha pamphilus	iulie	-	-	-
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Calopteryx splendens	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost identificată o specie listată în Anexa IV a Directivei Habitats și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume *Lacerta viridis*.



Figura 179. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 236. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire



Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 14 de specii de păsări. Dintre acestea 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 180. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 237. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Buteo buteo	2	iulie	-	-	-
2	Chloris chloris	3	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
3	Coccothraustes coccothraustes	1	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
4	Cyanistes caeruleus	3	iulie	-	-	-
5	Delichon urbicum	10	iulie	-	-	-
6	Fringilla coelebs	3	iulie	-	-	-
7	Hirundo rustica	10	iulie	-	-	-
8	Lanius collurio	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
9	Parus major	10	iulie	-	-	-
10	Passer domesticus	10	iulie	-	-	-
11	Picus canus	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
12	Sturnus vulgaris	20	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
13	Sylvia atricapilla	1	iulie	-	-	-
14	Turdus merula	2	iulie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire



Specii mamifere

A fost înregistrată prezența unei singure specii și anume căprioara (*Capreolus capreolus*), aceasta fiind o specie de interes cinegetic.

Tabel 238. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Capreolus capreolus</i>	urme	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 4 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitate, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 181. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 239. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Hypsugo savii</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
4	<i>Pipistrellus pygmaeus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj



Stația 21

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0366 – Râul Motru.

Categoriile de folosință a terenului: Terasament cale ferată, terenuri agricole, râul Timiș.

Tipuri de habitate și specii de flora: În această stație de monitorizare nu au fost realizate evaluări privind vegetația, deoarece zona este predominantă de habitate agricole.

Specii ihtiofaună: Râul Motru se prezintă având o albie nisipoasă, fiind un râu aflat într-o stare foarte apropiată de cea naturală, nefiind realizate amenajări antropice semnificative în vecinătatea sectorului studiat. Au fost identificate 7 specii de pești, din care 4 specii listate în Anexa II a Directivei Habitare 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.



Figura 182. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 240. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
1	Alburnoides bipunctatus	-	-	Beldiță	66
2	Alburnus alburnus	-	-	Oblete	102
3	Barbus petenyi	Anexa II	Anexa 3, 5A	Moioagă	21
4	Rhodeus amarus	Anexa II	Anexa 3	Boarță	19
5	Romanogobio kesslerii	Anexa II	Anexa 3	Porcușor de nisip	6
6	Sabanejewia balcanica	Anexa II	Anexa 3	Cără	8
7	Squalius cephalus	-	-	Clean	30



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. specii: 7			Total	252
---------------	--	--	-------	-----

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de nevertebrate. Dintre acestea, o specie este Natura2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

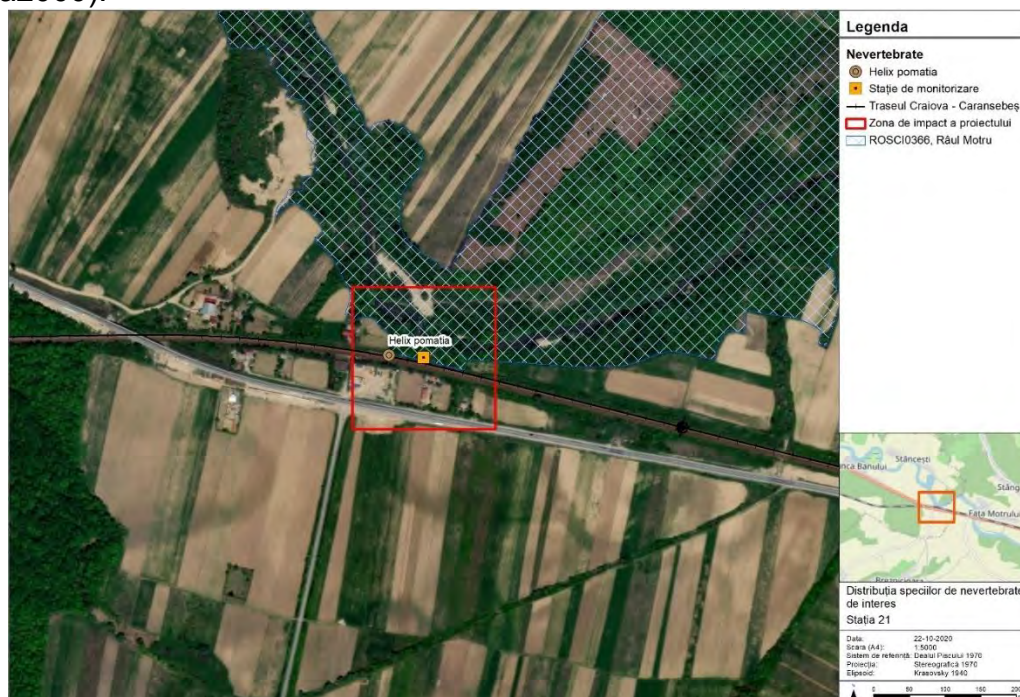


Figura 183. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 241. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Helix pomatia	iulie	Anexa 5	Anexa 5A	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate 2 specii de interes conservativ, listate în Anexa IV a Directivei Habitate și în Anexa 4A a OUG57/2007.



Figura 184. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 242. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Coronella austriaca	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire
2	Lacerta viridis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 6 de specii de păsări. Dintre acestea, o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

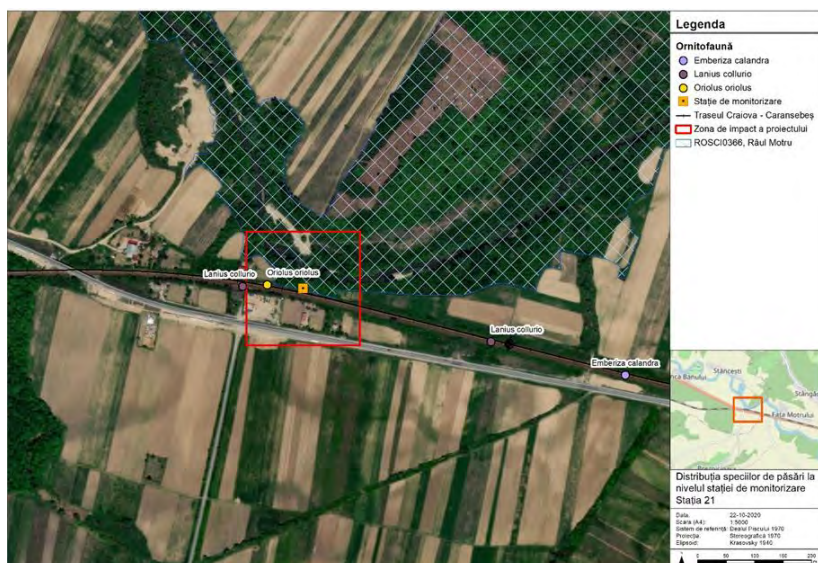


Figura 185. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 243. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Emberiza calandra	3	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
	Hirundo rustica	5	iunie	-	-	-
	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
	Turdus merula	2	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
	Hirundo rustica	2	iulie	-	-	-
	Lanius collurio	3	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
	Oriolus oriolus	1	iulie	-	Anexa 4B	hrănire/cuibărire
	Parus major	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere

A fost înregistrată prezența unei singure specii și anume vulpea (*Vulpes vulpes*), aceasta fiind o specie de interes cinegetic.

Tabel 244. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	lăsături	iulie	-	Anexa 5B	-



Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 2 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitate, fiind specii care necesită protecție strictă.



Figura 186. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 245. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Nyctalus noctula	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
	Pipistrellus kuhli	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 22

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0366 – Râul Motru.

Categoriile de folosință a terenului: Albia râului Motru, terenuri agricole, terasament cale ferată.

Tipuri de habitate și specii de flora. În această stație de monitorizare nu au fost realizate evaluări privind vegetația, deoarece zona este predominantă de habitate agricole.

Specii ihtiofaună: Sectorul studiat se află în vecinătatea unui prag care fragmentează râul. Deși a bariera a fost prevăzută cu un pasaj de pești, acesta este nefuncțional fiind colmatat. Au fost identificate 6 specii de pești, din care 3 specii sunt listate în Anexa II a Directivei Habitate 92/43/EEC, specii de animale a căror conservare necesită desemnarea zonelor speciale de habitate.

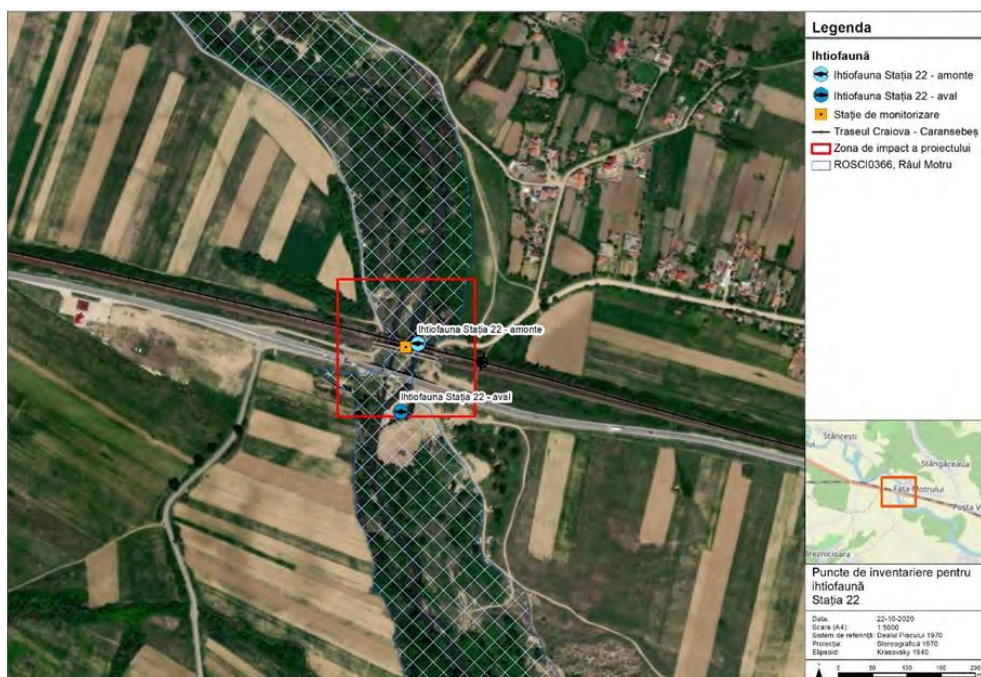


Figura 187. Distribuția punctelor de inventariere a ihtiofaunei

Tabel 246. Speciile de ihtiofaună identificate

Nr. crt	Denumire științifică	Directivă habitate	OUG 57/2007	Denumire populară	Exemplare Identificate
	Alburnoides bipunctatus	-	-	Beldiță	4
	Alburnus alburnus	-	-	Oblete	2
	Barbus petenyi	Anexa II	Anexa 3, 5A	Moioagă	41
	Rhodeus amarus	Anexa II	Anexa 3	Boarță	11
	Sabanejewia balcanica	Anexa II	Anexa 3	Cără	1
	Squalius cephalus	-	-	Clean	20
Nr. specii: 6				Total	79

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 11 specii de nevertebrate. Dintre acestea, o specie este Natura2000. Habitatetele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).



Figura 188. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 247. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Calopteryx splendens	iunie	-	-	-
	Morimus funereus	iunie	Anexa II	Anexa 4A	hrănire/reproducere
	Acrida ungarica	iulie	-	-	-
	Calopteryx splendens	iulie	-	-	-
	Colias sp.	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Piersi rapae	iulie	-	-	-
	Platycnemis pennipes	iulie	-	-	-
	Podonta sp.	iulie	-	-	-
	Pyronia tithonus	iulie	-	-	-
	Trichodes apiarius	iulie	-	-	-
	Zygaena sp.	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.



Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate 2 specii de herpetofaună.

Tabel 248. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Natrix natrix	1	iulie	-	-	-
2	Pelophylax sp.	7	iulie	-	Anexa 5A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 8 specii de păsări. Dintre acestea, nicio specie nu este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.



Figura 189. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 249. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Fringilla coelebs	3	iunie	-	-	-
2	Turdus merula	1	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
3	Delichon urbicum	30	iulie	-	-	-
4	Gallinula chloropus	1	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
5	Hirundo rustica	30	iulie	-	-	-
6	Motacilla alba	8	iulie	-	Anexa 4B	hrănire



7	Oriolus oriolus	2	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
8	Passer domesticus	5	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifere Natura2000 și anume vidra (*Lutra lutra*), specie și de interes național fiind listată în Anexa 3 și 4A a OUG 57/2007.



Figura 190. Distribuția speciilor de mamifere de interes comunitar

Tabel 250. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lutra lutra	lăsături	iulie	Anexa IV	Anexa 4/4A	hrănire/pasaj

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 2 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitare, fiind specii care necesită protecție strictă.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 191. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 251. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Nyctalus noctula	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	Pipistrellus pygmaeus	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

Stația 23

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0420 – Oprănești.

Categoriile de folosință a terenului: Pajiște, zone forestiere.

Tipuri de habitate și specii de floră

Se prezintă sub aspectul unui mozaic de vegetație lemnoasă (parțial de origine antropică - se remarcă specia *Ailanthus altissima* - invazivă), cu pajiști. Zona este afectată de alunecări de teren și este utilizată pentru depozitarea ilegală a deșeurilor (**Error! Reference source not found.**). În consecință, sunt prezente comunități itrofile cu boz (*Sambucetum ebuli* Felföldy 1942). Vegetația pajiștilor este dominată de fitocenozele cu iarbă bărboasă (*Botriochloëtum ischaemi* (Krist. 1937) Pop 1977), în care se instalează specii lemnoase (de ex. *Populus tremula*, *P. alba*), indicând caracterul secundar al acesteia acest fapt nefăcând posibilă încadrarea în tipul habitatului natural 6240. Fitocenozele cu arbori, localizate în proximitatea stației 23, sunt dominate de *Quercus cerris*, însă acestea nu vor fi afectate de construcția căii ferate.





Figura 192. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 252. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Releveu 1	Releveu 2	Releveu 3
Sambucus ebulus	Botriochloa ischaemum	Quercus cerris
Populus tremula	Dorycnium pentaphyllum	Fraxinus ornus
Populus alba	Eryngium campestre	Fraxinus excelsior
Ailanthus altissima	Centaurea phrygia	
Sambucus ebulus	Achillea setacea	
	Sanguisorba minor	
	Agrimonia eupatoria	
	Verbascum phlomoides	
	Lotus corniculatus	
	Daucus carota	
	Xeranthemum cylindraceum	
	Rumex crispus	
	Taeniatherum caput-medusae	



	Vulpia myuros	
	Trifolium arvense	
	Galium verum	
	Salvia pratensis	
	Cynodon dactylon	

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 8 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura200. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

Tabel 253. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1	Plebejus argus	iunie	-	-	-
2	Melanargia galathea	iunie	-	-	-
3	Maniola jurtina	iunie	-	-	-
4	Brintesia circe	iunie	-	-	-
5	Melitaea didyma	iunie	-	-	-
6	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
7	Colias sp.	iulie	-	-	-
8	Coenonympha pamphilus	iulie	-	-	-
9	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
10	Plebejus argus	iulie	-	-	-
11	Melanargia galathea	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost observate 5 specii de interes conservativ listate în Anexa II/ IV a directivei habitate Natura 2000.

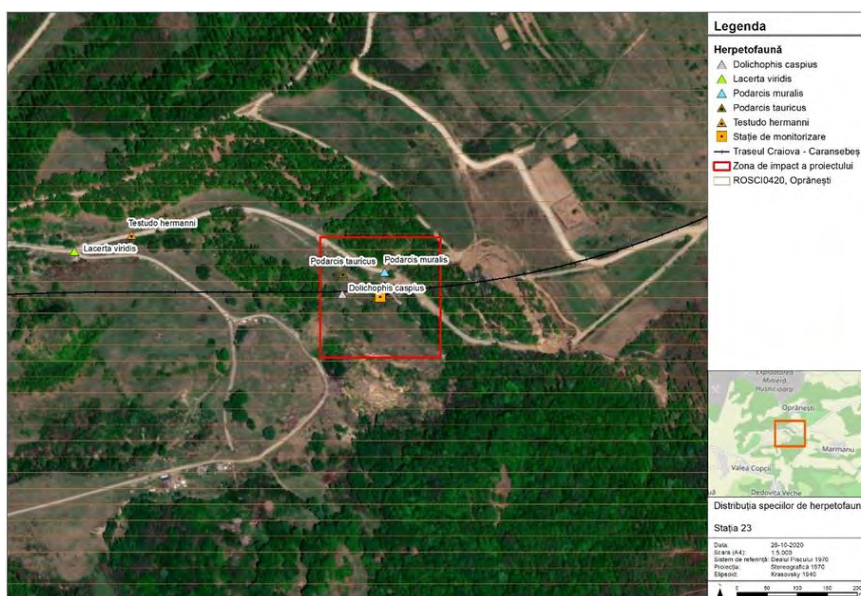


Figura 193. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 254. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Dolichophis caspius	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A/4B	reproducere/hrănire
	Lacerta viridis	2	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Podarcis muralis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Podarcis tauricus	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
	Testudo hermanni	1	iulie	Anexa II/IV	Anexa 3/4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 15 de specii de păsări. Dintre acestea, 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 5 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

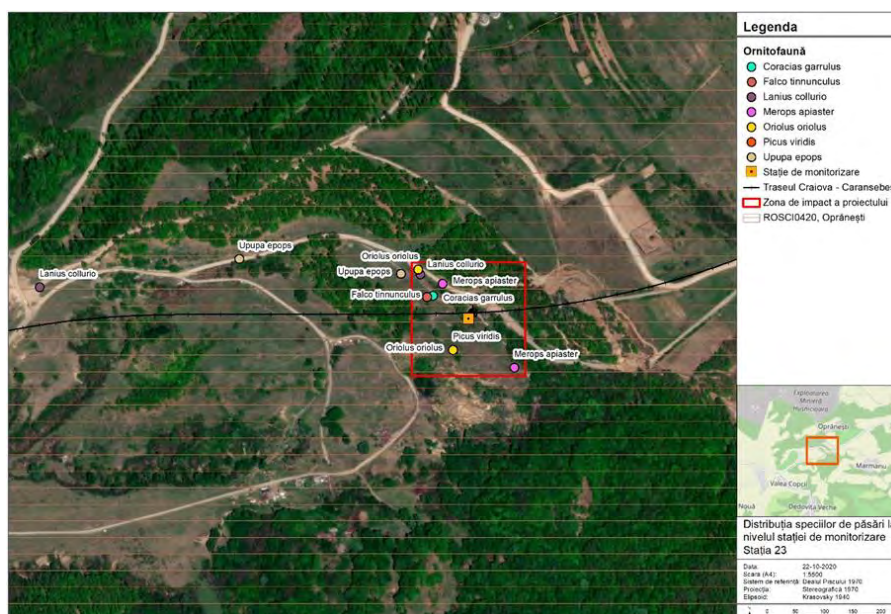


Figura 194. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 255. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Buteo buteo	2	iunie	-	-	-
	Coracias garrulus	3	iunie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Emberiza cirulus	1	iunie	-	-	-
	Emberiza citrinella	2	iunie	-	-	-
	Fringilla coelebs	3	iunie	-	-	-
	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
	Merops apiaster	10	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
	Oriolus oriolus	2	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
	Passer montanus	14	iunie	-	-	-
	Picus viridis	1	iunie	-	Anexa 4B	-
	Sturnus vulgaris	8	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
	Turdus merula	2	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
	Upupa epops	2	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
	Buteo buteo	3	iulie	-	-	-
	Coracias garrulus	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
	Dendrocopos major	1	iulie	-	-	-
	Falco tinnunculus	1	iulie	-	Anexa 4B	hrănire



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Lanius collurio	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
	Parus major	4	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor nu au fost observate specii de mamifere Natura2000. Singura specie identificată a fost chițcanul de câmp (Crocidura leucodon), specie fără interes conservativ.

Tabel 256. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Crocidura leucodon	direct	iulie	-	-	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu a fost înregistrată prezența chiropterelor în timpul activităților de monitorizare.

Stația 24

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0420 – Oprănești.

Categorii de folosință a terenului: Pădure de foioase și pajiște.

Tipuri de habitate și specii de floră

Stația este situată în interiorul ROSCI0420, la partea terminală a unui versant cu orientare NV-SE. Versantul este parțial împădurit, stația fiind localizată în partea terminală a pădurii, în zona în care banda forestieră se îngustează. Fitocenozele identificate de cer și gorun sunt antropizate, urmare a tăierilor (ca rezultat, se constată existența unui strat juvenil consistent), dar și a pășunatului (la baza versantului este o stână) încât nu pot fi încadrate la habitate naturale de interes conservativ. Cel mai probabil, suprafața ocupată de pădure a fost în trecut mai mare, fiind vizibilă terasarea artificială a versantului orientat către drumul județean. Dat fiind faptul că au fost identificate exemplare de pomi fructiferi, presupunem că a fost o livadă, abandonată și transformată în pajiște.



Figura 195. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 257. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Releveu 1	Releveu 2
Quercus cerris	Holcus lanatus
Fraxinus ornus	Quercus cerris
Quercus cerris (juv.)	Quercus cerris (juv.)
Rubus caesius	Achillea millefolium
Ballota nigra	Galium verum
Poa pratensis	Trifolium arvense
Acer tataricum	Agrimonia eupatoria
Cerasus avium	Erigeron annuus
Crataegus monogyna	Hieracium lactucella
Dactylis glomerata	Acer tataricum (juv.)
Agrostemma githago	Hieracium pilosella
Festuca pratensis	Populus tremula
Erigeron annuus	Populus alba (juv.)
	Agrostis capillaris
	Crataegus monogyna
	Rubus idaeus
	Dorycnium



	pentaphyllum
	Thymus pulegioides
	Ulmus minor
	Hypericum perforatum
	Scabiosa ochroleuca
	Campanula patula
	Lathyrus tuberosus
	Ballota nigra
	Trifolium pratense

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate. În urma monitorizărilor au fost identificate 12 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura200. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

Tabel 258. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Brintesia circe	iunie	-	-	-
	Cetonia aurata	iunie	-	-	-
	Colias sp.	iunie	-	-	-
	Decticus verrucivorus	iunie	-	-	-
	Libelloides macaronius	iunie	-	-	-
	Melitaea didyma	iunie	-	-	-
	Mylabris variabilis	iunie	-	-	-
	Polyommatus bellargus	iunie	-	-	-
	Tettigonia viridissima	iunie	-	-	-
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Colias sp.	iulie	-	-	-
	Decticus verrucivorus	iulie	-	-	-
	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
	Piersi rapae	iulie	-	-	-
	Rhagonycha fulva	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună



În urma monitorizărilor desfășurate au fost observate 2 specii de interes conservativ listate în Anexa II/ IV a Directivei Habitare.



Figura 196. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 259. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
	Bombina variegata	1	iunie	Anexa II/IV	Anexa 3/4A	reproducere/hrănire
	Lacerta viridis	3	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 11 specii de păsări. A fost identificată o specie de importanță comunitară listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, dar și 3 specii de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B din OUG 57/2007.

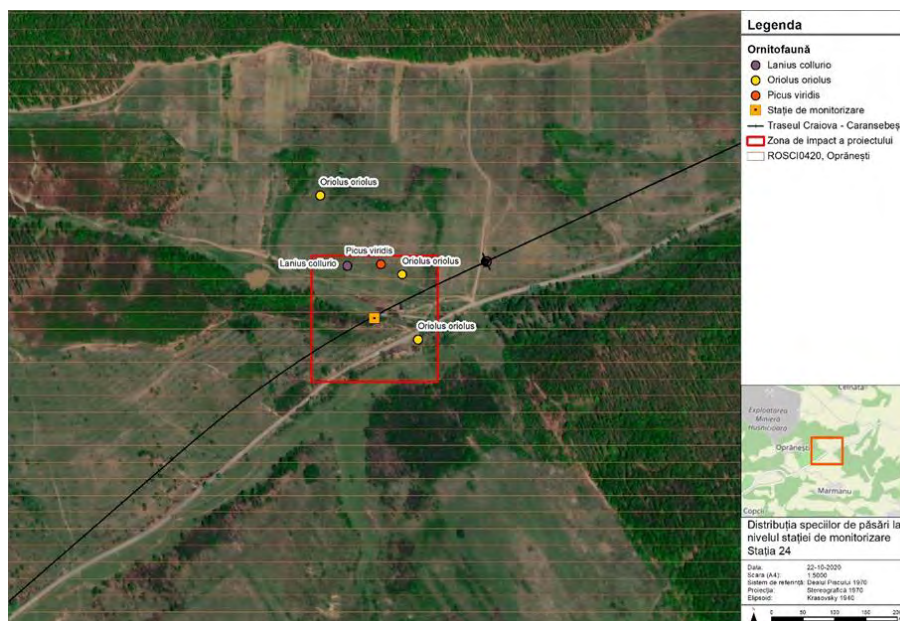


Figura 197. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 260. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Accipiter nisus	1	iunie	-	-	-
2	Buteo buteo	2	iunie	-	-	-
3	Corvus cornix	3	iunie	-	Anexa 5C	-
4	Emberiza cirrus	1	iunie	-	-	-
5	Emberiza citrinella	3	iunie	-	-	-
6	Jynx torquilla	1	iunie	-	Anexa 4B	Hrănire/cuibărire
7	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
8	Picus viridis	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
9	Dendrocopos major	1	iulie	-	-	-
10	Oriolus oriolus	3	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
11	Parus major	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere



În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer fără interes conservativ
Tabel 261. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Apodemus agrarius	direct	iulie	-	-	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu a fost înregistrată prezența chiropterelor în timpul activităților de monitorizare.

Stația 25

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în interiorul sitului Natura2000 ROSCI0420 – Oprănești.

Categoriile de folosință a terenului: Pajiște, zonă forestieră.

Tipuri de habitate și specii de flora Se află localizată pe teritoriul ROSCI0420, conform fișei standard, habitatele de interes fiind cele forestiere. Suprafețele de pădure (dominate de Quercus cerris) sunt localizate la o distanță de minim 50 m față de suprafețele investigate. Acestea sunt reprezentate de pajiști cu caracter xerofil-mezoxerofil, cel mai probabil de origine secundară, dovadă fiind exemplarele de arbori diseminate și tufișurile. Pajiștile denotă un grad ridicat de perturbare antropică, urmare a apropierii de pădure și a activităților de extragere a materialului lemnos. Aceste suprafețe prezintă anumite elemente floristice ce fac parte din tipurile de habitate Natura2000 62C0, respectiv 6210, însă gradul de degradare și cele enumerate anterior împiedică încadrarea cu certitudine în aceste tipuri de habitate. Au fost observate suprafețe pe care s-a procedat la incendierea tufelor de Prunus spinosa (posibil pentru a menține pajiștea ca fâneață).



Figura 198. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate
Tabel 262. Compoziția floristică a releveelor monitorizate



Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
Festuca rupicola	Holcus lanatus	Elymus hispidus
Agrimonia eupatoria	Agrostis capillaris	Dorycnium pentaphyllum
Arrhenatherum elatius	Agrimonia eupatoria	Agrimonia eupatoria
Dorycnium pentaphyllum	Erigeron annuus	Genista tinctoria
Centaurea phrygia	Achillea millefolium	Lotus corniculatus
Salvia nemorosa	Veronica orchidea	Veronica orchidea
Hypericum perforatum	Senecio jacobea	Centaurea phrygia
Trifolium aureum	Centaurea phrygia	Galium verum
Rosa canina	Calamagrostis arundinacea	Inula ensifolia
Rumex acetosella	Dorycnium pentaphyllum	Achillea millefolium
Daucus carota	Galium verum	Festuca rupicola
Festuca rubra	Rubus idaeus	Scabiosa ochroleuca
Holcus lanatus	Centaurea micranthos	Holcus lanatus
Trifolium campestre	Melampyrum arvense	Melampyrum arvense
Lotus corniculatus	Lotus corniculatus	Trifolium arvense
Galium verum	Rubus caesius	Eryngium campestre
Melampyrum arvense	Prunus spinosa (juv.)	Coronilla varia
Rubus idaeus		Plantago lanceolata
Achillea millefolium		
Centaurea micranthos		
Trifolium hybridum		
Lathyrus niger		
Quercus cerris		
Quercus dalechampii		

Specii ihtiofaună



În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 15 specii de nevertebrate. Au fost identificate 2 specii Natura2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

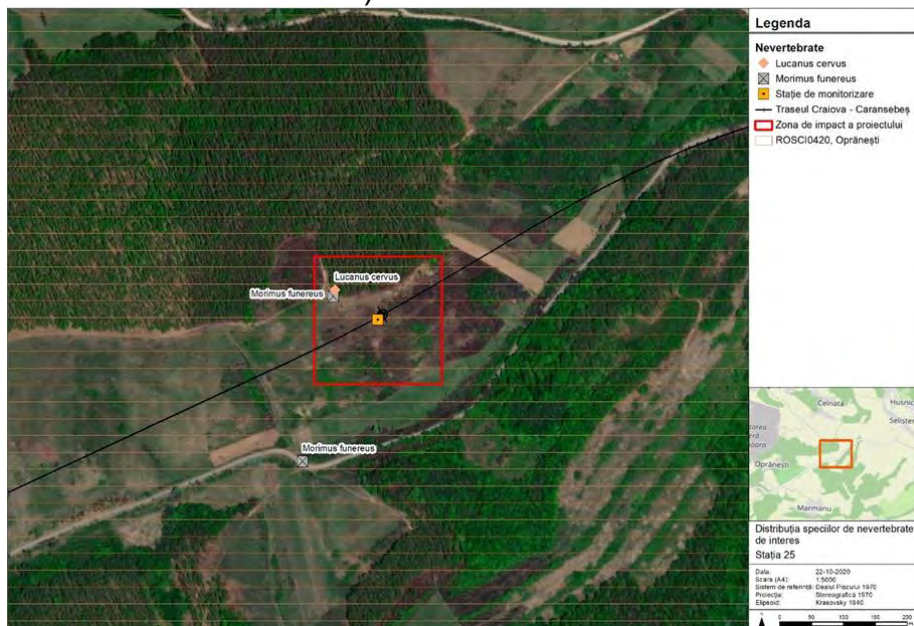


Figura 199. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 263. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1	Aporia crataegi	iunie	-		-
2	Decticus verrucivorus	iunie	-	-	-
3	Melanargia galathea	iunie	-		-
4	Morimus funereus	iunie	Anexa II	Anexa 3, 4A	Hrănire, reproducere
5	Ochlodes sylvanus	iunie	-		-
6	Plebejus argus	iunie	-		-
7	Vadonia sp.	iunie	-	-	-
8	Zygaena sp.	iunie	-		-
9	Capnodis tenebrionis	iulie	-	-	-
10	Cetonia aurata	iulie	-	-	-



11	Decticus verrucivorus	iulie	-	-	-
12	Ephippiger ephippiger	iulie	-	-	-
13	Lucanus cervus	iulie	Anexa II	Anexa 3, 4A	Hrănire, reproducere
14	Megascolia maculata	iulie	-	-	-
15	Melanargia galathea	iulie	-	-	-
16	Morimus funereus	iulie	Anexa II	Anexa 3, 4A	Hrănire, reproducere
17	Ochlodes sylvanus	iulie	-	-	-
18	Plebejus argus	iulie	-	-	-
19	Zygaena sp	iulie	-	-	-
20	Rhagonycha fulva	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate a fost observată o specie de interes conservativ, listată în Anexa IV a Directivei Habitate.



Figura 200. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 264. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună. În urma monitorizărilor au fost observate 8 specii de păsări. Dintre acestea, o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de



interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor și 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

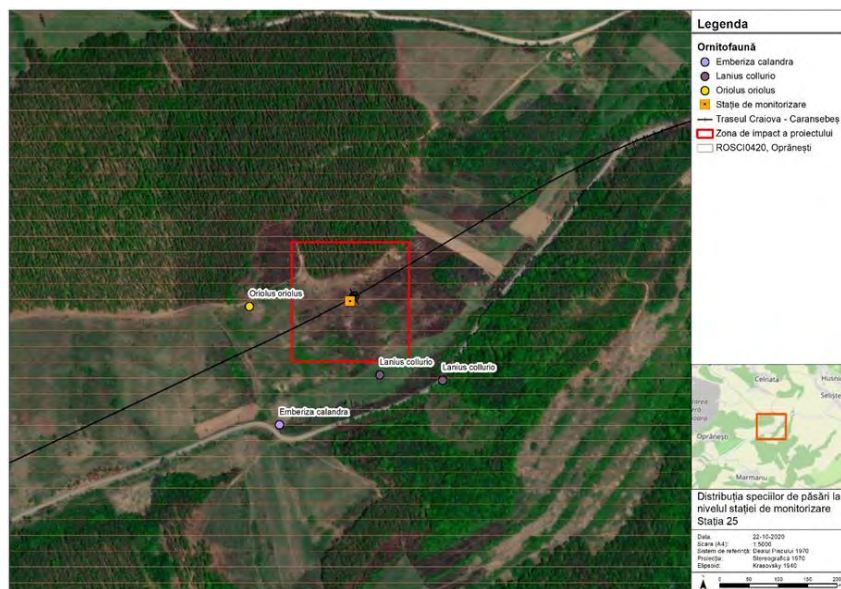


Figura 201. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 265. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Corvus cornix	3	iunie	-	Anexa 5C	-
2	Emberiza calandra	1	iunie	-	-	cuibărire/hrănire
3	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
4	Luscinia megarhynchos	1	iunie	-	-	-
5	Picus viridis	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
6	Fringilla coelebs	1	iulie	-	-	-
7	Lanius collurio	5	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
8	Oriolus oriolus	2	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
9	Parus major	3	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer fără interes conservativ

Tabel 266. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
---------	--------	----------	------	------------------	-------------	---------



1	Myodes glareolus	direct	iulie	-	-	hrănire/reproducere
---	------------------	--------	-------	---	---	---------------------

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu a fost înregistrată prezența chiropterelor în timpul activităților de monitorizare.

Stația 26

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află la limita exterioară a sitului Natura2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele.

Categorii de folosință a terenului. Terenuri agricole.

Tipuri de habitate și specii de flora. Situată la limita localității Strehaia, zona prezintă influențe antropice evidente, majoritatea terenurilor fiind ocupate de culturi agricole. Pe o suprafață mai redusă se păstrează o pajiște edificată de *Lolium perenne* și *Cynosurus cristatus* (asociația *Lolio-Cynosuretum* Br.-Bl. 1936 em Tx. 1937), folosită ca pășune. Pe marginea căii ferate este instalat un aliniament cu o lățime variabilă (2-5 m), dominat de porumbar (*Prunus spinosa*) și păducel (*Crataegus monogyna*) (asociația *Pruno spinosae-Crataegetum* Soó (1927) 1931). Dintre speciile potențial invazive, semnalăm pe: *Xanthium strumarium*, *Erigeron annuus*, *Amaranthus retroflexus*, instalate mai ales pe marginea căii ferate.



Figura 202. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate
Tabel 267. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Releveu 1	Releveu 2	Releveu 3	Releveu 4
<i>Scirpus sylvaticus</i>	<i>Cynosurus cristatus</i>	<i>Prunus spinosa</i>	<i>Fraxinus angustifolia</i>
<i>Xanthium</i>	<i>Achillea millefolium</i>	<i>Crataegus</i>	<i>Fraxinus excelsior</i>



strumarium		monogyna	
Lythrum salicaria	Potentilla reptans	Rosa canina	Ulmus minor
Alopecurus pratensis	Trifolium campestre	Malus domestica	Populus tremula
Juncus effusus	Erigeron annuus	Ligustrum vulgare	Populus x canadensis
Juncus inflexus	Elymus repens	Berteroa incana	Fraxinus angustifolia
Mentha longifolia	Lotus corniculatus	Daucus carota	Fraxinus excelsior
	Lolium perenne	Sonchus arvensis	Ulmus minor
	Trifolium pratense	Aristolochia clematitis	Populus tremula
	Cichorium intybus	Tragopogon pratensis	Populus x canadensis
	Cynodon dactylon	Melilotus officinalis	
	Prunella vulgaris	Dipsacus fullonum	
	Plantago lanceolata	Cucubalus baccifer	
	Coronilla varia	Amaranthus retroflexus	
	Juncus inflexus		
	Daucus carota		
	Lythrum virgatum		
	Xanthium strumarium		
	Mentha pulegium		
	Mentha longifolia		
	Ononis spinosa		
	Inula germanica		
	Festuca pratensis		
	Trifolium repens		

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate

În urma monitorizărilor au fost identificate 6 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000. Habitatetele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).



Tabel 268. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1	Cetonia aurata	iunie	-	-	-
2	Iphiclides podalirius	iunie	-	-	-
3	Maniola jurtina	iunie	-	-	-
4	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
5	Iphiclides podalirius	iulie	-	-	-
6	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
7	Melanargia galathea	iulie	-	-	-
8	Plebejus argus	iulie	-	-	-
9	Polyommatus icarus	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate nu au fost observate exemplare de amfibieni sau reptile, însă nu putem exclude posibilitatea ca habitatul identificat la nivelul stației de monitorizare să constituie loc de reproducere sau hrănire pentru unele specii de herpetofaună.

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 12 de specii de păsări. Dintre acestea o specie este listată în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 2 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

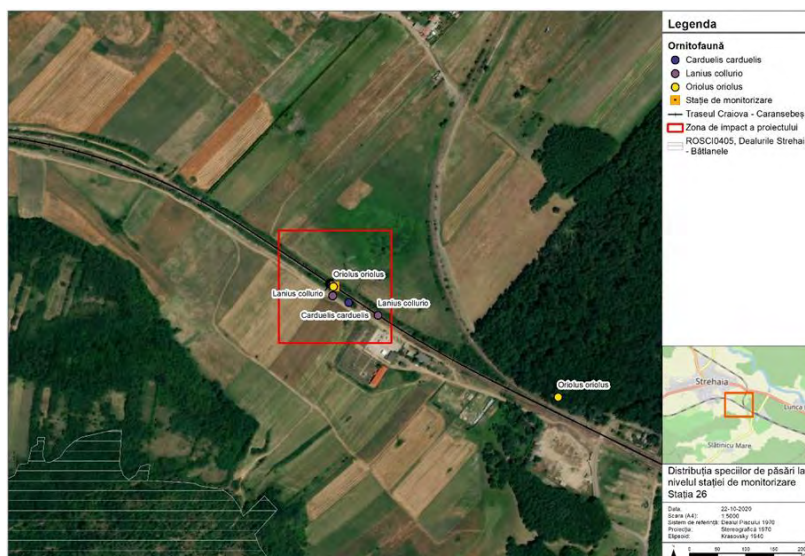


Figura 203. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 269. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Carduelis carduelis	4	iunie	-	Anexa 4B	Hrănire/pasaj
2	Delichon urbicum	1	iunie	-	-	-
3	Fringilla coelebs	2	iunie	-	-	-
4	Galerida cristata	3	iunie	-	-	-
5	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
6	Oriolus oriolus	2	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
7	Passer domesticus	9	iunie	-	-	-
8	Pica pica	1	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	cuibărire/hrănire
9	Columba palumbus	1	iulie	Anexa IIA/IIIA	Anexa 5C	Hrănire/pasaj
10	Cyanistes caeruleus	3	iulie	-	-	-
11	Lanius collurio	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
12	Passer domesticus	20	iulie	-	-	-
13	Passer montanus	10	iulie	-	-	-
14	Sylvia atricapilla	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer fără interes conservativ

Tabel 270. Lista speciilor de mamifere identificate



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA 2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Apodemus agrarius	direct	iulie	-	-	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu a fost înregistrată prezența chiropterelor în timpul activităților de monitorizare.

Stația 27

Sit NATURA2000 intersectat. Această stație de monitorizare se află la limita exterioară a sitului Natura2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele.

Categoriile de folosință a terenului: Terasament cale ferată, zonă forestieră.

Tipuri de habitate și specii de flora. Stația este asemănătoare stației 1, prezentând o vegetație heterogenă, cu numeroase elemente de origine antropică. Astfel, au fost identificate specii invazive precum: *Ailanthus altissima*, *Robinia pseudoacacia*, *Phytolaca americana*, *Parthenocissus quinquefolia*.

Specii ihtiofaună. În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate. În urma monitorizărilor au fost identificate 9 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

Tabel 271. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1	<i>Brenthis daphne</i>	iunie	-	-	-
2	<i>Celastrina argiolus</i>	iunie	-	-	-
3	<i>Coenonympha arcania</i>	iunie	-	-	-
4	<i>Lycaena thersamon</i>	iunie	-	-	-
5	<i>Onychogomphus forcipatus</i>	iunie	-	-	-
6	<i>Pieris rapae</i>	iunie	-	-	-
7	<i>Platycnemis pennipes</i>	iunie	-	-	-
8	<i>Pieris rapae</i>	iulie	-	-	-
9	<i>Platycnemis pennipes</i>	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate două specii listate în Anexa IV a Directivei Habitare și în Anexa 4A a OUG57/2007 și anume *Lacerta viridis* și *Coronella austriaca*.





Figura 204. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 272. Lista speciilor de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Coronella austriaca	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire
2	Lacerta viridis	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 4 specii de păsări fără interes conservativ. În urma construcției, habitatul nu se va reduce considerabil, impactul proiectului asupra acestuia fiind nesemnificativ.

Tabel 273. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Fringilla coelebs	1	iunie	-	-	-
2	Parus major	1	iunie	-	-	-
3	Turdus merula	2	iunie	Anexa IIB	-	cuibărire/hrănire
4	Buteo buteo	1	iulie	-	-	-
5	Fringilla coelebs	1	iulie	-	-	-
6	Parus major	2	iulie	-	-	-

Specii mamifere

În urma monitorizărilor efectuate în teren, în cadrul acestei stații nu a fost identificată nicio specie de mamifere.



Specii chiroptere. În cadrul acestei stații nu a fost înregistrată prezența chiropterelor în timpul activităților de monitorizare.

Stația 28

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în vecinătatea sitului Natura2000 ROSCI0432 – Prunișor, la o distanță de aprox. 400 m de acesta.

Categoriile de folosință a terenului: Terenuri agricole, vegetație arbustivă.

Tipuri de habitate și specii de flora. În ansamblul său, zona este dominată de terenuri agricole. Suprafețele investigate, localizate pe malul unui pârau cu curgere nepermanentă, sunt caracterizate prin amestecul de vegetație de pajști cu vegetație lemnoasă. Componenta foarte heterogenă a fitocenozelor, determinată și de impactul antropic (proximitatea terenurilor cultivate, pășunat, invazia cu salcâm), nu permite încadrarea cenotaxonomică a acestor comunități.

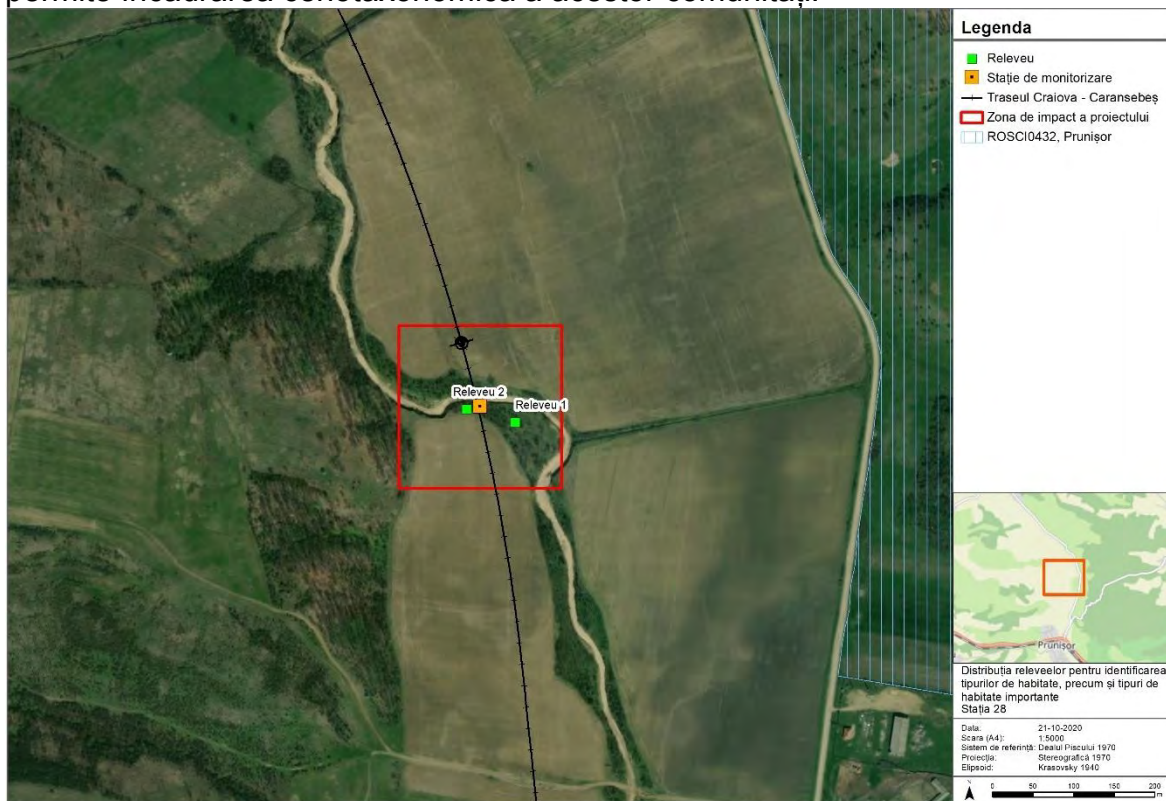


Figura 205. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 274. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2
Acer tataricum	Populus alba



Quercus cerris	Robinia pseudoacacia
Crataegus monogyna	Quercus cerris
Ligustrum vulgare	Prunus spinosa
Populus tremula	Dactylis glomerata
Eryngium campestre	Aristolochia clematitis
Achillea setacea	Echinops exaltatus
Setaria pumila	Acer tataricum
Euphorbia cyparissias	Pyrus pyraeaster
Prunus spinosa	Crataegus monogyna
Robinia pseudoacacia	Elymus repens
Agrostis stolonifera	Knautia arvensis
Euphorbia esula	Agrostemma githago
Thymus pannonicus	
Festuca pseudovina	
Aristolochia clematitis	

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate.

În urma monitorizărilor au fost identificate 8 specii de nevertebrate. Au fost identificate 2 specii Natura2000 și o specie considerată vulnerabilă la nivel național. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

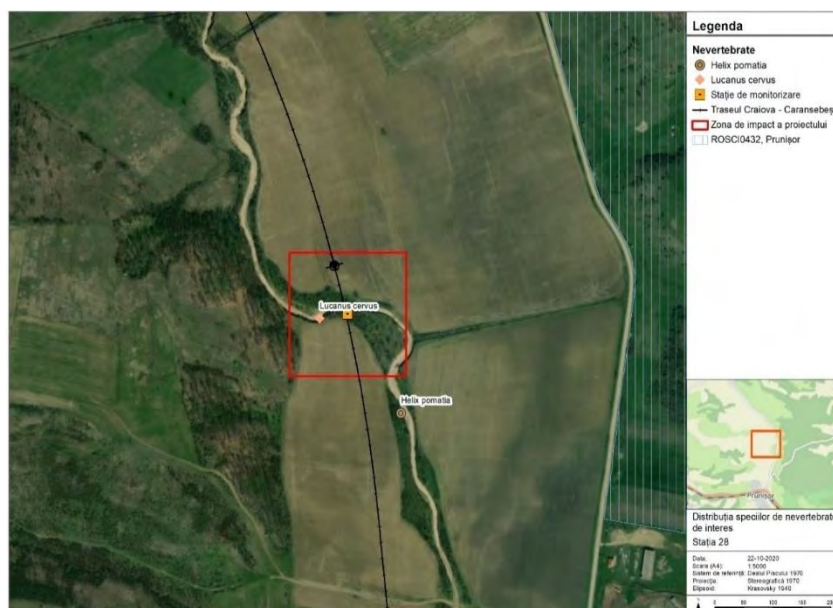


Figura 206. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar

Tabel 275. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
	Cerocoma sp	iunie	-	-	-
	Melitaea didyma	iunie	-	-	-
	Protaetia cuprea	iunie	-	-	-
	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
	Helix pomatia	iulie	Anexa V	Anexa 5A	-
	Lucanus cervus	iulie	Anexa II	Anexa 3, 4A	-
	Lycaena thersamon	iulie	-	-	-
	Plebejus argus	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate nu au fost observate 2 specii listate în Anexa IV a Directivei Habitate Natura 2000.

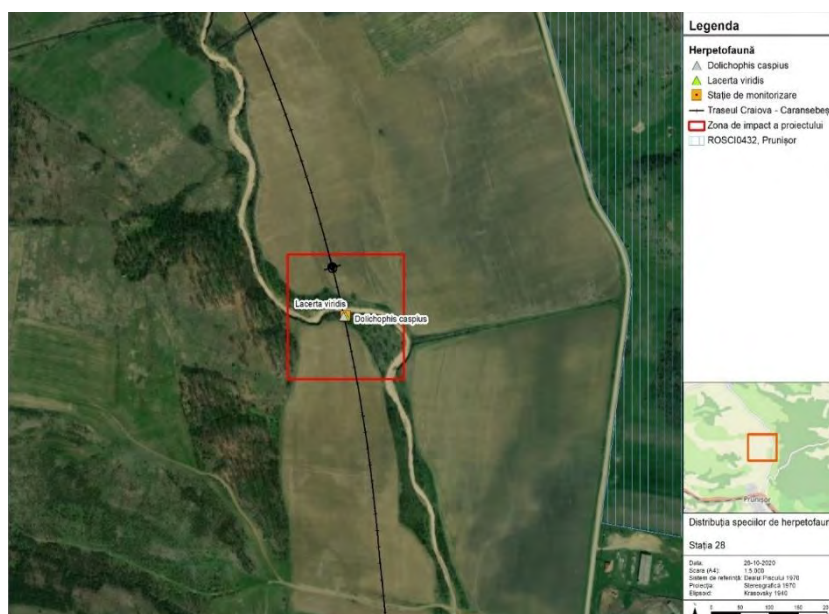


Figura 207. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 276. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire
2	Dolichophis caspius	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A/4B	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 22 de specii de păsări. Dintre acestea 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 8 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

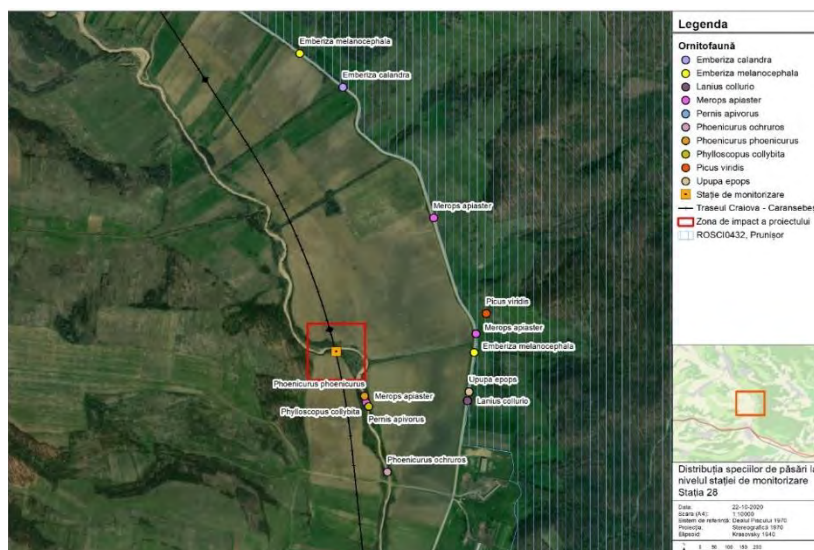


Figura 208. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 277. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Buteo buteo	2	iunie	-	-	-
2	Coturnix coturnix	1	iunie	-	Anexa 5C	-
3	Emberiza calandra	1	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
4	Emberiza cirrus	1	iunie	-	-	-
5	Emberiza melanocephala	1	iunie	-	Anexa 4B	-
6	Garrulus glandarius	1	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	cuibărire/hrănire
7	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
8	Merops apiaster	6	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
9	Parus major	4	iunie	-	-	-
10	Passer domesticus	23	iunie	-	-	-
11	Picus viridis	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
12	Streptopelia turtur	4	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
13	Sylvia communis	1	iunie	-	-	-
14	Upupa epops	2	iunie	-	Anexa	hrănire



					4B	
15	Merops apiaster	1	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
15	Parus major	5	iulie	-	-	-
16	Passer montanus	5	iulie	-	-	-
17	Pernis apivorus	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
18	Phasianus colchicus	3	iulie	Anexa IIA/IIIA	Anexa 5C	cuibărire/hrănire
19	Phoenicurus ochruros	3	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
20	Phoenicurus phoenicurus	1	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
21	Phylloscopus collybita	1	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
22	Pica pica	1	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer de interes cinegetic (Capreolus capreolus).

Tabel 278. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Capreolus capreolus	urme	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În cadrul acestei stații nu a fost înregistrată prezența chiropterelor în timpul activităților de monitorizare.

Stația 29

Sit NATURA2000 intersectat: Această stație de monitorizare se află în vecinătatea sitului Natura2000 ROSCI0432 – Prunișor, la o distanță de aprox. 400 m de acesta.

Categorii de folosință a terenului: Pajiște, tufărișuri.

Tipuri de habitate și specii de flora: Vegetația este caracterizată prin alternanța de tufișuri cu pajiști. Tufișurile sunt formate din fitocenoze cu porumbar (Prunus spinosa) și păducel (Crataegus monogyna), aflate în diferite raporturi de codominanță. Aceste tufișuri au însă compoziția floristică naturală modificată, urmare a invaziei salcâmului (Robinia pseudoacacia). Cea mai mare parte a pajiștilor sunt dominate de comunitățile edificate de Botriochloa ischaemum (Botriochloëtum ischaemi (Krist. 1937) Pop 1977), aparținând habitatului 6240* - Pajiști stepice subpanonice. Pe suprafețe mult mai restrânse, adesea invadate de indivizi juvenili de porumbar și păducel, sunt și fitocenoze cu Elymus hispidus (Elytrigietum hispidi (Dihoru 1970) Popescu et Sanda 1988). Cel mai probabil, aceste pajiști (folosite pentru pășunatul



vitelor) au origine secundară, fiind instalate pe locul unor foste păduri. O dovadă în acest sens ar putea fi unele suprafețe destul de reduse actualmente (300-500 m.p.), dominate de *Quercus cerris*. Situl investigat se remarcă prin prezența speciei *Acanthus balcanicus*, considerată o raritate floristică.

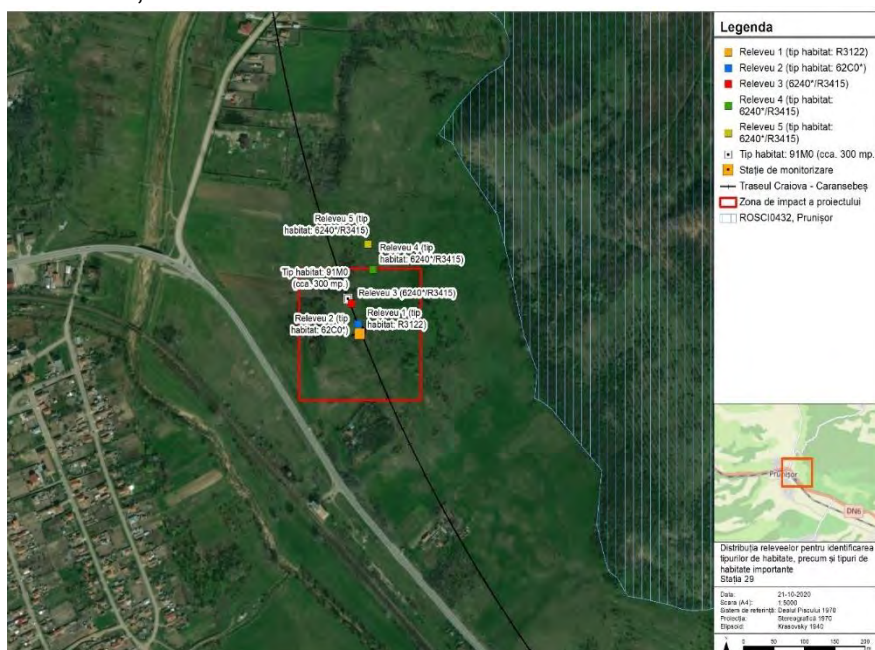


Figura 209. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate

Tabel 279. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3	Relevu 4	Relevu 5
<i>Prunus spinosa</i>	<i>Elymus huspilus</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>	<i>Botriochloa ischaemum</i>
<i>Crataegus monogyna</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Cynosurus echinatus</i>	<i>Thymus pannonicus</i>
<i>Rosa canina</i>	<i>Galium verum</i>	<i>Helleborus odorus</i>	<i>Taeniatherum caput-medusae</i>	<i>Galium verum</i>
<i>Ulmus minor</i>	<i>Daucus carota</i>	<i>Stachys officinalis</i>	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Lotus corniculatus</i>
<i>Pyrus pyraeaster</i>	<i>Ononis spinosa</i>	<i>Galium verum</i>	<i>Ononis spinosa</i>	<i>Trifolium arvense</i>
	<i>Eryngium campestre</i>	<i>Achillea setacea</i>	<i>Achillea setacea</i>	<i>Cynodon dactylon</i>
	<i>Inula ensifolia</i>	<i>Sanguisorba minor</i>	<i>Festuca valesiaca</i>	<i>Cichorium intybus</i>
	<i>Lotus corniculatus</i>	<i>Knautia arvensis</i>	<i>Festuca pseudovina</i>	<i>Agrimonia eupatoria</i>
	<i>Festuca</i>	<i>Agrimonia</i>	<i>Koeleria macrantha</i>	<i>Medicago</i>



	pratensis	eupatoria		falcata
	Stachys officinalis	Cruciata glabra	Carthamus lanatus	Taeniatherum caput-medusae
	Convolvulus arvensis	Centaurea phrygia	Galium verum	Cynosurus echinatus
	Sambucus ebulus	Elymus hispidus	Lotus corniculatus	Teucrium chamaedrys
	Pyrus pyraister (juv.)	Acanthus balcanicus	Agrimonia eupatoria	Eryngium campestre
	Achillea setacea	Plantago lanceolata	Thymus pannonicus	Cruciata laevipes
	Xeranthemum cylindraceum	Salvia pratensis	Carduus acanthoides	Tragopogon pratensis
	Cichorium intybus	Fragaria viridis	Cichorium intybus	Festuca valesiaca
	Tragopogon pratensis	Lotus corniculatus	Medicago falcata	Achillea setacea
	Fragaria viridis	Vincetoxicum hirundinaria	Teucrium chamaedrys	Sanguisorba minor
	Medicago falcata	Muscari comosum	Xeranthemum cylindraceum	Plantago lanceolata
	Crataegus monogyna (juv.)	Trifolium pratense	Plantago lanceolata	
	Plantago lanceolata	Ononis spinosa		
	Allium rotundum	Filipendula vulgaris		
	Prunus spinosa (juv.)	Quercus cerris		
	Muscari comosum	Acer tataricum		
	Cirsium arvense	Acer campestre		
	Rosa canina	Fraxinus ornus		
	Botriochloa ischaemum	Ulmus minor		
		Crataegus monogyna		



		Prunus spinosa		
		Pyrus pyraeaster		
		Rosa canina		
		Cornus sanguinea		

Specii ihtiofaună

În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate.

În urma monitorizărilor au fost identificate 11 specii de nevertebrate. Nu au fost identificate specii Natura2000. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare nu prezintă interes (specii de plante gazdă caracteristice speciilor de nevertebrate Natura2000).

Tabel 280. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	Gnaptor spinimanus	iunie	-	-	-
2.	Iphiclides podalirius	iunie	-	-	-
3.	Lythria purpuraria	iunie	-	-	-
4.	Maniola jurtina	iunie	-	-	-
5.	Melanargia galathea	iunie	-	-	-
6.	Melitaea didyma	iunie	-	-	-
7.	Mylabris variabilis	iunie	-	-	-
8.	Platycnemis pennipes	iunie	-	-	-
9.	Zygaena sp	iunie	-	-	-
10.	Cetonia aurata	iulie	-	-	-
11.	Decticus verrucivorus	iulie	-	-	-
12.	Iphiclides podalirius	iulie	-	-	-
13.	Maniola jurtina	iulie	-	-	-
14.	Melanargia galathea	iulie	-	-	-
15.	Mylabris variabilis	iulie	-	-	-
16.	Platycnemis pennipes	iulie	-	-	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate nu a fost observată o specie listată în Anexa IV a Directivei Habitate Natura 2000.

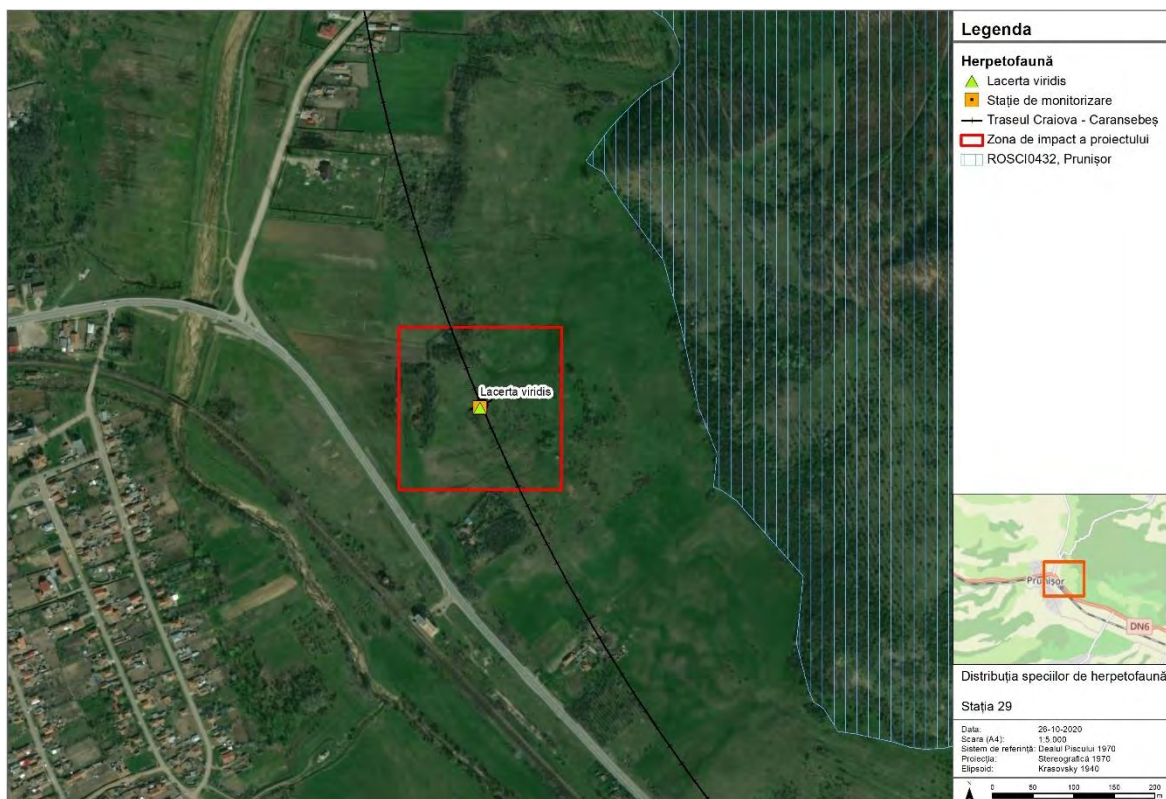


Figura 210. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 281. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	Lacerta viridis	1	iunie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 11 specii de păsări. Dintre acestea 2 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar o specie este de importanță națională care necesită protecție strictă, specie listată în Anexa 4B a OUG 57/2007.

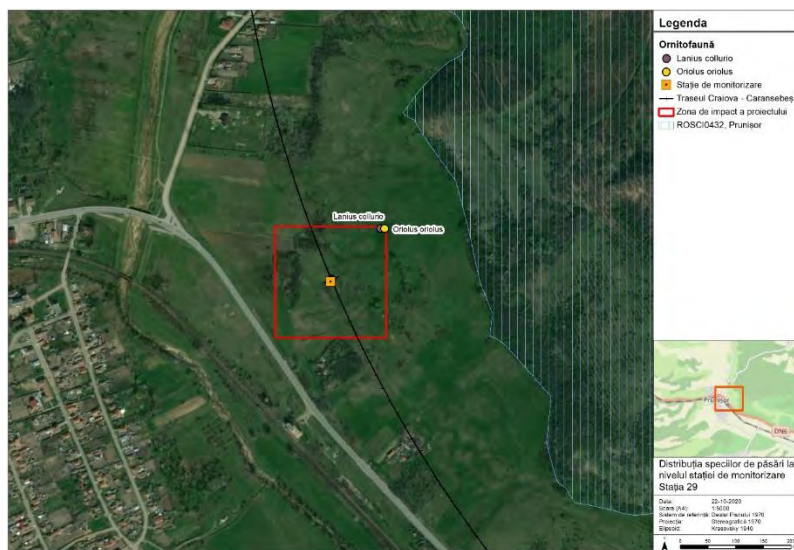


Figura 211. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 282. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	Accipiter nisus	1	iunie	-	-	-
2.	Buteo buteo	1	iunie	-	-	-
3.	Ciconia ciconia	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
4.	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
5.	Luscinia megarhynchos	1	iunie	-	-	-
6.	Oriolus oriolus	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
7.	Pica pica	1	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
8.	Saxicola rubicola	1	iunie	-	-	-
9.	Accipiter nisus	1	iunie	-	-	-
10.	Ciconia ciconia	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
11.	Fringilla coelebs	1	iulie	-	-	-
12.	Lanius collurio	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
13.	Passer domesticus	10	iulie	-	-	-
14.	Pica pica	1	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
15.	Sturnus vulgaris	3	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	-



Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer de interes cinegetic (*Vulpes vulpes*).

Tabel 283. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezent a	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Vulpes vulpes</i>	direct	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere: În cadrul acestei stații nu au fost realizate înregistrări.

Stația 30

Sit NATURA2000 intersectat

Această stație de monitorizare se află în vecinătatea sitului Natura2000 ROSCI0432 – Prunișor, la o distanță de aprox. 300 m de acesta.

Categoriile de folosință a terenului: Terenuri agricole și zonă de luncă.

Tipuri de habitate și specii de floră

În cea mai mare parte, zona studiată este ocupată de terenuri agricole, de ambele părți ale căii ferate. Pe marginea terasamentului sunt instalate comunități de buruieni nitrofile, dominate de boz (*Sambucetum ebuli* Felföldy 1942) și cucută (*Conietum maculati* I. Pop 1968) – **Error! Reference source not found.** Pe malul pârâului este instalat un zăvoi cu salcie și plop alb (*Salici-Populetum* Meijer-Drees 1936), însă cu o compoziție floristică puternic denaturată ca urmare a invaziei salcâmului.



Figura 212. Distribuția releveelor și a principalelor tipuri de habitate identificate



Tabel 284. Compoziția floristică a releveelor monitorizate

Relevu 1	Relevu 2	Relevu 3
<i>Sambucus ebulus</i>	<i>Conium maculatum</i>	<i>Robinia pseudoacacia</i>
<i>Prunus spinosa</i>	<i>Aristolochia clematitis</i>	<i>Salix alba</i>
<i>Clematis vitalba</i>	<i>Rubus caesius</i>	<i>Populus alba</i>
<i>Tanacetum vulgare</i>		<i>Humulus lupulus</i>
<i>Aristolochia clematitis</i>		<i>Cornus sanguinea</i>
<i>Sonchus arvensis</i>		<i>Clematis vitalba</i>
<i>Rubus caesius</i>		<i>Melilotus officinalis</i>
<i>Melilotus officinalis</i>		<i>Salix caprea</i>
<i>Laserpitium latifolium</i>		<i>Juglans regia</i>

Specii ihtiofaună: În cadrul acestei stații nu au fost realizate evaluări privind ihtiofauna.

Specii nevertebrate. În urma monitorizărilor au fost identificate 12 specii de nevertebrate. Dintre acestea, una este încadrată în anexa IV a Directivei Habitate. Habitatele identificate la nivelul stației de monitorizare prezintă interes pentru specia *Zerynthia polyxena*.



Figura 213. Distribuția speciilor de nevertebrate de interes comunitar



Tabel 285. Speciile de nevertebrate identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat*
1.	<i>Onychogomphus forcipatus</i>	iunie	-		-
2.	<i>Papilio machaon</i>	iunie	-		-
3.	<i>Polygonia c-album</i>	iunie	-		-
4.	<i>Cetonia aurata</i>	iulie	-	-	-
5.	<i>Coenonympha pamphilus</i>	iulie	-	-	-
6.	<i>Decticus verrucivorus</i>	iulie	-	-	-
7.	<i>Lycaena thersamon</i>	iulie	-	-	-
8.	<i>Macroglossum stellatarum</i>	iulie	-	-	-
9.	<i>Melanargia galathea</i>	iulie	-	-	-
10.	<i>Mylabris variabilis</i>	iulie	-	-	-
11.	<i>Papilio machaon</i>	iunie	-		-
12.	<i>Plebejus argus</i>	iulie	-	-	-
13.	<i>Zerynthia polyxena</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	-

*Habitatul va fi reprezentat de caracteristica fenologică a speciei și va fi tratat doar pentru speciile de interes conservativ.

Specii herpetofaună

În urma monitorizărilor desfășurate au fost identificate 2 specii de herpetofaună, listate în Anexa II/ IV a Directivei Habitare. Habitatul caracteristic speciilor este suficient de mare în zona pentru a determina mutarea naturală a indivizilor.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Figura 214. Distribuția speciilor de herpetofaună de interes comunitar

Tabel 286. Speciile de herpetofaună identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Testudo hermanni</i>	1	iunie	Anexa II/IV	Anexa 3/4A	reproducere/hrănire
2	<i>Rana dalmatina</i>	1	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	reproducere/hrănire

Specii ornitofaună

În urma monitorizărilor au fost observate 22 de specii de păsări. Dintre acestea, 5 specii sunt listate în Anexa I a Directivei Păsări 2009/147/CE – specii de interes european care necesită măsuri de conservare a habitatelor, iar 7 specii sunt de importanță națională care necesită protecție strictă, specii listate în Anexa 4B a OUG 57/2007.

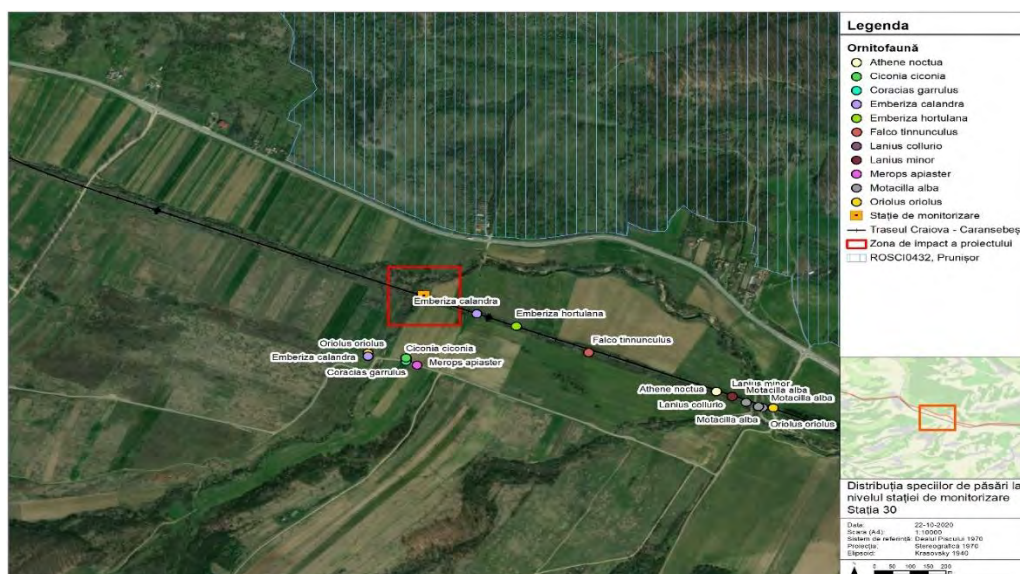


Figura 215. Distribuția speciilor de păsări de importanță comunitară/națională

Tabel 287. Speciile de păsări identificate

Nr. Crt	Specia	Nr. ex.	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1.	<i>Accipiter nisus</i>	1	iunie	-	-	hrănire
2.	<i>Athene noctua</i>	1	iunie	-	Anexa 4B	-
3.	<i>Coturnix coturnix</i>	1	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	-
4.	<i>Cyanistes caeruleus</i>	3	iunie	-	-	-
5.	<i>Emberiza calandra</i>	1	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
6.	<i>Emberiza hortulana</i>	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
7.	<i>Falco subbuteo</i>	1	iunie	-	Anexa 4B	-
8.	<i>Falco tinnunculus</i>	1	iunie	-	Anexa 4B	hrănire
9.	<i>Hirundo rustica</i>	30	iunie	-	-	-
10.	<i>Lanius collurio</i>	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
11.	<i>Lanius minor</i>	1	iunie	Anexa I	Anexa 3	cuibărire/hrănire
12.	<i>Motacilla alba</i>	6	iunie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
13.	<i>Oriolus oriolus</i>	3	iunie	-	Anexa 4B	-
14.	<i>Passer domesticus</i>	30	iunie	-	-	-



15.	<i>Pica pica</i>	7	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	cuibărire/hrănire
16.	<i>Streptopelia decaocto</i>	1	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
17.	<i>Streptopelia turtur</i>	1	iunie	Anexa IIB	Anexa 5C	hrănire
18.	<i>Sylvia communis</i>	2	iunie	-	-	-
19.	<i>Accipiter nisus</i>	1	iulie	-	-	-
20.	<i>Ciconia ciconia</i>	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	Pasaj/hrănire
21.	<i>Coracias garrulus</i>	1	iulie	Anexa I	Anexa 3	hrănire
22.	<i>Emberiza calandra</i>	5	iulie	-	Anexa 4B	cuibărire/hrănire
23.	<i>Merops apiaster</i>	10	iulie	-	Anexa 4B	hrănire
24.	<i>Oriolus oriolus</i>	2	iulie	-	Anexa 4B	-
25.	<i>Passer montanus</i>	5	iulie	-	-	-
26.	<i>Streptopelia turtur</i>	3	iulie	Anexa IIB	Anexa 5C	cuibărire/hrănire

Specii mamifere

În timpul monitorizărilor a fost observată o specie de mamifer de interes cinegetic (*Mustela nivalis*).

Tabel 288. Lista speciilor de mamifere identificate

Nr. Crt	Specia	Prezenta	Luna	Anexa NATURA 2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Mustela nivalis</i>	direct	iulie	-	Anexa 5B	-

Specii chiroptere

În urma monitorizărilor au fost identificate 3 specii de chiroptere. Acestea sunt listate în Anexa IV a Directivei Habitatare, fiind specii care necesită protecție strictă. În amplasament sau vecinătate nu au fost identificate adăposturi de odihnă, hibernare sau reproducere pentru speciile de chiroptere.

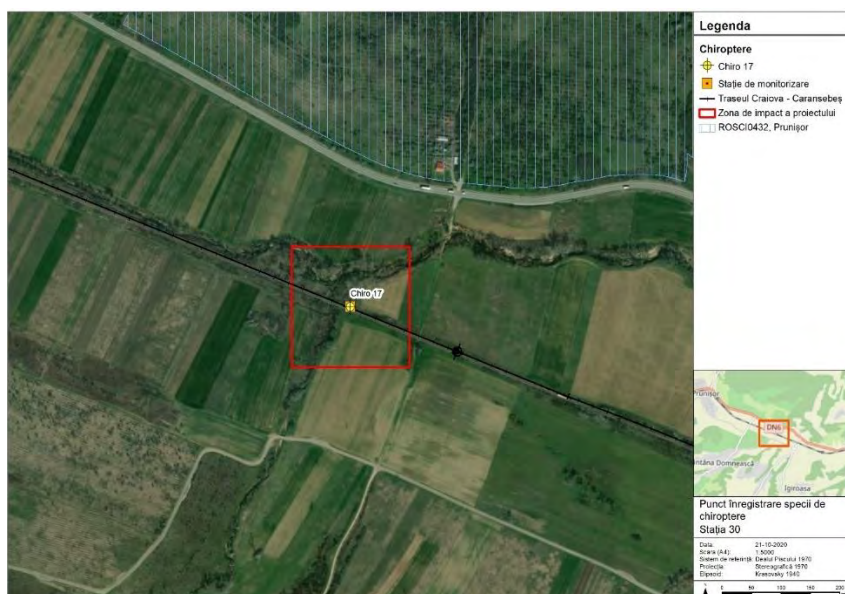


Figura 216. Punct monitorizare chiroptere

Tabel 289. Lista speciilor de chiroptere identificate

Nr. Crt	Specia	Luna	Anexa NATURA2000	OUG 57/2007	Habitat
1	<i>Nyctalus noctula</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
2	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj
3	<i>Eptesicus nilssonii</i>	iulie	Anexa IV	Anexa 4A	hrănire/pasaj

6.7.3 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra peisajului

Clase de sensibilitate

Sensibilitatea zonelor în care implementarea proiectelor poate genera impacturi a fost stabilită ținându-se cont de importanța în ceea ce privește sistemele de clasificare a unor zone delimitate spațial și a componentelor biotice și abiotice care le definesc, reglementate prin legislația europeană și națională privind importanța științifică, conservativă, naturală, ecologică și zoologică.

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Rezervații științifice; Zone de protecție strictă și zone de protecție integrală din interiorul ariilor naturale protejate de interes național; Păduri virgine; Zone de sălbăticie; Habitat prioritare; Habitat ale speciilor prioritare, periclitate, critic periclitate.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Mare	Habitate Natura 2000 și habitate ale speciilor Natura 2000 aflate în interiorul limitelor siturilor Natura 2000; Rezervații naturale; Monumente ale naturii; Arii naturale protejate de interes județean și local; Zone tampon (zone de conservare durabilă, zone de management durabil) din interiorul ariilor naturale protejate de interes național; Zone umede de importanță internațională; Zone importante pentru păsări (IBA); Coridoare ecologice; Habitat critice ale speciilor de interes comunitar și național; Habitat critice ale speciilor vulnerabile și aproape amenințate.
Moderată	Zone de dezvoltare durabilă din interiorul ariilor naturale protejate de interes național; Habitat favorabile pentru speciile de interes comunitar și național, aflate în afara ariilor naturale protejate (speciile sunt abundente/ nou consemnate; sunt identificate culoare principale de migrație); Pajiști cu înaltă valoare naturală (HNV), pajiști importante pentru păsări, pajiști importante pentru fluturi, livezi tradiționale, cu fânețe, din zona colinară și de munte; Ecosisteme semi-naturale care nu fac obiectul conservării (ex.: rezervații semincere, parcuri dendrologice, parcuri și grădini urbane etc.).
Mică	Habitat antropizate (ex.: plantații, culturi agricole, terenuri agricole abandonate,

Evaluarea impactului potențial generat de proiect asupra elementelor de biodiversitate se concentrează asupra componentelor cu sensibilitatea cea mai ridicată raportat la ansamblul teritoriului în care proiectul va fi realizat și a naturii lucrărilor de construcție, respectiv: siturile Natura 2000, habitatele naturale și speciile protejate de interes comunitar și național, habitatele naturale cu valoare ecologică ridicată (ex. ecosistemele forestiere, de pajiște), ecosistemele acvatice (corpurile de apă de suprafață) și speciile și habitatele dependente de acestea.

Lucrările propuse în cadrul proiectului sunt localizate în trei tipuri de zone conform claselor de sensibilitate:

zone cu sensibilitate mare: habitate de interes comunitar și habitate favorabile speciilor de interes comunitar, incluse în interiorul limitelor siturilor Natura 2000;

zone cu sensibilitate moderată: zone de margine de drum, pajiști și tufărișuri care prezintă favorabilitate pentru specii de faună de interes comunitar și național;

zone cu sensibilitate mică: zone antropizate – margini de drum, islazuri, zone din interiorul localităților etc.





Bidimensionalitatea evaluării de impact analizează elementele sensibile (zone delimitate spațial și receptori), potențial a fi afectate de implementarea investițiilor propuse, din perspectiva gradului de magnitudine exprimat prin valoarea modificărilor generate sub aspect negativ și pozitiv pentru toate componentele de biodiversitate considerate relevante în cadrul proiectului – situri Natura 2000, habitate și specii de interes comunitar, habitate și specii de interes național, elemente dendrologice relevante. Magnitudinea modificărilor reflectă în mod direct valoarea de potențial generator de impact a unui tip de investiție propus/activitate. În tabelul următor sunt redate câte cinci clase de magnitudine cu valoare negativă, respectiv pozitivă, fiind luată în considerare și situația în care un tip de intervenție/acțiune nu influențează și/sau nu propune modificări la nivelul componentei de biodiversitate analizată.

Magnitudine		Biodiversitate
Negativă	Foarte mare	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu depășirea pragurilor stabilite pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a $\geq 20\%$ din componenta biologică)
	Mare	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu depășirea a 50% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a 10-20% din componenta biologică)
	Moderată	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu 25- 50% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a 5-10% din componenta biologică)
	Mică	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu 10-25% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a 2,5-5% din componenta biologică)
	Foarte mică	Acțiuni care împreună cu alte presiuni și amenințări conduc la afectarea componentei biologice cu 10-25% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, afectarea a 2,5-5% din componenta biologică)
Nicio modificare decelabilă		Acțiuni care nu influențează componentele de biodiversitate sau modificările produse nu sunt decelabile.
Pozitivă	Foarte mică	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu maxim 10% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a maxim 2,5% din componenta biologică)
	Mică	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu 10-25% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a 2,5-5% din componenta biologică)



Moderată	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu 25-50% din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a 5-10% din componenta biologică)
Mare	Acțiuni care conduc la îmbunătățirea componentei biologice cu $\geq 50\%$ din valoarea prag stabilită pentru menținerea stării bune de conservare (în lipsa pragurilor, îmbunătățirea a 10-20% din componenta biologică)
Foarte mare	Acțiuni care contribuie semnificativ la îmbunătățirea stării de conservare (trecerea într-o stare de conservare superioară). Dacă nu există praguri, îmbunătățirea condițiilor componentei biologice cu peste 20% față de starea inițială.

6.7.3 Prognozarea impactului

Pe baza evaluării impactului realizat în cadrul Studiului de Evaluare Adecvată, au fost prezentate următoarele concluzii:

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele situri Natura 2000: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei. De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea siturilor Natura 2000 ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor.

La evaluarea impactului pe care lucrarea o are asupra speciilor și habitatelor s-a ținut seama și de faptul că lucrarea are două caracteristici principale, prima reprezentată de lucrări de reabilitare a liniei existente și a doua reprezentată de lucrări de execuție noi.

În zona proiectului analizat, au fost identificate specii sau habitate care se regăsesc în formularele standard ale siturilor ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284, ROSCI0366, ROSCI0385, ROSCI0432, ROSPA0026, ROSPA0080 și ROSPA0035, despre care se consideră că fac parte din populațiile acelor situri, fiind situate în proximitatea acestora.

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse, putându-se menționa următoarele concluzii:

- pierderea, fragmentarea sau afectarea sub o anumită formă a suprafeței de teren din sit va avea un potențial impact negativ nesemnificativ, deoarece în cazul majorității siturilor, traseul proiectat al căii ferate se va suprapune doar tangențial, ori trece prin sit însă strict pe vechiul amplasament al căii ferate, iar pentru câteva situri (ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Bâtlanele, ROSCI0432 Prunișor) nu există suprapunere și nici vreo relație de vecinătate;



- perturbarea speciilor de faună pentru care au fost declarate siturile, prin activitățile specifice șantierului și ulterior dării în funcțiune a investiției, va avea efecte temporare ne semnificative. Șantierul va avea o durată limitată în timp și se vor respecta măsurile de diminuare a impactului propuse în cadrul acestui studiu. Pentru perioada de funcționare a căii ferate, potențialele efecte negative vor fi diminuate sau eliminate prin măsurile specifice de reducere a impactului propuse, dar și datorită existenței actualei căi ferate și deci a unui grad de toleranță față de aceasta și de activitățile umane aferente;
- luând în calcul faptul că linia existentă a fost în exploatare pe o perioadă mare de timp, se poate considera că toate componentele biodiversității au ajuns la un procent semnificativ de absorbție și de integrare a caracteristicilor tehnice ale lucrării. Menținerea stării de conservare existente va fi posibilă prin respectarea măsurilor impuse de prevenire și reducere, prevăzute atât în legislație, în prezentul studiu, cât și în planurile de management ale siturilor pe care calea ferată le intersectează sau cu care se învecinează.
- speciile susceptibile a recepta diferite efecte din partea proiectului au fost determinate pe criteriul prezenței efective a speciei în zona proiectului, dar nu s-a limitat la aceasta, ci au fost inventariate și analizate toate habitatele potențiale care ar putea fi utilizate de speciile de interes comunitar în zona proiectului. De asemenea, a fost analizat și impactul indirect asupra speciilor, prin degradarea habitatului specific acestora din situri în primul rând prin poluarea aerului sau apei, dar și efectul de dislocare (îndepărtare) care ar putea fi indus speciilor prin antropizare, zgomot, determinând speciile să migreze în zone mai puțin antropizate. În cadrul studiului, au fost evaluate toate formele de efect care sunt susceptibile a avea impact semnificativ asupra unor specii sau habitate pentru care au fost desemnate siturile de interes comunitar din zona de impact a proiectului;
- evaluarea impactului asupra speciilor și habitatelor s-a făcut în funcție de obiectivele specifice de conservare ale fiecărei specii și habitat de interes comunitar din situri, dar s-a vizat și modul în care proiectul poate afecta integritatea ariilor naturale protejate per ansamblu;
- prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia;
- proiectul va conduce la diminuarea unor suprafețe reduse din habitatele caracteristice unor specii de interes comunitar, impactul reducerii acestora fiind ne semnificativ. Riscul de coliziune în timpul funcționării este redus, iar dacă se vor aplica măsurile de reducere a impactului propuse, acesta va fi și mai scăzut și nu va afecta dinamica populațiilor speciilor din situri;
- proiectul nu va avea ca efect fragmentarea suplimentară a habitatelor propice speciilor de interes comunitar din ariile naturale protejate din proximitatea



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- proiectului, iar prin aplicarea măsurilor de reducere privind asigurarea conectivității, impactul va fi negativ nesemnificativ;
- în zona de realizare a tunelului de la km 345+900 - 352+089, situat în interiorul ROSCI0420 Oprănești, se va acorda o atenție sporită speciei *Testudo hermanni* și anume: în cazul observării speciei în zona afectată de proiect, se recomandă aplicarea de măsuri necesare pentru relocare în siguranță cu personal de specialitate în biologia herpetofaunei, care va alege modalitatea optimă de relocare;
 - proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
 - proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor ce definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
 - în consecință, se poate afirma că integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;
 - impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate cele 12 situri, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.



6.7.4 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Măsurile de diminuare a impactului proiectului asupra speciilor și habitatelor:

- Nu se vor realiza organizări de șantier, depozite de materiale, gropi de împrumut etc. în perimetrul siturilor Natura 2000 sau în apropierea limitelor acestora și nici pe malul cursurilor de apă sau în albiile acestora
- Organizările de șantier vor fi prevăzute cu sisteme de canalizare, epurare și evacuare a apelor uzate menajere și pluviale
- Drumurile tehnologice și alte amenajări auxiliare necesare vor fi reduse la strictul necesar și se vor construi în afara limitelor siturilor, folosind drumurile existente
- Amplasarea drumurilor temporare de acces se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene, a malurilor și a substratului albiei
- Se interzice spălarea utilajelor în albia râurilor și traversarea acestora
- Se interzice exploatarea de resurse din albia râurilor (materiale, apă)
- Lucrările provizorii în albiile destinate execuției lucrărilor de bază, se vor face fără a afecta morfologia albiilor minore și majore, dinamica și evoluția acestora, prin modificarea regimului de curgere și creșterea riscului de inundabilitate în amonte, pe cursurile de apă unde se execută lucrările proiectate
- Constructorul va limita și împrumui temporar arealele ocupate de organizarea de șantier, pentru a reduce la minim distrugerea suprafețelor vegetale
- Se impune respectarea graficului de lucrări și a amplasamentelor stabilite, în sensul limitării traseelor și programului de lucru pentru a reduce impactul asupra florei și faunei specifice amplasamentului
- Amplasarea de bariere fizice împrejurul frontului de lucru, pentru a nu afecta și alte suprafețe decât cele necesare construcției și implicit, pentru a proteja vegetația și fauna specifice amplasamentului, precum și pentru evitarea producerii de accidente
- Folosirea de utilaje și mijloace de transport silențioase, pentru a diminua zgomotul datorat activităților specifice care poate alunga speciile de animale și păsări, precum și echiparea cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă
- Decopertările se execută strict pe suprafețele indicate în proiect
- Intervenția asupra speciilor de arbori aflate în proximitatea amplasamentului să fie minimă, și doar în urma unei investigații în prealabil din care să rezulte caracteristica ecologică a acestora (folosiți pentru cuibărit, arbori remrcabili, specii protejate, etc)
- Se interzice depozitarea necontrolată a materialelor rezultate (vegetație, pământ etc.); depozitarea materialelor se realizează cât mai aproape de zonele afectate de decopertări, în zone lipsite de tufișuri și/sau arbori și fără distrugerea habitatelor umede, stufărișurilor etc.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

- Intervenția asupra habitatelor de tufărișuri se va realiza în perioada rece (octombrie – martie); această măsură diminuează riscul ca habitatele să fie folosite de către speciile de păsări pentru cuibărire
- Excavațiile pentru terasamente se vor realiza în perioada caldă (mai – septembrie), după procesul de îndepărtare a speciilor lemnoase; această măsură va veni în sprijinul biodiversității ce hibernează în sol
- În cazul excavațiilor și depozitărilor de traverse, vor fi puse scânduri ce vor face legătura dintre punctul cel mai jos al excavației și partea superioară a acesteia; măsura are ca scop evitarea unor „capcane naturale” – gropi în care cad speciile de faună și nu mai pot ieși.
- Se va practica un management corespunzător al deșeurilor și se va interzice depozitarea necontrolată a acestora; se va realiza colectarea selectivă, valorificarea și eliminarea periodică a deșeurilor în scopul evitării atragerii animalelor, îmbolnăvirii sau accidentării acestora.
- Se vor lua măsuri concrete pentru împiedicarea scurgerilor accidentale de motorină, ulei sau alte substanțe periculoase/ poluante în apă sau pe sol; suprafețele contaminate accidental vor fi excavate, iar volumul de pământ afectat se va trata/ elimina în conformitate cu prevederile specifice.
- Se vor respecta toate condițiile și măsurile de protecția mediului (inclusiv privind termenele de execuție a lucrărilor) stabilite de autoritățile pentru protecția mediului și în documentele existente.
- Este interzisă orice formă de recoltare, capturare, ucidere, distrugere sau vătămare a exemplarelor speciilor sălbatice de floră și faună protejate la nivel național și/sau internațional, aflate în mediul lor natural, în oricare dintre stadiile ciclului lor biologic și care ar putea ajunge accidental în zona perimetrului de lucru; în acest sens, programul de instruire pentru personalul Antreprenorului, precum și pentru subcontractanții acestuia, va trebui să cuprindă și informații specifice de protecție și de gestionare a situațiilor în care angajații interacționează cu speciile de faună și floră din interiorul ariilor naturale protejate.
- Îmbrăcarea arborilor și arbuștilor cu plase protectoare și stropirea cu apă pentru spălarea prafului depus.
- Toate cablurile electrice aeriene prevăzute în proiect/ relocate vor fi proiectate astfel încât să fie evitată electrocutarea speciilor de păsări și vor fi prevăzute cu marcaje vizuale pentru a evita riscul de coliziune.
- Pe perioada de execuție a lucrărilor, în zonele unde în vecinătatea frontului de lucru se află case de locuit, la o distanță mai mică de 50 m, se vor amplasa provizoriu panouri fonoabsorbante cu o înălțime de minim 2 m.
- Stabilizarea și înierbarea taluzurilor drumului cu vegetație locală.
- Reconstrucția ecologică a tuturor terenurilor afectate temporar, la finalizarea lucrărilor de execuție și redarea acestora la folosințele inițiale.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Graficul de eșalonare a lucrărilor va ține cont de perioadele în care speciile protejate sunt vulnerabile (de ex. perioada de reproducere, cuibărit, hrănire etc). Ținând seama de faptul că nu se cunoaște data exactă a începerii lucrărilor de construcție, aceasta depinzând de atribuirea de către autoritatea contractantă a contractului de execuție, se recomandă efectuarea unei campanii de monitorizare a biodiversității înainte de începerea lucrărilor în teren, denumită etapa de pre-construcție. Această monitorizare are ca scop reconfirmarea stării inițiale a amplasamentului din etapa de evaluare adecvată.

În cazul în care lucrările încep într-o perioadă de 48 de luni de la data emiterii Acordului de Mediu, pentru evaluarea stării inițiale se iau în considerare datele prezentate în cuprinsul studiului de evaluare adecvată.

Orice modificare adusă proiectului (inclusiv amplasament organizări de șantier și platforme de depozitare temporară) atrage după sine revizuirea Acordului de Mediu.

6.7.5 Concluziile Studiului de evaluare adecvată

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele arii naturale protejate: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei, RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, sit RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0641 Cracul Crucii

De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea arii naturale protejate: ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor, RONPA0309 Domogled, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului, RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare, RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0313 Belareca, RONPA0310 Coronini - Bedina, RONPA0322 Sfinxul Bănățean RONPA0312 Iardașița, RONPA0323 Râpa Neagră, RONPA0614 Gura Văii - Vârciorova, RONPA0615 Valea Oglănicului, RONPA0625 Dealul Vărănic, RONPA0639 Cracul Găioara.

La evaluarea impactului pe care lucrarea o are asupra speciilor și habitatelor s-a ținut seama și de faptul că lucrarea are două caracteristici principale, prima reprezentată de lucrări de reabilitare a liniei existente și a doua reprezentată de lucrări de execuție noi.

În zona proiectului analizat, au fost identificate specii sau habitate care se regăsesc în formularele standard ale siturilor ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284, ROSCI0366, ROSCI0385, ROSCI0432, ROSPA0026, ROSPA0080 și ROSPA0035, despre care se consideră că fac parte din populațiile acelor situri, fiind situate în proximitatea acestora.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse, putându-se menționa următoarele concluzii:

- pierderea, fragmentarea sau afectarea sub o anumită formă a suprafeței de teren din sit va avea un potențial impact negativ nesemnificativ, deoarece în cazul majorității siturilor, traseul proiectat al căii ferate se va suprapune doar tangențial, ori trece prin sit însă strict pe vechiul amplasament al căii ferate, iar pentru câteva situri (ROSCI0405 Dealurile Strehaia-Băltanele, ROSCI0432 Prunișor) nu există suprapunere și nici vreo relație de vecinătate;
- perturbarea speciilor de faună pentru care au fost declarate siturile, prin activitățile specifice șantierului și ulterior dării în funcțiune a investiției, va avea efecte temporare nesemnificative. Șantierul va avea o durată limitată în timp și se vor respecta măsurile de diminuare a impactului propuse în cadrul acestui studiu. Pentru perioada de funcționare a căii ferate, potențialele efecte negative vor fi diminuate sau eliminate prin măsurile specifice de reducere a impactului propuse, dar și datorită existenței actualei căi ferate și deci a unui grad de toleranță față de aceasta și de activitățile umane aferente;
- luând în calcul faptul că linia existentă a fost în exploatare pe o perioadă mare de timp, se poate considera că toate componentele biodiversității au ajuns la un procent semnificativ de absorbție și de integrare a caracteristicilor tehnice ale lucrării. Menținerea stării de conservare existente va fi posibilă prin respectarea măsurilor impuse de prevenire și reducere, prevăzute atât în legislație, în prezentul studiu, cât și în planurile de management ale siturilor pe care calea ferată le intersectează sau cu care se învecinează.
- speciile susceptibile a recepta diferite efecte din partea proiectului au fost determinate pe criteriul prezenței efective a speciei în zona proiectului, dar nu s-a limitat la aceasta, ci au fost inventariate și analizate toate habitatele potențiale care ar putea fi utilizate de speciile de interes comunitar în zona proiectului. De asemenea, a fost analizat și impactul indirect asupra speciilor, prin degradarea habitatului specific acestora din situri în primul rând prin poluarea aerului sau apei, dar și efectul de dislocare (îndepărtare) care ar putea fi indus speciilor prin antropizare, zgomot, determinând speciile să migreze în zone mai puțin antropizate. În cadrul studiului, au fost evaluate toate formele de efect care sunt susceptibile a avea impact semnificativ asupra unor specii sau habitate pentru care au fost desemnate siturile de interes comunitar din zona de impact a proiectului;
- evaluarea impactului asupra speciilor și habitatelor s-a făcut în funcție de obiectivele specifice de conservare ale fiecărei specii și habitat de interes



- comunitar din situri, dar s-a vizat și modul în care proiectul poate afecta integritatea ariilor naturale protejate per ansamblu;
- prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia;
 - proiectul va conduce la diminuarea unor suprafețe reduse din habitatele caracteristice unor specii de interes comunitar, impactul reducerii acestora fiind nesemnificativ. Riscul de coliziune în timpul funcționării este redus, iar dacă se vor aplica măsurile de reducere a impactului propuse, acesta va fi și mai scăzut și nu va afecta dinamica populațiilor speciilor din situri;
 - proiectul nu va avea ca efect fragmentarea suplimentară a habitatelor propice speciilor de interes comunitar din ariile naturale protejate din proximitatea proiectului, iar prin aplicarea măsurilor de reducere privind asigurarea conectivității, impactul va fi negativ nesemnificativ;
 - în zona de realizare a tunelului de la km 345+900 - 352+089, situat în interiorul ROSCI0420 Oprănești, se va acorda o atenție sporită speciei *Testudo hermanni* și anume: în cazul observării speciei în zona afectată de proiect, se recomandă aplicarea de măsuri necesare pentru relocare în siguranță cu personal de specialitate în biologia herpetofaunei, care va alege modalitatea optimă de relocare;
 - proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
 - proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor ce definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
 - în consecință, se poate afirma că integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;
 - impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate cele 12 situri, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.

6.8 Peisajul

6.8.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra peisajului

Evaluarea semnificației impactului s-a bazat pe două criterii: sensibilitatea zonei de studiu și magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Tabel 290. Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta Peisaj

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Caracteristicile peisajului: Zone de importanță peisagistică desemnate la nivel internațional



	(patrimoniul UNESCO); Zone peisagistice aflate în stare excelentă de conservare (peisaje tradiționale) cu nivel înalt al valorii estetice și culturale; Zone care prezintă caracteristici excepționale din punct de vedere estetic și perceptual (nivel ridicat al sălbăticiei, grad ridicat de „naturalitate”, liniște, izolare); Receptori vizuali: locuințe și spații de cazare poziționate astfel încât să beneficieze de vizibilitate față de peisajul cu sensibilitate foarte mare
Mare	Caracteristicile peisajului: Zone apreciate sau desemnate pentru importanța peisajului la nivel național Zone cu un grad ridicat de naturalețe și/sau dominate de elemente de peisaj cu caracteristici tradiționale, care conservă caracterul distinctiv al unei zone din punct de vedere istoric și cultural Receptori vizuali: locuitorii din zonă, utilizatorii de facilități de agrement în aer liber, unde valoarea peisajului este importantă sau integrată; Comunitățile care au vedere la peisajul pe care îl prețuiesc
Moderată	Caracteristicile peisajului: Peisaj cu puține caracteristici naturale sau istorice intacte sau distinctiv, dar apreciat de comunitatea locală; Peisaj antropoc dominant de construcții sau modificat ca urmare a utilizării agricole a terenului – arabil sau pășunat; Receptori vizuali: facilități industriale, oameni la locul de muncă
Mică	Caracteristicile peisajului: Peisaj cu puține caracteristici naturale sau istorice intacte, dar apreciate de comunitatea locală; Peisaj antropoc dominat de construcții/structuri mari, numeroase și/sau zgomotoase; Peisaj natural degradat sau modificat ca urmare a utilizării agricole a terenului – arabil sau pășunat Receptori vizuali: facilități industriale, oameni la locul de muncă
Foarte mică	Caracteristicile peisajului: Peisaj dominat de elemente construite abandonate/degradate ce nu sunt considerate valoare de comunitatea locală; Receptori vizuali: fără acces vizual sau cu acces vizual limitat

Tabel 291. Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta Peisaj

Magnitudinea modificării		Descrierea
Negativă	Foarte mare	Investiția va domina peisajul sau va genera schimbări semnificative ale calității sau caracterului peisajului Schimbări definitive asupra unei zone extinse și/sau introducerea de elemente care vor schimba fundamental caracterul peisajului Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura mai mult de 10 ani
	Mare	Investiția va genera o schimbare evidentă a peisajului actual și/sau va



		cauza schimbări evidente ale calității și/sau caracterului peisajului Schimbări definitive asupra unei zone extinse și/sau dezvoltări noi care vor genera schimbări negative semnificative ale caracterului peisajului existent Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura 5-10 ani
	Moderată	Investiția va genera schimbări vizibile ale peisajului actual și/sau va cauza schimbări vizibile ale calității și/sau caracterului peisajului Schimbări definitive ale peisajului într-o anumită zonă. Noile elemente pot fi proeminente, dar nu semnificativ neobișnuite Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura 2-5 ani
	Mică	Investiția va genera schimbări minore ale peisajului fără a afecta calitatea generală a acestuia Schimbări definitive minore. Noile elemente sunt puțin diferite de cele existente, peisajul existent fiind păstrat Schimbări temporare unde restaurarea peisajului la starea inițială ar putea dura 1-2 ani
	Foarte mică	Schimbări mici ale componentelor peisajului sau introducerea unor elemente noi care sunt în concordanță cu împrejurimile sau nu generează schimbări apreciable ale acestora
	Nicio modificare	Schimbări neperceptibile ale componentelor peisajului
Pozitivă	Foarte mică	Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este foarte mică în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială foarte mică Modificările sunt pe termen scurt (< 1an)
	Mică	Modificări minore, dar notabile care îmbunătățesc elementele și caracteristicile tipului de peisaj; Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este mică în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului; Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială mică Modificările sunt pe termen scurt (1-2ani)
	Moderată	Modificări care îmbunătățesc considerabil elementele și caracteristicile tipului de peisaj Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este moderată în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului Modificările sunt pe termen mediu (2-5 ani)
	Mare	Modificări care îmbunătățesc elementele și caracteristicile tipului de peisaj; Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este mare în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului; Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială mare Modificările sunt pe termen mediu-lung (5-10 ani)
	Foarte mare	Modificări majore care îmbunătățesc elementele și caracteristicile tipului de peisaj;



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Mărimea, scara și/sau extinderea geografică a îmbunătățirilor este foarte mare în raport cu suprafața componentelor cheie ale peisajului; Efectele beneficiilor se înregistrează la o scară spațială foarte mare Modificările sunt pe termen mediu-lung (>10 ani)
--	--	--

6.8.2 Prognostizarea impactului

În zona propusă pentru realizarea proiectului având în vedere antropizarea arealului local cu destinație de teren agricol/pășune, valoarea conservativă a agroecosistemelor este una scăzută sub aspect ecologic și peisagistic.

Impactul *negativ* asupra peisajului în *perioada de execuție* a lucrărilor devine specific șantierelor de construcții (în zonele fronturilor de lucru, intersecțiile cu trecere de nivel, poduri, locurile de depozitare), dar pe durată limitată (*temporar*).

În cadrul lucrărilor de modernizare/reabilitare a liniei cf. sunt prevăzute lucrări care vor aduce un aport substanțial la îmbunătățirea impactului vizual și a peisajului cum ar fi:

- amenajarea spațiilor din jurul gărilor;
- refacerea fațadelor clădirilor, reconstruire la parametri superiori celor actuali;
- crearea de spații verzi constând în scuaruri cu vegetație autohtonă colonizată rapid de specii faunistice;
- amenajarea peronelor cu elemente de iluminat și mobilier, stațiile de cale ferată putând deveni un atractor local din punct de vedere peisagistic.

În perioada de operare starea peisajului va fi îmbunătățită față de prezent, impactul va fi unul pozitiv și de lungă durată.

În perioada de dezafectare impactul este similar etapei de construcție, aceasta fiind de asemenea caracterizată de prezența organizărilor de șantier, fronturilor de lucru, a utilajelor de construcții care determină un impact vizual negativ. La finalizarea lucrărilor însă readucerea terenului la o formă cât mai apropiată de cea inițială și realizarea lucrărilor de refacere a terenului vor avea un efect pozitiv asupra peisajului.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 292. Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta Peisaj

Tip de intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte/Riscuri	Impacturi directe	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact	
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Manevrare pământ	Peisaj	Crearea unor elemente temporare masive (depozite de pământ)	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Fără întrerupere	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidare	Realizarea zidurilor de sprijin/sprijiniri	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Ireversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.3	Poduri/podețe	Construirea podurilor și a podețelor	Peisaj	Crearea unor structuri artificiale masive	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Local	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
E.9	Lucrări de refacere a amplasamentului	Readucerea terenului la starea inițială	Peisaj	Refacere peisagistică a suprafețelor afectate	Menținerea valorii estetice a peisajului	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Pozitivă mică	Redus pozitiv
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Peisaj	Creșterea numărului de turiști	Valorificarea patrimoniului natural	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Pozitivă mică	Redus pozitiv
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Peisaj	Creșterea Traficului pe calea ferată	Reducerea valorii estetice a peisajului	Negativ	Direct	Nu	Zonal	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic	Peisaj	Refacerea Topografiei terenului	Îmbunătățirea valorii estetice a peisajului	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Fără întrerupere	Mare	Reversibil	Moderată	Pozitivă moderată	Moderat pozitiv



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italom Inginerie International S.R.L.



6.8.2 Măsuri de evitare și reducere a impactului

- Minimizarea pe cât posibil a suprafețelor afectate de construcții, decopertări, amenajări temporare;
- Refacerea suprafețelor afectate temporar ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție și încadrarea acestora în peisaj;
- Pe toate suprafețele afectate temporar în timpul construcției se vor executa lucrări de instalare a vegetației la finalizarea lucrărilor de construcție; refacerea zonelor incluse în limita de construcție, care nu sunt ocupate de construcțiile
- Zonele afectate de lucrările de construcție ecologizate și se va asigura integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere;
- Pentru plantarea de arbori, arbuști și vegetație ierboasă se vor utiliza exclusiv specii de plante native, non-invazive;
- Respectarea regulilor de dezvoltare (tehnici de construire, materiale, amplasare, înălțimea clădirilor) în acord cu arhitectura tradițională locală a peisajului pentru lucrările care presupun construcții noi;
- Se vor reface integral zonele unde sunt dezafectate liniile cf
- Pe zonele în care se vor dezafecta podurile și podețele existente, toate deșeurile rezultate din demolări vor fi eliminate, iar ecosistemul se va reface, conform reliefului existent și peisajului local, fără a degrada albiile și malurile cursurilor de apă;
- În zonele cu risc de înzăpeziri vor fi amenajate perdele forestiere conform lucrărilor prevăzute la cap.2.3.1.9
- Amenajările peisagistice și parcările sunt proiectate încât să contribuie la atractivitatea din punct de vedere vizual peisagistic și să respecte încadrarea în mediul natural.
- Prin proiect se va respecta regulile de dezvoltare (tehnici de construire, materiale, amplasare, înălțimea clădirilor), în acord cu arhitectura tradițională locală a peisajului, pentru lucrările care presupun construcții noi.

6.9 Mediul social și economic

6.9.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra populației, sănătății umane și bunurilor materiale

Impactul asupra mediului social și economic a fost analizat pentru cele 3 componente: populație, sănătatea umană și bunuri materiale.

Tabel 293. Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta Populație

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Mai multe comunități dependente de resursa/resursele afectate și pentru care nu există alternative Lipsa forței de muncă calificate și cu experiență Modificări generate de dezvoltare induc riscuri pentru comunități ce



	<p>nu sunt înțelese de majoritatea adulților Mulți proprietari/deținători de afaceri percep că schimbarea le va afecta capacitatea de existență și ar putea fi nevoiți să plece Un nivel extrem de ridicat de îngrijorare este exprimat de ONG-uri/alți factori interesați cu privire la impactul dezvoltării propuse Comunități alcătuite preponderent din minorități etnice aflate în declin ce pot fi afectate de dezvoltarea propusă</p>
Mare	<p>O comunitate dependentă de resursa/resursele afectate și pentru care nu există alternative în apropiere Mulți proprietari/afaceri percep că această schimbare le va afecta existența Modificări generate de dezvoltare induc riscuri pentru comunități ce nu sunt înțelese doar de o parte a adulților Un nivel ridicat de îngrijorare este exprimat de ONG-uri/alți factori interesați cu privire la impactul dezvoltării propuse Comunități ce includ minorități etnice aflate în declin ce pot fi afectate de dezvoltarea propusă</p>
Moderată	<p>Unele gospodării depind de resursele afectate pentru care nu există alternative în apropiere Calificări limitate și experiență limitată de lucru Unii dintre proprietari/afaceri percep schimbarea pe o perioadă semnificativă de timp (>1an) Modificări generate de dezvoltare induc riscuri ce sunt înțelese de toți adulții, dar fără a avea experiența traiului și muncii în condițiile propuse O parte din factorii interesați exprimă îngrijorări cu privire la unele forme de impact asupra unora dintre comunități Comunități alcătuite preponderant din minorități etnice ce pot fi afectate</p>
Mică	<p>Gospodăriile/comunitățile care utilizează resursele afectate au acces la alternative în apropiere, a căror utilizare poate cauza indirect impacturi negative reduse Forță de muncă calificată, dar fără experiență relevantă Unii dintre factorii interesați exprimă îngrijorări cu privire la unele forme de impact Comunități ce includ minorități etnice ce pot fi afectate</p>
Foarte mică	<p>Gospodăriile/comunitățile care utilizează resursele afectate au acces la alternative în apropiere, a căror utilizare nu poate cauza indirect impacturi negative Forță de muncă calificată și cu experiență relevantă Modificări generate de dezvoltare induc riscuri ce sunt înțelese de toți adulții și care au experiența traiului/muncii în condițiile propuse de</p>



	<p>propuse</p> <p>Factorii interesați nu exprimă îngrijorări cu privire la unele forme de impact</p> <p>Comunități ce nu includ minorități etnice dar nu pot fi afectate de dezvoltarea propusă</p>
--	---

În evaluarea impactului asupra componentei populație a fost considerată o clasă de sensibilitate mică. Se apreciază că populația din zonele imediat adiacente NU va fi afectată prin expunerea la poluanții emiși de lucrările desfășurate, în condițiile adoptării măsurilor pentru protecția mediului, inclusiv pentru reducerea zgomotului și vibrațiilor, în perioada de execuție, precum nici a zgomotului și vibrațiilor produse de traficul feroviar, în perioada de exploatare.

Tabel 294. Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta Sănătatea umană

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Zone rezidențiale cu densitate mare de locuințe, parcuri, școli și spitale
Mare	Zone rezidențiale rurale/urbane în care nu există surse importante de poluare atmosferică și zgomot
Moderată	Zone rezidențiale urbane
Mică	Zone rezidențiale urbane mixte în care au loc diverse activități industriale care se pot constitui în surse existente de poluare atmosferică și zgomot
Foarte mică	Zone rezidențiale locuite temporar/sezonier Zone puternic antropizate (industriale)

În evaluarea impactului asupra componentei sănătate umană, având în vedere că proiectul se realizează pe 3 județe cu zone rezidențiale mixte în care există activități generatoare de poluare atmosferică și zgomot în special datorat traficului rutier, a fost considerată o clasă de sensibilitate mică.

Tabel 295. Matricea de apreciere a sensibilității pentru componenta Bunuri materiale

Sensibilitatea zonei	Descriere
Foarte mare	Bunuri și servicii de importanță ridicată cu foarte puține alternative spațiale sau fără; servicii de importanță esențială cu un grad de înlocuire redus-moderat; Infrastructuri critice; construcții de importanță cultural-istorică cu risc ridicat de prăbușire la vibrații/activitate seismică; activități economice care necesită o calitate ridicată a serviciilor (calitatea aerului, calitatea apei etc)
Mare	Bunuri și servicii de importanță ridicată cu unele alternative spațiale de înlocuire; servicii esențiale dar care au numeroase alternative spațiale



	de înlocuire; Infrastructuri importante la nivel județean; construcții la care probabilitatea de prăbușire este ridicată ca urmare a vibrațiilor/activității seismice
Moderată	Bunuri și servicii de importanță medie cu unele alternative spațiale de înlocuire; servicii de importanță ridicată cu numeroase alternative de înlocuire sau servicii de importanță scăzută și cu puține alternative spațiale de înlocuire; Infrastructurii importante la nivel local; Construcții la care probabilitatea de prăbușire este redusă, dar la care pot să apară degradări structurale majore ca urmare a vibrațiilor/activității seismice
Mică	Bunuri și servicii de importanță scăzută sau moderată cu alternative spațiale de înlocuire; Clădiri și infrastructuri de importanță redusă la nivel local, construcții la care nu apar degradări structurale majore ca urmare a vibrațiilor/activității seismice, dar la care degradările elementelor nestructurale pot fi importante
Foarte mică	Bunuri și servicii care au o importanță scăzută sau nu au o importanță; Clădiri și infrastructurii fără importanță; Construcții al căror răspuns la vibrații/activitate seismică nu diferă de cel al construcțiilor noi

Clasele de magnitudine a modificărilor pentru cele 3 componente (populație, sănătate umană, bunuri materiale) sunt prezentate în tabelele de mai jos.

Tabel 296. Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta Populație

Magnitudinea		Descriere
Negativă	Foarte mare	Schimbarea/părăsirea gospodăriilor a $\geq 20\%$ din numărul de locuitori ai localității; Pierderea locului de muncă a $\geq 20\%$ din numărul de locuitori
	Mare	Schimbarea/părăsirea gospodăriilor a 5-20% din numărul de locuitori ai localității; Pierderea locului de muncă a 5-20% din numărul de locuitori
	Moderată	Schimbarea/părăsirea gospodăriilor a $< 5\%$ din numărul de locuitori ai localității; Pierderea locului de muncă a $< 5\%$ din numărul de locuitori
	Mică	Pierderea locului de muncă a $< 2,5\%$ din numărul de locuitori
	Foarte mică	Modificări pe termen scurt
Nicio		Modificări care nu influențează populația



modificare		
Pozitivă	Foarte mică	Măsuri care asigură pe termen scurt menținerea/creșterea numărului de locuri muncă
	Mică	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă până la 2,5% din populație
	Moderată	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă pentru 2,5-5% din populație
	Mare	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă pentru 5-20% din populație
	Foarte mare	Măsuri care asigură pe menținerea/creșterea numărului de locuri muncă pentru cel puțin 20% din populație

Tabel 297. Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta Sănătatea umană

Magnitudinea		Descriere
Negativă	Foarte mare	Apariția unor factori semnificativi de risc, contaminarea surselor de alimentare cu apă, factori de risc pentru sănătatea umană
	Mare	Depășirea valorilor maxim admisibile în mediu pentru factori de risc ce pot duce la creșterea morbidității
	Moderată	Depășirea pragurilor de alertă pentru factori de risc ce pot duce la creșterea morbidității
	Mică	Apariția unor factori de risc pe termen mediu și lung care creează un disconfort
	Foarte mică	Apariția pe termen scurt, dar fără existența unui risc pentru sănătatea umană
Nicio modificare		Modificări care nu influențează sănătatea umană
Pozitivă	Foarte mică	Reducerea factorilor de risc care creează un disconfort pe termen scurt
	Mică	Reducerea factorilor de risc care creează un disconfort pe termen mediu și lung
	Moderată	Activități care conduc la reducerea factorilor de risc sub pragurile de alertă
	Mare	Activități care conduc la reducerea factorilor de risc sub valorile de alertă
	Foarte mare	Activități care conduc la eliminarea unui factor de risc semnificativ

Tabel 298. Matricea de apreciere a magnitudinii pentru componenta Bunuri materiale

Magnitudinea		Descriere
Negativă	Foarte mare	Afectarea a $\geq 20\%$ din bunuri și servicii
	Mare	Afectarea a 10-20% din bunuri și servicii
	Moderată	Afectarea a 5-10% din bunuri și servicii



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	Mică	Afectarea a 2,5-5% din bunuri și servicii
	Foarte mică	Afectarea a <2,5% din bunuri și servicii
	Nicio modificare	Modificări care nu influențează bunurile materiale
Pozitivă	Foarte mică	Modificări care îmbunătățesc <2,5% din bunuri/servicii
	Mică	Modificări care îmbunătățesc 2,5-5% din bunuri/servicii
	Moderată	Modificări care îmbunătățesc 5-10% din bunuri/servicii
	Mare	Modificări care îmbunătățesc 10-20% din bunuri/servicii
	Foarte mare	Modificări care îmbunătățesc $\geq 20\%$ din bunuri/servicii

6.9.2 Prognozarea impactului

Evaluarea componentei Mediul social și economic integrează evaluarea a trei componente distincte, dar relaționate: populația, sănătatea umană și bunuri materiale.

Impactul datorat execuției lucrărilor asupra populației va fi datorat în principal surselor de zgomot și emisiei de particule, specifice activităților de construcție.

În etapa de execuție a lucrărilor pot apărea condiții care să determine creșteri ale concentrațiilor de particule în suspensie (PM10 și PM2,5), pulberi sedimentabile, CO₂, CO, NO_x, SO_x, COV rezultate din gazele de ardere ale mașinilor și utilajelor utilizate, în aerul înconjurător din zona amplasamentelor, la niveluri care să atingă sau să depășească valorile limita zilnice.

Ținând cont însă de numărul redus de mașini și utilaje care își desfășoară activitatea simultan într-o anumită zonă (front de lucru), se apreciază că activitățile desfășurate nu vor avea un impact semnificativ din punct de vedere al poluării. Impactul negativ generat va fi temporar și reversibil.

Pe de alta parte, desfășurarea lucrărilor de construcții-montaj poate genera un nivel ridicat de particule în suspensie și pulberi sedimentabile prin manevra pământului, a agregatelor și a altor materiale pulverulente, în condiții meteorologice caracterizate de lipsa precipitațiilor și de prezența vântului.

Prin monitorizarea factorilor de mediu în timpul executării lucrărilor se va urmări nivelul de poluare în zona de locuințe adoptându-se măsuri de minimizare a impactului, dacă va fi cazul.

Probabilitatea ca eventuala expunere a unei părți din populație la niveluri ridicate de poluare a aerului cu particule în suspensie să conducă la afectarea sănătății acesteia este redusă, ca urmare a duratei reduse a acestei eventuale expuneri.

Se estimează ca impactul datorat executării lucrărilor asupra populației din zonă va fi *negativ minor* și pe termen scurt cu efecte reversibile acesta manifestându-se numai în perioada de execuție a lucrărilor.

Organizările de șantier vor fi, pe cât posibil, amplasate în afara zonelor cu locuințe, de asemenea rutele de transport materiale se vor alege în afara zonelor de locuințe, pentru a nu afecta din punct de vedere al emisiilor de zgomot zonele locuite.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

În timpul perioadei de execuție pentru diminuarea nivelului de zgomot vor fi întreprinse următoarele măsuri:

- Pentru amplasamentele din localitățile unde se execută lucrările acestea se vor executa numai în perioada de zi (6.00 - 22.00);
- Pentru protecția antizgomot, amplasarea unor construcții din cadrul șantierului se va face în așa fel încât să constituie ecrane între șantier și locuințe;
- Se vor lua măsuri de protecție fonică pentru personalul din șantier care va primi echipament individual de protecție împotriva zgomotului pentru respectarea prevederilor HG 493/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot;
- Traficul desfășurat între organizarea de șantier și frontul de lucru poate genera niveluri importante de zgomot și vibrații, motiv pentru care se recomandă ca traseele mijloacelor de transport să evite, în măsura posibilităților, intravilanul localităților;
- Utilajele de construcții și mijloacele de transport vor fi dotate cu echipamente de reducere a zgomotului (amortizoare de zgomot performante, profil al benzii de rulare cu nivel redus de zgomot), vor fi supuse periodic procesului de verificare tehnică, vor fi întreținute și vor funcționa la parametrii normali;
- În cazul unor reclamații din partea populației se vor modifica traseele de circulație utilizate pentru transportul materialelor;
- Întreținerea permanentă a drumurilor de acces contribuie la reducerea impactului sonor;
- Pe perioada de execuție a lucrărilor, în zonele unde în vecinătatea frontului de lucru se află case de locuit, la o distanță mai mică de 50 m, se vor amplasa provizoriu panouri fonoabsorbante cu o înălțime de minim 2 m.

Pentru realizarea proiectului, va fi nevoie de relocarea/devierea unor rețele edilitare. Lucrările de relocare/deviere se vor efectua fără a afecta semnificativ folosirea utilităților de către populație.

Din punct de vedere al componentelor populație/bunuri materiale este estimat că proiectul în etapa de operare va genera efecte pozitive ce vor conduce la reducerea duratei transportului călătorilor și mărfurilor, condițiilor de călătorie, nivelul zgomotului fiind diminuat prin amplasarea panourilor fonoabsorbante cât și a soluțiilor tehnice propuse în proiect.

Structurile fizice ce vor fi realizate și exploatate vor aduce un impact *pozitiv pe termen lung* în perioada de exploatare și, evident **mărirea indicatorului de mobilitate** din zona locuită.

Pentru etapa de dezafectare, nivelul efectelor generate sunt similare cu cele prezentate pentru etapa de construcție. Un impact pozitiv în etapa de dezafectare este estimat considerând posibile angajări temporare ale populației locale în activități de construcție și de refacere asociate dezafectării, ce ar conduce la reintroducerea suprafețelor ocupate de linia de cale ferată în circuitul economic.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 299. Evaluarea impactului potențial asupra mediului social și economic

Tip intervenție	Cauze	Factori de mediu	Efecte	Impacturi directe	Pozitiv/negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudine	Semnificație impact	
E.0	Realizarea organizării de șantier și a platformei de depozitare	Angajarea forței de muncă	Populație	Stabilirea temporară cu domiciliul în zona proiectului	Modificări în structura populației umane	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.0	Realizarea organizării de șantier și a platformei de depozitare	Angajarea forței de muncă	Bunuri materiale	Angajarea temporară a localnicilor în activitățile de construcție	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă mică	Redus pozitiv
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavare, înlocuire, montare	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavare, înlocuire, montare	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavare, înlocuire, montare	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Realizarea zidurilor de sprijin/sprijiniri	Bunuri materiale	Prevenirea producerii unor dezastre (alunecări de teren)	Evitarea pierderilor de tip economice	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mică	Pozitivă moderată	Redus pozitiv
E.3	Poduri/podețe/pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.3	Poduri/podețe/pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.3	Poduri/podețe/pasaje	Construirea podurilor și a podețelor	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.4	Tunele	Construire/reabilitare	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.4	Tunele	Construire/reabilitare	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

E.4	Tunele	Construire/reabilitare	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile	Reabilitare/modernizare	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile	Reabilitare/modernizare	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.5	Lucrări civile	Reabilitare/modernizare	Sănătatea umană	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Drumuri tehnologice, drumuri de acces	Trafic de șantier	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
E.6	Drumuri tehnologice, drumuri de acces	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Vibrații	Afectarea bunurilor imobile	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
E.6	Drumuri tehnologice, drumuri de acces	Trafic de șantier	Bunuri materiale	Creșterea nivelului de trafic pe drumurile publice	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Regional	Medie	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Populație	Stabiliri noi de domiciliu în zona proiectului	Modificări în structura populației umane	Negativ	Direct	Nu	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Regional	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă foarte mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Regional	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Sănătatea umană	Reducerea timpilor de trafic și a accidentelor	Evitarea pierderilor de vieți omenești	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă mică	Redus pozitiv
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Bunuri materiale	Reducerea timpilor de trafic/ a accidentelor	Evitarea pierderilor economice	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Negativă mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea	Traficul pe calea	Bunuri	Reducerea	Evitarea	Pozitiv	Direct	Da	Regional	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Moderată	Pozitivă	Moderat



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

	traficului feroviar	ferată	materiale	timporilor de trafic	pierderilor economice										moderată	pozitiv
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Bunuri materiale	Dezvoltarea economică a zonelor riverane	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Regional	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă mică	Redus pozitiv
D.1	Realizarea organizării de șantier și a platformei de depozitare	Angajarea forței de muncă	Populație	Stabiliri temporare cu domiciliul în zona proiectului	Modificări în structura populației	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.1	Realizarea organizării de șantier și a platformei de depozitare	Angajarea forței de muncă	Bunuri materiale	Angajarea temporară a localnicilor în activități de construcție	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Pozitivă mică	Redus pozitiv
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Sănătatea umană	Creșterea nivelului de zgomot	Disconfort generat de zgomot	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Mare	Reversibil	Mică	Negativă moderată	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Bunuri materiale	Vibrații	Pierderi financiare	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Periodic	Probabil	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.2	Lucrări de demolare	Demolare construcții	Sănătatea umană	Emisii de poluanți atmosferici	Creșterea incidenței bolilor	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mică	Negativă mică	Redus negativ
D.3	Lucrări de refacere	Refacerea suprafețelor și redarea lor în circuitul natural și economic	Bunuri materiale	Reintroducerea suprafețelor în circuitul economic	Câștiguri financiare	Pozitiv	Direct	Nu	Local	Lungă	Permanent	Probabil	Reversibil	Mică	Pozitivă moderată	Redus pozitiv



6.9.3 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Pentru reducerea la minim a impactului asupra mediului social, în etapa de execuție se vor lua următoarele măsuri:

- realizarea lucrărilor eșalonat, pe baza unui grafic de lucrări, astfel încât să fie redusă perioada de execuție a lucrărilor pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, astfel încât să fie evitate blocajele și accidentele de circulație;
- utilizarea de mijloace tehnologice și utilaje de transport silențioase;
- utilizarea carburanților, echipamentelor de înaltă calitate în activitățile de transport și construcție;
- lucrările care trebuie să se desfășoare la distanțe mai mici de 50 m de zona de locuințe, în apropierea frontului de lucru se vor desfășura numai pe timpul zilei (6.00 – 22.00), iar dacă nivelul de zgomot va continua să fie ridicat se vor utiliza pentru izolare panouri fonoabsorbante;
- interzicerea accesului în zonele de lucru pentru persoanele neautorizate;
- controlul emisiilor;
- asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare.
- traseele utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, să fie alese - pe cât posibil, pentru a evita rutele de transport prin localități sau utilizarea unor rute ocolitoare.
- organizările de șantier/bază de producție vor fi amplasate în așa fel încât să nu fie situate în apropierea **așezărilor umane, a ariilor protejate și a altor obiective de interes public.**
- utilajele și mijloacele de transport să fie verificate periodic, în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
- la lucrări să se utilizeze numai utilaje și mijloace de transport dotate cu motoare Diesel care nu produc emisii de Pb și foarte puțin monoxid de carbon.

În perioada de operare se vor lua următoarele măsuri:

- instalarea panourilor fonoabsorbante pentru reducerea nivelului de zgomot în zona localităților.

Prin monitorizarea factorilor de mediu în timpul executării lucrărilor se va urmări nivelul de poluare în zona de locuințe adoptându-se măsuri de minimizare a impactului, dacă va fi cazul.

Probabilitatea ca eventuala expunere a unei părți din populație la niveluri ridicate de poluare a aerului cu particule în suspensie să conducă la afectarea sănătății acesteia este redusă, ca urmare a duratei reduse a acestei eventuale expuneri.

Se estimează ca impactul datorat executării lucrărilor asupra populației din zonă va fi *negativ minor* și pe *termen scurt cu efecte reversibile* acesta manifestându-se numai în perioada de execuție a lucrărilor.

În etapa de dezafectare se vor implementa aceleași măsuri prevăzute în etapa de execuție.



6.10 Condiții culturale și entice, patrimoniu cultural

6.10.1 Clase de sensibilitate și clase de magnitudine pentru evaluarea impactului asupra moștenirii culturale

Sensibilitatea zonelor din punct de vedere al moștenirii culturale au fost delimitate în cinci clase de sensibilitate, prezentate în tabelul următor. Au fost considerate cu grad maximal de sensibilitate (foarte mare) zonele cu valoare culturală, istorică sau arheologică de relevanță internațională și cu grad minimal de sensibilitate (foarte mic) zonele care nu prezintă importanță culturală, istorică sau arheologică.

Tabel 300. Matricea de apreciere a sensibilității

Sensibilitate	Descriere
Foarte mare	Situri UNESCO desemnate pentru valoarea culturală, istorică sau arheologică
Mare	Situri de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnate la nivel național Monumente istorice, arheologice, culturale protejate
Moderată	Situri de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnate la nivel județean
Mică	Situri de importanță arheologică, istorică sau culturală desemnate la nivel local sau utilizate de comunitatea locală pentru menținerea tradițiilor
Foarte mică	Situri care nu sunt de interes arheologic, istoric sau cultural și nu sunt considerate importante de comunitatea locală pentru menținerea tradițiilor

Magnitudinea modificărilor pentru componenta Moștenire culturală este prezentată în tabelul de mai jos. Matricea de apreciere a magnitudinii modificărilor este structurată în cinci clase, atât pentru modificări de natură negativă cât și pentru modificări pozitive, în funcție de extinderea intervențiilor și de temporalitatea acestora.

Tabel 301. Matricea de apreciere a magnitudinii

Magnitudinea		Descriere
Negativ	Foarte mare	Activități care conduc la alterarea totală a resursei culturale
	Mare	Activități care conduc la alterarea a 50-70% din resursa culturală
	Moderată	Activități care conduc la alterarea a 25-50% din resursa culturală
	Mică	Activități care conduc la alterarea a 10-25% din resursa culturală
	Foarte mică	Activități care conduc la alterarea a <10% din resursa culturală
Nicio modificare		Activități care nu influențează moștenirea culturală
Pozitiv	Foarte mică	Activități care conduc la punerea în valoare în foarte mică măsură a resursei culturale
	Mică	Activități care conduc la punerea în valoare în mică măsură a resursei culturale
	Moderată	Activități care conduc la punerea într-o măsură moderată a



Magnitudinea	Descriere
	resursei culturale
Mare	Activități care conduc la punerea în mare măsură a resursei culturale
Foarte mare	Activități care conduc la punerea în foarte mare măsură a resursei culturale

6.10.2 Prognozarea impactului

În zona traseului căii ferate nu au fost identificate situri arheologice de interes internațional, desemnate de UNESCO World Heritage ca situri ale patrimoniului cultural mondial.

Executarea lucrărilor nu va avea impact, asupra condițiilor etnice și culturale, asupra obiectivelor de patrimoniu cultural sau asupra monumentelor istorice, acestea aflându-se în afara căii ferate.

Excepție face „Schitului Piatra Scrisă”, în zona căruia se va demola podul existent și va fi construit unul nou la km pr.449+977 peste râul Timiș interval Armeniș-Slatina Timiș. Impactul asupra „Schitului Piatra Scrisă” va fi unul major datorită lucrărilor care constau în:

- realizarea a două palee provizorii pentru a rezema tablierele ($2 \times 105 = 210 \text{ m}^3$);
- demolare palee provizorii ($2 \times 105 = 210 \text{ m}^3$);
- anrocamente de protecție a infrastructurii.





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI



Impactul *negativ* asupra resurselor arheologice din zonă se va produce în **faza de construcție** a proiectului, datorită ariei mai extinse de perturbare, de exemplu prin căile de acces la organizările de șantier și creșterii traficului de incintă.

Referitor la potențialele situri arheologice a fost întocmit un studiu arheologic, având ca scop:

- identificarea siturilor arheologice și istorice;
- monitorizarea lor pe perioada execuției lucrărilor
- diminuarea impactului executării lucrărilor asupra acestora.

Prin activitatea pe care o va desfășura, organizarea de șantier/baza de producție este o sursă potențială de poluanți în aer și zgomot, dar prin măsurile adoptate emisiile de poluanți pot fi ținute sub control pentru a respecta normele în vigoare.

Având în vedere obiectivele arheologice identificate, în zona amplasamentului liniei cf., și că acest tip de investiție poate afecta într-o oarecare măsură patrimoniul arheologic, vor fi întreprinse de către antreprenor demersuri pentru: supraveghere arheologică și diagnostic arheologic, pentru a se preveni și diminua impactul asupra acestor obiective.

Conform concluziilor Raportului Arheologic efectuat de Institutul de Arheologie „Vasile Pârvan” al Academiei Române, lucrările de execuție vor necesita supraveghere din partea unui expert, în zonele în care se află situri arheologice.

În etape de operare nu se estimează un impact negativ asupra siturilor arheologice sau a monumentelor istorice. În această etapă sunt estimate însă și impacturi pozitive, ca urmare a facilitării accesului publicului călător la obiectivele turistice din zonă și a siturilor arheologice.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

În etapa de dezafectare nu este previzionată probabilitatea apariției efectelor asupra elementelor culturale sau asupra siturilor arheologice.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Tabel 302. Evaluarea impactului potențial asupra moștenirii culturale

Tip intervenție		Cauze	Factori de mediu	Efecte/Riscuri	Impacturi directe	Pozitiv/Negativ	Natură impact	Potențial cumulativ	Extindere	Durata	Frecvența	Probabilitatea	Reversibilitatea	Sensibilitatea	Magnitudinea	Semnificație impact
E.O	Organizarea de șantier	Trafic de șantier	Moștenire culturală	Zgomot	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.1	Lucrări de suprastructură și terasamente	Excavări/ umpluturi/ montaj	Moștenire culturală	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.2	Lucrări de consolidări	Șanțuri ranforsate/ziduri de sprijin	Moștenire culturală	Lucrări de consolidări în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.3	Poduri/podețe	Construirea podurilor și a podețelor	Moștenire culturală	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.5	Lucrări civile	Lucrări de reabilitare și modernizare a clădirilor	Moștenire culturală	Lucrări de construcție în apropierea siturilor arheologice	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
E.6	Drumuri tehnologice	Trafic de șantier	Moștenire culturală	Vibrații	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Permanent	Mare	Reversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Moștenire culturală	Creșterea numărului de turiști	Valorificarea patrimoniului cultural	Pozitiv	Direct	Nu	Național	Lungă	Permanent	Mare	Reversibil	Mare	Pozitivă mică	Moderat pozitiv
O.1	Desfășurarea traficului feroviar	Traficul pe calea ferată	Moștenire culturală	Vibrații	Afectarea patrimoniului cultural	Negativ	Direct	Nu	Local	Medie	Intermitent	Probabil	Ireversibil	Mare	Negativă foarte mică	Redus negativ



6.10.3 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale în etapa de construcție sunt propuse următoarele măsuri:

- realizarea lucrărilor eşalonat, pe baza unui grafic de lucrări, astfel încât să fie redusă perioada de execuție a lucrărilor pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare și benzi reflectorizante;
- identificarea în zona traseului liniei cf, a obiectivelor istorice și de arhitectura, a impus colaborarea cu autorități/instituții specializate pentru investigare arheologică și adoptarea unor măsuri specifice în vederea protejării acestor obiective;
- conform Legii nr. 378/2001, art. 4(3) pentru "descoperirile arheologice întâmplătoare", în timpul executării lucrărilor, antreprenorul va angaja un specialist pentru supravegherea tuturor aspectelor legate de activitatea de descărcare arheologică;
- orice descărcări de sarcină arheologică se vor realiza în conformitate cu legislația în vigoare;
- în timpul execuției lucrărilor este recomandată supravegherea arheologică și elaborarea unor rapoarte la momentul identificării oricăror situații legate de monumentele arheologice sau patrimoniu cultural.

Luând în considerare distanța față de construcțiile arhitecturale și culturale din zona proiectului, lucrările de modernizare/reabilitare a liniei c.f. nu vor degrada resursele culturale localizate în afara căii ferate.

Pentru Gara "Băile Herculane", ce se afla pe Lista monumentelor istorice din județul Caraș-Severin, cod: CS-II-m-A-11025, se vor lua măsuri în funcție de cerințele /recomandările menționate în avizul de la factorii decizionali în domeniul protecția patrimoniului cultural și istoric.

În perioada de operare pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale sunt propuse panourile fonoaborbante ce vor contribui la o reducere a efectelor generate asupra elementelor de patrimoniu.

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra moștenirii culturale în etapa de dezafectare principala recomandare este legată de asigurarea neafectării altor situri arheologice aflate în vecinătatea proiectului prin limitarea lucrărilor de dezafectare la culoarul de construcții al liniei de cale ferată.



6.11 Impactul asupra resurselor naturale

6.11.1 Prognozarea impactului

Resursele naturale care se vor folosi în perioada de execuție sunt: apa, agregate minerale, balast, piatră spartă, lemn, etc. iar în perioada de funcționare: apa din stratul freatic pentru alimentarea cu apă, piatră spartă (lucrări de întreținere), energie regenerabilă (panouri fotovoltaice pe copertine).

Impactul proiectului asupra resurselor naturale este unul redus. Selectarea traseului s-a realizat astfel încât să fie minimizat necesarul de resurse naturale și să fie evitate zonele care adăpostesc resurse naturale valoroase.

6.11.2 Măsuri de evitare și reducere a impactului

Principalele măsuri de reducere a impactului asupra resurselor naturale în **perioada de construcție** sunt reprezentate de:

- amplasare gropilor de împrumut se va face în locațiile menționate în cap. 2.4.4 iar volumele de material ce pot fi extrase din aceste locații vor fi stabilite pe baza necesităților proiectului și a documentațiilor elaborate în vederea exploatării (studii geotehnice, măsurători topografice, etc) cu obținerea avizelor conform legislației aplicabile
- gropile de împrumut vor fi amplasate astfel încât să nu compromită stabilitatea masei de pământ existentă și nu trebuie să fie supuse eroziunii produse de apa de suprafață și cea subterană.

Gropile de împrumut vor fi însoțite de:

- raport despre calitatea pământului din groapa de împrumut, inclusiv testele de laborator și controlul materialelor;
- raport incluzând programul de exploatare al gropii de împrumut;
- planul de restaurare/refacere a mediului;
- contractul proprietarului terenului privind utilizarea gropii de împrumut;
- agregatele, nisipul, balastul, piatra spartă se depozitează în padocuri supraterane pe sorturi, iar agregatele fine vor fi acoperite pentru evitarea împrăștiilor lor;
- betonul de ciment și betonul asfaltic/mixtura asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ele se vor prepara în stațiile de betoane autorizate și vor fi transportate pe ampriza lucrărilor cu mijloace de transport specifice;
- piatra naturală, balastul și nisipul vor fi cumpărate de la cariere/balastiere existente în zona amplasamentului, reglementate Agenția Națională pentru Resurse Minerale (ANRM);
- necesarul de apă va fi asigurat pe perioada execuției, din surse proprii sau locale, incluse în organizarea de șantier;
- apa potabilă este asigurată periodic prin intermediul unei firme specializate în baza unui contract de servicii. Apa necesară pentru procesele tehnologice, pentru stropirea drumurilor de exploatare se va asigura din rețeaua orașului sau din puțuri forate în incinta organizărilor de șantier;
- resursele naturale folosite precum: apa, agregate minerale, balast, piatră spartă, lemn, etc se vor depozita în cantități mici pentru punerea în operă imediată;



- solul de suprafață/vegetal va fi îndepărtat și depozitat în zonele aprobate și apoi refolosit la refacerea cadrului natural;
- surplusul de pământ se poate așterne în continuarea terasamentului proiectat în rambleu, surplusul depozitat fiind nivelat, compactat și taluzat conform prescripțiilor aplicabile rambleurilor drumului;
- suprafața superioară a acestor rambleuri suplimentare va fi nivelată la o cotă cel mult egală cu cota muchiei platformei rambleului drumului proiectat la mai mult de 10 m de crestele taluzurilor de debleu ale drumurilor în execuție în afara firelor de scurgere a apelor.
- lucrări de excavare/decapare pe variantele noi de traseu în urma cărora stratul de sol vegetal va fi îndepărtat și care va schimba aspectul morfologic al zonei prin excavații. Solul, a cărei decapare este necesară, va fi depozitat separat în amplasamentul analizat. El urmează a fi reutilizat la lucrările de reabilitare prin amenajarea taluzelor cu pământ vegetal. Depozitarea solului vegetal se va face prin nivelare cu buldozerul;
- lucrări de excavație pentru execuția tunelelor în urma cărora materialul excavat va fi depozitat temporar într-un amplasament alăturat, urmând a fi folosit în terasamentul căii ferate, nu înainte de a fi efectuate analize de laborator pentru determinarea caracteristicilor acestuia.

Locațiile de procurare a agregatelor și materialelor de umplutură (nisip și pietriș) NU vor fi amplasate în interiorul siturilor Natura 2000.

Aprovizionarea cu materiale se va realiza treptat, pe etape de construire, astfel încât acestea să fie puse în operă și să se evite stocarea materiilor pe termen lung.

La finalizarea lucrărilor de execuție, terenul afectat se va readuce la nivelarea și acoperirea cu solul fertil excavat la începerea lucrărilor. Pământul vegetal excavat va fi refolosit și la acoperirea taluzelor.



6.12 Impactul cumulativ al proiectului

Evaluarea impactului cumulativ s-a realizat prin parcurgerea următorilor pași:

- Identificarea proiectelor importante existente și/ sau propuse în zonele de implementare a proiectului
- Analizarea probabilității ca aceste proiecte să genereze forme de impact cumulativ (să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte sinergice cu proiectul analizat)
- Evaluarea semnificației impactului cumulativ

În procesul de elaborare al prezentei lucrări a fost solicitată, prin adrese către primăriile localităților intersectate, o listă a proiectelor propuse a se realiza sau aflate în curs de desfășurare ce ar putea manifesta un impact cumulativ cu prezentul proiect.

Lista proiectelor relevante pentru capacitatea de a genera un impact cumulativ este redată în tabelul următor.

Tabel 303. Lista proiectelor existente, aprobate sau propuse pentru implementare ce pot genera un impact cumulativ cu proiectul propus

Beneficiarul proiectului	Județ	Localizare	Descriere	Status
UAT Ișalnișa	Dolj	Ișalnișa	Reabilitare și extindere aducțiune Isvarna-Craiova	În implementare
SC Balkan photo energia SRL	Dolj	Almaj	Parc fotovoltaic amplasat pe partea dreaptă pe sensul Craiova-Filiasi, amplasat la o distanță de 40 m de cf	Executat
UAT Almaj	Dolj	Almaj	Alimentare gaze naturale Comuna Almaj și presupune subtraversarea CF prin tunel deja existent	În derulare (faza obținere avize CU)
UAT Butoiesti	Mehedinți	Butoiești	Extindere alimentare cu apă și canalizare, asfaltare	Proiect în pregătire
Stângaceaua	Mehedinți	Stângăceaua	Înființare sistem distribuție gaze Conducta pătrunde în zona locuită pe sub 2 poduri (de pe drum DN6 în rambleu 1,5 m și în debleu 3 m	Proiect în pregătire
Iablanița	Caraș-	Iablanița	Înființare apă și canal în	În derulare



	Severin		comuna Iablanița”. Trece pe lângă linia principală de cale ferată	
Paltiniș Timiș	Sadova Nouă	Sadova Nouă	Rețea canal Sadova Nouă. Calea ferată supratraversează localitatea	În pregătire
Mehadia	Mehadia	Mehadia	Alimentare cu apă canalizare gaze. Investițiile propuse vor necesita subtraversare	Propus
Armeniș	Armeniș	Armeniș	Extindere, reabilitare alimentare cu apă, canalizare și modernizare stație de epurare, com. Armeniș Afectează zona clădire miscare călători și sediul Gării Armeniș	În execuție

Proiectul are potențialul de a cumula efecte negative în principal asupra calității aerului.

Impactul cumulat asupra calității aerului se poate manifesta doar în cazul în care lucrările se vor realiza simultan, prin creșterea concentrațiilor de poluanți în aer. Cumularea impactului este dependentă de condițiile atmosferice ce ar favoriza acumulările la nivel local în condiții slabe de dispersie.

Totodată, prin implementarea proiectului se așteaptă o reducere a traficului rutier din zonă și implicit o reducere la nivel local a emisiilor asociate acestuia.



6.13 Impactul potențial în context transfrontalier

Proiectul se regăsește în Anexa 1 a Legii nr.22/2001 privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontier.

Componenta proiectului care se situează cel mai aproape de granițele altui stat este tronsonul de cale ferată cuprins între Drobeta Turnu – Severin – Orșova.

Tronsonul de cale ferată Craiova – Caransebeș este paralel cu granița sârbă pe o distanță de aproximativ 40km.

Investițiile propuse pentru sectorul mai sus menționat, reprezintă lucrări de reabilitare și modernizare a infrastructurii existente cu menținerea traseului existent. Nu au fost identificate efecte care să genereze impacturi directe, secundare sau indirecte asupra oricărui receptor sensibil de pe teritoriul statului sârb.

Astfel, execuția lucrărilor nu va constitui o sursă de poluare din perspectiva impactului transfrontier având în vedere următoarele argumente:

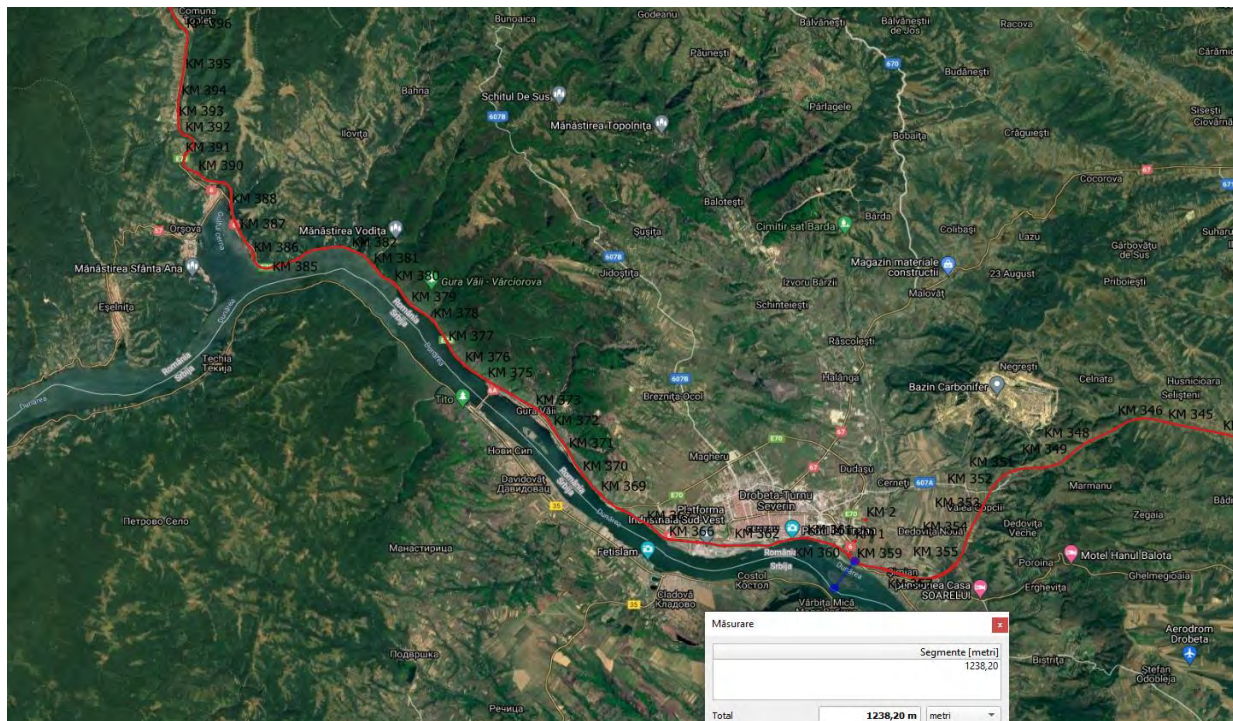
- traseul de cale ferată proiectat se va desfășura pe actualul tronson de cale ferată;
- în perioada de execuție impactul produs va fi de durată redusă, cu extindere locală, limitată la frontul de lucru și amplasamentul existent al facilităților care vor fi reabilitate;
- efectele negative pot fi temporare – pot apărea ca rezultat al unor evenimente neprevăzute.

În perioada de execuție impactul produs va fi de durată redusă, cu extindere locală, limitată la frontul de lucru și amplasamentul existent al facilităților care vor fi reabilitate.

În faza de exploatare impactul va fi unul pozitiv prin modernizarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional.

Totodată conform Avizului de Mediu nr. 33 din 11.12.2015 pentru Masterul Planul General de Transport al României pe termen scurt, mediu și lung pentru perioada 2014-2030 promovat de Ministerul Transporturilor, pentru proiectele propuse cu scopul de a îmbunătăți considerabil condițiile și siguranța transportului, facilitând legăturile active dintre comunitățile localizate de o parte și de alta a graniței, contribuind în mod direct la modernizarea/extinderea rețelei transeuropene (TEN-T) și a coridoarelor pan-europene precum și a conexiunii dintre România și statele vecine, nu este identificat un impact negativ semnificativ în context transfrontalier.

În figura de mai jos este prezentată amplasarea proiectului în raport cu granița vecină, precum și distanța variabilă, cuprinsă între 400m și 3 km.



Amplasarea proiectului în raport cu granița sârbă

6.14 Evaluarea impactului rezidual

În prezentul raport, analiza componentelor de mediu s-a desfășurat pentru fiecare component asupra căreia implementarea proiectului ar putea genera un impact potențial. Au fost considerate efectele generate atât în etapa de construcție, cât și în cea de operare și dezafectare, efecte asupra cărora este necesară aplicarea măsurilor de evitare și reducere a impactului, recomandate. În măsura în care vor fi aplicate, măsurile propuse (precondițiile) atrag după sine rezultate așteptate de natură să reducă valorile impacturilor inițial apreciate.

Efectele care rămân după implementarea măsurilor de evitare și reducere sunt exprimate sub forma impactului rezidual.

Evaluarea eficienței măsurilor propuse, cât și a impactului rezidual corespunzător realizării proiectului, constituie recomandări importante, pentru aceasta fiind necesară implementarea unui sistem adecvat de monitorizare, desfășurat atât în perioada de construcție, cât și post-construcție (în funcție de componenta analizată). Impactul rezidual estimat pentru proiectul analizat este prezentat în tabelul următor.



În contextul proiectului, în funcție de intervențiile ce pot genera impact asupra calității mediului geologic, a fost apreciată o magnitudine cu clase cuprinse între negativă moderată și negativă foarte mare, datorită faptului că proiectul implică lucrări de excavație pentru execuția tunelelor, consolidări: ziduri de sprijin de debleu, ziduri de sprijin de rambleu, ziduri din pământ armat, contrabanchete, șanțuri ranforsate din beton monolit, rigole prefabricate, casiuri, camere de racordare, lucrări de terasamente, săpături și umpluturi, executate mecanizat și manual, lucrări de excavație/decapare pe variantele noi de traseu.

Tabel 304. Impact rezidual cu implementarea măsurilor de evitare și reducere

Componenta de mediu afectată	Etapa	Tip intervenție	Impactul semnificativ estimat	Măsura de reducere a impactului	Impactul rezidual
Geologie	Execuție	E9	Protecție versant cu plasă ancorată sau cu plăci prefabricate - versanții stâncoși vor fi ocupați permanent de lucrările de protecție cu plasă ancorată sau plăci prefabricate	Se va renunța la unele intervenții asupra versanților stâncoși din interiorul ariilor Porțile de Fier, Munții Almăjului – Locvei, Cheile Teregovei care pot conduce la afectarea semnificativă a acestora.	Impact nesemnificativ
		E7	Excavare galerii tunel	Soluția de execuție a galeriilor tunelurilor va fi adaptată în funcție de caracteristicile geologice ale zonei astfel încât să asigure integritatea secțiunii și să compenseze eforturile care pot apărea datorită creării golurilor în rocă	
Biodiversitate		E9	Proiectul prevede lucrări de protecție versant cu plasa, ceea ce presupune curățarea versantului de vegetație, îndepărtarea stâncilor cu potențial ridicat de cadere	Prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia	Impact nesemnificativ



		E7	In zona de realizare a tunelului de la km 345+900 - 352+089, situat în interiorul ROSCI0420 Oprănești, se va acorda o atenție sporită speciei <i>Testudo hermanni</i> , fără a exista impact potențial semnificativ asupra acestora	Se vor aplica măsuri necesare pentru relocare în siguranță cu personal de specialitate în biologia herpetofaunei, care va alege modalitatea optimă de relocare	Impact nesemnificativ
Peisaj		E9	Lucrarile de protecție cu plasa a versanților stâncoși nu va avea ca efect fragmentarea habitatelor	Se va renunța la unele intervenții asupra versanților stâncoși din interiorul arilor Porțile de Fier, Munții Almăjului – Locvei, Cheile Teregovei care pot conduce la afectarea semnificativă a acestora.	Impact nesemnificativ
Mediul social și economic - bunuri materiale		E9	Pierderea valorilor naturale de interes turistic local prin realizarea lucrarilor de protecție cu plasa a versanților stâncoși într-o zona cu densitate mare de obiective turistice și recreative		Impact nesemnificativ
Patrimoniul cultural		Toate	Agresiuni asupra siturilor arheologice și monumente istorice - Impactul asupra „Schitului Piatra Scrisă” va fi unul major km 449+977	Lucrările de execuție vor necesita supraveghere din partea unui expert, în zonele în care se află situri arheologice. Înainte de demararea lucrarilor acestea se vor supune cercetarilor arheologice intruzive	Impact nesemnificativ
Biodiversitate	Operare	O1	Fragmentare și risc de coliziune cu speciile de fauna protejate.		Impact nesemnificativ
Mediu social		O1	Depășirea valorilor limita de zgomot la receptorii sensibili din vecinatatea caii ferate în 40 de localitati	Instalarea de panouri fonoabsorbante pe terasamentul CF pentru reducerea nivelului de zgomot în zona localitatilor afectate	Impact nesemnificativ



În urma aplicării tuturor măsurilor stabilite în cadrul RIM, nu se mai estimează impacturi reziduale negative semnificative.

În concluzie, după implementarea tuturor măsurilor de reducere impactul rezidual estimat pentru toți factorii de mediu este:

- nesemnificativ pentru factorul de mediu apă atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu aer atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu sol/subsol atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu biodiversitate atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu peisaj atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu clima și schimbări climatice atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu social și economic atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu patrimoniu cultural atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare;
- nesemnificativ pentru factorul de mediu resurse naturale atât în etapa de construcție cât și în etapa de operare și dezafectare.

7 DESCRIEREA METODELOR DE PROGNOZĂ

În realizarea Raportului privind impactul asupra mediului au fost întâmpinate dificultăți legate de disponibilitatea informațiilor de detaliu cu privire la condițiile de mediu existente în zona de amplasare a proiectului care traversează un număr mare de localități. Referitor la descrierea aspectelor relevante ale stării actuale a mediului în zona proiectului și a evoluției probabile în cazul în care proiectul nu este implementat, aceasta fost realizată pe baza datelor colectate din teren și pe baza datelor disponibile public. Dintre sursele de date utilizate amintim:

- Rapoartele anuale privind starea factorilor de mediu în județele Dolj, Mehedinți și Caraș-Severin, elaborate de Agențiile Județene pentru Protecția Mediului
- Planurile de Management realizate de ABA Jiu și ABA Banat
- Planurile de Management al Riscului la Inundații elaborate de ABA Jiu și ABA Banat
- Planuri de Management ale ariilor naturale



- Rapoartele stării de sănătate ale populației elaborate de Institutul de Sănătate Publică și date statistice disponibile pe pagina de internet a Institutului Național de Statistică Național
- Proiect Planul de menținere a calității aerului în județul Dolj 2020-2025, Planul de menținere a calității aerului în județul Mehedinți, Proiect Planul de menținere a calității aerului în județul Caraș Severin 2020-2024
- Strategiile de dezvoltare 2014-2020 pentru județele Dolj, Mehedinți și Strategia de dezvoltare 2015-2020 pentru județul Caraș-Severin

Pentru caracterizarea aspectelor relevante ale stării actuale a mediului, în zona de implementare a proiectului, au fost realizate măsurători ale nivelului de zgomot și analize pentru determinarea calității apei și solului.

În vederea stabilirii zonelor de protecție cu panouri fonoabsorbante au fost analizate și hărțile de zgomot (elaborate de INCERTRANS S.A. și S.C. CEPSTRA GRUP S.R.L. <https://www.primariacraiova.ro/pozearticole/userfiles/files/01/7532>

<http://www.cfr.ro>, secțiunea Protecția Mediului/hărți strategice de zgomot), legislația de mediu aplicabilă, studiul de trafic, informații/date privind zonele locuite furnizate de <http://geoportal.ancpi.ro/geoportal/viewerindex.html>, etc. și s-a ținut cont de măsurile propuse de Primăria Municipiului Craiova pentru diminuarea zgomotului în zona de locuințe.

Estimarea emisiilor atmosferice asociate proiectului (inclusiv estimarea emisiilor de gaze cu efect de seră) a fost realizată utilizând metodologiile recunoscute, precum EMEP/EEA Air Pollution emission inventory guidebook 2016 și Methodologies for the Assessment of Project GHG Emissions and Emission Variations, European Investment Bank Induced GHG Footprint - The carbon footprint of projects financed by the Bank.

În cadrul analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice, în vederea evaluării expunerii în zona de implementare a proiectului pentru fiecare dintre variabilele climatice selectate au fost utilizate date publice privind temperatura, precipitațiile, viteza vântului, hărți de hazard etc. În cadrul analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice, în vederea evaluării expunerii în zona de implementare a proiectului pentru fiecare dintre variabilele climatice selectate au fost utilizate date publice privind temperatura, precipitațiile, viteza vântului, hărți de hazard etc.

În cadrul analizei vulnerabilității proiectului la schimbările climatice au fost utilizate următoarele metodologii și surse de date:



Tabel 305. Metodologii și surse de date

Nr. crt.	Variabile climatice	Metodologie	Sursă date
1.	Creșterea temperaturilor extreme Temperaturi foarte scăzute Îngheț/Dezghet	Analiza de tip GIS cu identificarea zonelor unde sunt temperaturi ridicate și estimarea creșterii temperaturii; -scăzute și estimate a fi scăzute	http://www.meteoromania.ro/clima/monit-orizare-climatica/ http://www.meteoromania.ro/clima/monit-orizare-climatica/scenarii-climatice https://www.green-report.ro/o-harta-interactiva-a-schimbarilor-climatice-arata-cu-cat-se-va-incalzi-lumea-pana-in-2050
2	Schimbări ale precipitațiilor medii Schimbări ale precipitațiilor extreme	Analiza evoluției mediilor anuale a averselor de ploaie și a averselor extreme	https://therevelator.org/interactive-map-precipitation-2050
2	Schimbări ale vitezei maxime a vântului	Identificarea zonelor unde sunt înregistrate viteze ridicate ale vântului	https://vawt.ro/wind-map/
2	Inundații	Identificarea zonelor cu potențial impact generat de inundații	Planurile de Management al Riscului la Inundații ABA Jiu și ABA Banat (http://apele-romane.ro) EPRI-Apele Romane http://geo.unibuc.ro/dtdg/Lucrari_și_rapoarte_de_cercetare)
4	Instabilitatea pământului/ alunecări de teren	Identificarea zonelor cu alunecări de teren de pe traseul cf proiectat	Documentația tehnică a proiectului https://mobee.infp.ro https://mobee.infp.ro Planul de amenajare a teritoriului național. Secțiunea a V-a. Zone de risc natural. Alunecări de teren

Metodele de analiză, precum și datele utilizate în cadrul analizelor realizate, în special în cazul schimbărilor climatice, prezintă un anumit grad de incertitudine, fiind dependente de gradul actual de cunoaștere.

Descrierea bazei de evaluare a semnificației și importanței impactului

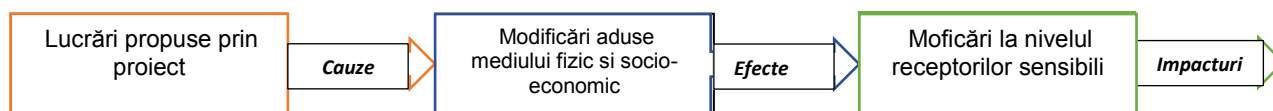
Pentru evaluarea impactului lucrărilor asupra mediului din cadrul proiectului „Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată Craiova-Caransebeș, metodologia de evaluare s-a realizat ținându-se cont de scara mare a proiectului, complexitatea acestuia, precum și diversitatea zonei de implementare.

În acest context, s-a ținut cont de cerințe din „Ghidul general aplicabil etapelor procedurii de Evaluare a Impactului asupra Mediului, Anexa 1 la Ordinul MMAP nr. 269/20.02.2020”.



Identificarea formelor de impact

Identificarea formelor de impact s-a realizat pe baza listei de efecte utilizând de asemenea o analiză pe baza unei matrice prezentată în tabelul de mai jos. Acesta se bazează pe identificarea modificărilor care pot avea loc la nivelul receptorilor sensibili ca urmare a oricărui efect generat de proiect, cum ar fi emisiile de poluanți atmosferici care pot genera impact atât asupra calității aerului cât și asupra confortului cetățenilor, stării de sănătate a populației, componentelor de biodiversitate, obiectivelor culturale/monumente istorice sau asupra schimbărilor climatice.



Predicția impacturilor

Reprezintă o evaluare calitativă și cantitativă a formelor de impact. Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor sunt:

- etapa proiectului (construcție, operare, dezafectare);
- tipul impactului (pozitiv, negativ);
- natura impactului (direct, secundar, indirect);
- potențialul cumulativ (da/nu);
- extinderea spațială (local, zonal, regional, național, transfrontalier);
- durata (termen scurt, mediu, lung);
- frecvența (accidental, rar, intermitent, periodic, permanent);
- probabilitatea (incert, improbabil, probabil, probabilitate mare);
- reversibilitatea (reversibil, ireversibil).

Tabel 306. Parametrii luați în considerare pentru evaluarea impacturilor

Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
Tip impact	pozitiv	Modificările contribuie la îmbunătățirea stării/atingerea obiectivelor componentei analizate
	negativ	Modificările contribuie la înrăutățirea stării/neatingerea obiectivelor componentei analizate
Natură impact	direct	Formă de impact principală produsă de apariția unui efect
	secundar	Formă de impact generată de un impact direct
	indirect	Formă de impact care apare nu datorită unui efect generat de proiect, ci a unor activități ce sunt încurajate să se producă ca o consecință a proiectului



Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
Potențial cumulativ	da	Impactul are potențialul de a genera, împreună cu alte efecte/impacturi din același proiect sau din proiecte diferite, modificări mai mari la nivelul componentei de mediu analizate
	nu	Nu există riscul ca acest impact să producă, alături de alte impacturi, modificări mai mari la nivelul componentei de mediu
Extindere spațială	local	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mici decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	zonal	Impactul se manifestă pe suprafețe mai mari decât limita unui UAT, în una sau mai multe locații ale proiectului
	regional	Impactul se manifestă la nivelul regiunii (mai multe județe), înțelegând prin aceasta toată lungimea proiectului și zonele adiacente
	național	Impactul produce modificări resimțite la nivelul întregii țări
	transfrontalier	Impactul se manifestă pe teritoriul unor țări vecine
Durata	termen scurt	Impactul se manifestă doar pe durata intervenției
	termen mediu	Impactul se manifestă pe durata lucrărilor de construcție și pentru o perioadă scurtă post-construcție (sau pe durata dezafectării și o perioadă scurtă post- dezafectare)
	termen lung	Impactul se manifestă pe toată durata construcției și operării (sau pe toată durata dezafectării și foarte mulți ani după dezafectare)
Frecvența	accidental	Impactul se manifestă doar ca urmare a unui accident (o poluare accidentală)
	rar	Impactul se manifestă o singură dată în una dintre etapele proiectului. Cel mai adesea asociat unei durate scurte
	intermitent	Impactul se manifestă repetat/ discontinuu, cu o frecvență necunoscută
	periodic	Impactul se manifestă repetat, cu o frecvență cunoscută
	permanent	Impactul se manifestă în toate fazele proiectului și



Parametru de evaluare	Variabilele parametrilor de evaluare	Descrierea caracteristicilor variabilelor parametrilor de evaluare
		rămâne activ după închiderea lui
Probabilitatea	incert	Probabilitatea de producere a impactului este necunoscută, cel mai sigur nu o să apară
	improbabil	Probabilitatea de producere a impactului este scăzută — este posibil să apară
	probabil	Probabilitatea de producere a impactului este ridicată — este foarte posibil să apară
	probabilitate mare	Producerea impactului este sigură
Reversibilitatea	reversibil	După dispariția impactului, componenta afectată se poate întoarce la condițiile inițiale
	ireversibil	Impactul nu permite întoarcerea la condițiile inițiale ale componentei de mediu afectate

Acolo, unde este posibil, predicția impacturilor se realizează cantitativ și poate fi exprimată în unități de suprafață (hectare) sau timp (număr de ani), precum și cu privire la modificările survenite la nivelul componentei studiate/ receptorului sensibil (scăderea/ creșterea efectivelor populaționale, număr de locuitori afectați etc.).

Evaluările cantitative se bazează în principal pe modelarea numerică a comportamentului unor poluanți sau a unor procese și pe utilizarea analizei spațiale (GIS) pentru: corpuri de apă, păduri, pajiști, intravilan, zone inundabile etc.

În situațiile în care o cuantificare precisă nu este posibilă (informațiile lipsesc, nu există o metodă de cuantificare, gradul de incertitudine este ridicat etc.) se utilizează clasele de apreciere calitativă a fiecărui parametru.

În procesul de evaluare, în măsura în care a fost posibil, s-a avut în vedere cumulara efectelor asupra formei de impact.

Evaluarea semnificației impacturilor

Evaluarea semnificației impactului s-a realizat pe baza următoarelor două criterii:

- sensibilitatea/senzitivitatea zonei și a componentelor aflate în zona de studiu;
- magnitudinea modificărilor propuse prin implementarea proiectului.

Semnificația unui impact poate fi majoră (semnificativă), moderată, minoră, neglijabilă, fără valoare sau pozitivă. Semnificația unui impact este dată de 2 componente:

- **Magnitudinea impactului** care este dată de caracteristicile proiectului și ale efectelor generate de acesta, cum ar fi:
 - natura efectului: negativ, pozitiv sau ambele;
 - tipul efectului: direct, indirect, secundar, cumulativ;
 - reversibilitatea efectului: reversibil, ireversibil;



- extinderea efectului: locală, regională, națională, transfrontieră;
- durata efectului: temporar, termen scurt, termen lung;
- intensitatea efectului: mică, medie, mare.

Magnitudinea impactului poate fi mică, medie sau mare, în funcție de caracteristicile de mai sus.

• **Senzitivitatea receptorului** este înțeleasă ca fiind **sensibilitatea mediului receptor** asupra căruia se manifestă efectul, inclusiv capacitatea acestuia de a se adapta la schimbările pe care proiectele le pot aduce. Sensitivitatea poate fi mică, medie sau mare.

Sensibilitatea/senzitivitatea și magnitudinea au fost stabilite pentru fiecare factor de mediu potențial a fi afectat de proiect, menționat în Directiva EIA: apă (de suprafață și subterană), aer, sol, geologie, biodiversitate, schimbări climatice (atenuarea și adaptarea), riscuri de accidente majore și dezastre, populația, sănătate umană, bunuri materiale, moștenire culturală, peisaj, utilizarea resurselor naturale, mediu social și economic.

Clasele de sensibilitate/senzitivitate și de magnitudine sunt prezentate în cadrul secțiunilor dedicate fiecărui factor de mediu (receptor sensibil) din Capitolul 7.

Clasele de sensibilitate/senzitivitate și clasele de magnitudine nu permit încadrarea ad literam a tuturor situațiilor întâlnite în evaluarea proiectului, dar asigură cu certitudine un cadru de ghidare al modului de utilizare a „opinieii expertului” pentru toate formele de impact identificate.

Clasele de impact utilizate în prezentul raport sunt:

- impact semnificativ (negativ/ pozitiv);
- impact moderat (negativ/ pozitiv);
- impact redus (negativ/ pozitiv);
- neglijabil (acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil).

Aprecierea nivelului de semnificație se realizează cu ajutorul matricei prezentate în tabelul de mai jos.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Semnificația impactului		Magnitudinea modificării										
		Negativă Foarte mare	Negativă mare	Negativă moderată	Negativă mică	Negativă Foarte mică	Fără însemnătate	Pozitivă foarte mică	Pozitivă mică	Pozitivă moderată	Pozitivă mare	Pozitivă foarte mare
Sensibilitatea zonei	Foarte mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Neglijabil	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mare	Semnificativ negativ	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Moderată	Semnificativ negativ	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv	Semnificativ pozitiv
	Mică	Moderat negativ	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv	Moderat pozitiv
	Foarte mică	Moderat negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Redus negativ	Neglijabil	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Redus pozitiv	Moderat pozitiv

Legendă:

Cod culoare	Semnificația impactului	Măsuri necesare
	Impact semnificativ negativ	Dacă nu pot fi formulate măsuri de reducere eficiente (impactul rezidual să nu fie semnificativ) trebuie adoptate măsuri de evitare a producerii impactului (modificarea locației propuse, modificarea soluției tehnice / tehnologice propuse etc) sau, după caz, de compensare
	Impact moderat negativ	Sunt necesare măsuri de reducere a impactului
	Impact redus negativ	Nu sunt necesare măsuri de evitare/reducere, dar pot fi formulate unele măsuri pentru asigurarea menținerii impactului negativ la un nivel minim
	Neglijabil	Care poate fi trecut cu vederea, acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări la nivelul factorului de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil, nu se impun intervenții, însă trebuie să se facă observații pentru asigurarea că aceste efecte nu cresc în importanță
	Impact redus pozitiv	Orice măsură ce poate conduce la extinderea/multiplicarea efectelor
	Impact moderat pozitiv	





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Descrierea impactului rezidual

Efectele care rămân după implementarea măsurilor de evitare și reducere sunt exprimate sub forma impactului rezidual.

În prezentul raport, analiza componentelor de mediu s-a desfășurat pentru fiecare component asupra căreia implementarea proiectului ar putea genera un impact potențial. Au fost considerate efectele generate atât în etapa de construcție, cât și în cea de operare și dezafectare, efecte asupra cărora este necesară aplicarea măsurilor de evitare și reducere a impactului, recomandate. În măsura în care vor fi aplicate, măsurile propuse (precondițiile) atrag după sine rezultate așteptate de natură să reducă valorile impacturilor inițial apreciate.

Pentru fiecare tip de intervenție a fost analizat impactul rezidual conform următorului algoritm: tip intervenție → cauză → factor de mediu → efecte asociate → sensibilitate → magnitudine → semnificație impact → măsuri de evitare și reducere.



8 MASURI PENTRU EVITAREA, PREVENIREA, REDUCEREA SAU COMPENSAREA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI

8.1 Măsurile de evitare și reducere a impactului în perioada de construcție și operare

8.1.1 Factor de mediu apă de suprafață și subterană

Perioada de execuție

Pentru factor de mediu apă de suprafață și subterană măsurile de reducere a impactului sunt:

- Depozitarea de materiale, deșeurilor din construcții, precum și staționarea utilajelor în albiile cursurilor de apă, este interzisă;
- Amplasarea organizărilor de șantier trebuie realizată la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, cu respectarea zonelor de protecție hidrologică;
- amplasarea drumurilor temporare de acces se va realiza la distanțe cât mai mari față de corpurile de apă de suprafață, fără afectarea vegetației ripariene, a malurilor și a substratului albiei;
- Organizările de șantier și bazele de producție vor fi prevăzute cu sisteme de canalizare, epurare și evacuare a apelor uzate menajere și pluviale;
- Adoptarea de soluții care să nu conducă la alterarea malurilor și substratului cursului de apă;
- Amplasarea drumurilor de acces cu respectarea zonelor de protecție hidrologică;
- Se vor respecta normele de protecție sanitară a surselor de alimentare cu apă subterană sau de suprafață;
- Lucrările hidrotehnice prevăzute în cadrul proiectului vor respecta lungimile prevăzute în Avizul de gospodărire a apelor;
- Lucrările provizorii în albiile destinate execuției lucrărilor de bază: devierea apelor, apărări de mal, îndiguiri, depuneri de pământ sau piatră, se vor face fără a afecta morfologia albiilor minore și majore, dinamica și evoluția acestora, prin modificarea regimului de curgere și creșterea riscului de inundabilitate în amonte, pe cursurile de apă unde se execută lucrările proiectate;
- Pentru desfășurarea lucrărilor de construcție nu se vor excava materiale din albiile râurilor, nu se vor preleva debite de apă, nu se vor depozita materiale la distanțe mai mici de 50 m de limita albiei. Excepție fac intervențiile în cazul situațiilor de urgență;
- Se interzice exploatarea apelor de suprafață și subterane amplasate în ariile naturale protejate;
- La punerea în funcțiune a surselor de alimentare cu apă se vor efectua analize fizico-chimice și bacteriologice pentru stabilirea potabilității;
- Deversarea de ape uzate neepurate, reziduuri sau deșeuri în apele de suprafață sau subterane, este interzisă;
- Se vor respecta normele de protecție sanitară a surselor de alimentare cu apă subterană sau de suprafață;
- Amplasarea de toalete ecologice pentru angajați în zona fronturilor de lucru;



- Apele preepurate vor respecta prevederile NTPA 001/2005 și NTPA 002/2005;
- Monitorizarea calității factorului de mediu apă în perioada de execuție, în scopul intervenției operative în punctele în care se produc depășiri ale limitelor admise.

Perioada de operare

Pentru factor de mediu apă de suprafață și subterană măsurile de reducere a impactului au fost luate încă din faza de proiectare și anume:

- Pentru scurgerea apelor sunt prevăzute - decantoare/separatoare de nămol și hidrocarburi ce vor colecta apele: de pe infrastructura feroviară, de pe poduri și pasaje și din organizarea de șantier;
- Colectarea apelor pluviale de pe platforma căii se va face printr-un sistem de drenuri, iar descărcarea acestora se va face către emisar după separarea produselor petroliere;
- Este interzisă deversarea de ape uzate neepurate în apele de suprafață sau subterane;
- Indicatorii de calitate ai apelor uzate preepurate care vor fi evacuate în rețele de canalizare ale localităților se vor încadra în prevederile normativului NTPA 002/2005, iar cei ai apelor uzate preepurate evacuate în emisari naturali vor respecta concentrațiile maxim admisibile prevăzute de NTPA 001/2005 (HG 188/2002 Anexa nr. 2, cu modificările și completările ulterioare);
- Este interzisă depozitarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente.

8.1.2 Factor de mediu aer

Perioada de execuție

Pentru factor de mediu aer măsurile de reducere a impactului sunt:

- Utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic privind nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii de gaze de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
- Procesele tehnologice care produc mult praf – manevrarea materialelor și funcționarea utilajelor - vor fi reduse în perioada cu vânt puternic;
- Aspersiona periodică cu apă/acoperirea materialului excavat în timpul transportului;
- Drumurile de șantier vor fi permanent întreținute prin nivelare și stropire cu apă pentru a se reduce praful;
- Transportul pământului se va face pe cât posibil pe trasee situate chiar pe corpul umpluturii astfel încât pe de o parte să se obțină o compactare suplimentară, iar pe de altă parte pentru a restrânge aria de emisii de praf și gaze de eșapament;
- Monitorizarea calității factorului de mediu aer în perioada de execuție, în scopul intervenției operative în punctele în care se produc depășiri ale limitelor admise.

Perioada de operare

Prin proiect sunt/vor fi prevăzute instalații de încălzire și preparare apă caldă precum și aparate de climatizare ce vor fi agrementate tehnic și conforme cu normele europene, fabricate de producători consacrați în domeniu și, care garantează



caracteristici tehnice ce vor asigura un nivel maxim al emisiilor de poluanți sub valorile limita prevăzută de legislația în vigoare.

Traficul feroviar pe liniile electrificate nu necesită adoptarea unor măsuri suplimentare pentru diminuarea/eliminarea impactului asupra aerului în perioada de exploatare.

8.1.3 Factor de mediu sol/subsol

Perioada de execuție

Pentru factor de mediu aer măsurile de reducere a impactului sunt:

- Depozitele temporare de materiale de construcție vor fi amplasate în locuri special amenajate pentru a evita chiar și poluările accidentale ale solului;
- Depozitarea temporară a materialelor scoase din cale (șină, material mărunț de cale, aparate de cale - rezultate din demontări linii) se va realiza pe suprafața organizărilor de șantier, fără ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren.
- Depozitarea provizorie a pământului excavat se va face pe suprafețe cât mai reduse, astfel încât să nu se producă degradări inutile de teren;
- Depozitarea traverselor de lemn creozotate se va face pe platformă betonată cu șanț perimetral de garda și bașca de colectare ape pluviale;
- Organizarea de șantier se va amplasa pe platformă impermeabilizată;
- Se va evita degradarea zonelor învecinate amplasamentului, evitându-se staționarea utilajelor, efectuarea de reparații și alimentari cu combustibil;
- Stratul/solul vegetal decopertat va fi depozitat în grămezi separate în vederea reutilizării în cadrul lucrărilor de reabilitare, atât la nivelul zonelor cu lucrări temporare cât și pe suprafața zonelor reabilitate la nivelul lucrărilor permanente;
- Apele uzate menajere provenite de la organizarea de șantier trebuie introduse într-un bazin vidanjabil, betonat, care va fi vidanțat periodic de o firmă autorizată, și transportat la cea mai apropiată stație de epurare;
- La finalizarea lucrărilor de construcție, terenurile afectate vor fi ecologizate.
- Monitorizarea calității factorului de mediu sol/ subsol în perioada de execuție, în scopul intervenției operative în punctele în care se produc depășiri ale limitelor admise.

Perioada de operare

Prin proiect sunt prevăzute măsuri pentru menținerea caracteristicilor granulometrice ale substratului căii care să îi asigure insensibilitate la îngheț - prin interpunerea la baza substratului căii a unui geotextil neșesut, având funcția principală de separare a straturilor, iar substratul căii va fi ranforsat cu geogrilă. Utilizarea WC-urilor vacumatice la vagoanele de călători. Colectarea corespunzătoare a deșeurilor menajere;

În cadrul stațiilor se va asigura colectarea deșeurilor de tip menajer generate de călători (ambalaje de alimente, resturi alimentare, etc.) și personalul din stații.



8.1.4 Zgomot/Vibrații

Perioada de execuție

Pentru diminuarea nivelului de zgomot în perioada de execuție a lucrărilor s-au prevăzut următoarele măsuri:

- Evitarea traseelor prin localități - pentru mijloacele grele de transport;
- Program de lucru numai în perioada de zi (6.00 - 22.00), respectându-se perioada de odihnă a localnicilor;
- Utilizarea panourilor fonoabsorbante mobile, din materiale și dimensiuni care să asigure valori ale nivelului de zgomot, care se vor încadra în limitele prevăzute de legislația în vigoare, pentru zonele unde fronturile de lucru sunt în apropierea locuințelor;
- Monitorizarea nivelului de zgomot, în perioada de execuție, în scopul intervenției operative în punctele în care se produc depășiri ale limitelor admise;
- Întreținerea corespunzătoare a instalațiilor de sortare - concasare, va contribui la reducerea nivelului de zgomot în zona de influență a acestora;
- Traversarea ariilor naturale protejate, de către mijloacele de transport grele, pe cât posibil să fie evitată.

Perioada de operare

Prin proiect sunt prevăzute măsuri tehnice pentru diminuarea zgomotului în perioada de operare și anume: șina fără joante (șina sudată), prindere elastică, sisteme de frânare cu discuri, lucrări de consolidare terasament, plăcuțe de cauciuc între talpa șinei și placa metalică, plăcuțe de polietilena între placa metalică și traversa de beton, piatra spartă nouă, sistem de frânare cu discuri în locul celor cu saboți.

Amplasarea panourilor fonoabsorbante în zone cu locuințe din apropierea liniei cf.

Placarea traverselor în stații (zona de traversare peroane) și în zonele trecerilor la nivel cu dale elastice (plăci din material poliuretanic).

Se apreciază că nivelul de vibrații nu va influența starea terenului din linia CF și cu atât mai puțin vecinătățile.

8.1.5 Așezări umane

Perioada de execuție

Pentru protecția așezărilor umane în perioada de execuție a lucrărilor s-au prevăzut următoarele măsuri:

- Realizarea lucrărilor eșalonat, pe baza unui grafic de lucrări, astfel încât să fie redusă perioada de execuție a lucrărilor pentru a diminua durata de manifestare a efectelor negative;
- Optimizarea traseelor utilajelor de construcție și mijloacelor de transport a materialelor, astfel încât să fie evitate blocajele și accidente de circulație;
- Funcționarea la parametrii optimi proiectați a utilajelor tehnologice și mijloacelor de transport pentru reducerea noxelor și zgomotului care ar putea afecta factorul uman;



- Asigurarea de puncte de curățare manuală sau mecanizată a pneurilor utilajelor tehnologice și mijloacelor de transport;
- Utilizarea carburanților, echipamentelor de înaltă calitate în activitățile de transport și construcție, controlul emisiilor;
- Lucrările care se desfășoară la distanțe mai mici de 50 m de zona cu locuințe, se vor realiza numai pe timpul zilei (6.00 – 22.00), iar dacă nivelul de zgomot este ridicat se vor utiliza panouri fonoabsorbante, în apropierea frontului de lucru;
- Asigurarea semnalizării zonelor de lucru cu panouri de avertizare;
- Informarea locuitorilor din zonă cu privire la programul lucrărilor de construcție;
- Refacerea ecologică a zonelor afectate de organizările de șantier.

Perioada de operare

Prin proiect sunt prevăzute măsuri de prevenire a impactului în perioada de funcționare a obiectivului asupra factorului de mediu - așezări umane - măsuri ce sunt tratate și pentru ceilalți factori de mediu.

8.1.6 Biodiversitate/arii naturale

Perioada de execuție

Pentru protecția biodiversității/ariilor naturale în perioada de execuție a lucrărilor s-au prevăzut următoarele măsuri:

- Evitarea/pierderea și/sau afectarea habitatelor floristice și faunistice în zona amplasamentului;
- Limitarea suprafețelor de teren afectate de lucrări pentru prevenirea deteriorării suprafețelor învecinate;
- Prevenirea deteriorării suprafețelor adiacente în vederea evitării pierderii și/sau afectării habitatelor floristice și faunistice, indivizilor diferitelor grupe de animale, nevertebrate și vertebrate din zonele afectate și limitrofe;
- Limitarea construirii de drumuri de acces pentru utilaje, folosind pe cât posibil drumurile existente în zonă;
- Prevenirea emisiilor de particule (praf) prin stropirea cu apă a drumurilor tehnologice și a platformelor de șantier în perioadele în care condițiile meteorologice sunt nefavorabile;
- Îmbrăcarea arborilor și arbuștilor cu plase protectoare și stropirea cu apă pentru spălarea prafului depus;
- Depozitarea solului vegetal excavat într-un depozit special astfel încât, la terminarea lucrărilor, să fie folosit ca material de refacere a structurii vegetale a solului;
- Se va institui un management corespunzător al traficului utilajelor, deșeurilor generate, depozitării hidrocarburilor și a altor substanțe toxice în perimetrul șantierului;
- Depozitarea pământului săpat, a deșeurilor și a altor materiale la o distanță care să nu permită afectarea cursurilor de apă și a canalelor de irigații;



- Refacerea vegetației imediat după încheierea lucrărilor în zonele afectate;
- Reducerea la minim a efectelor asociate prezenței umane și zgomotului;
- Respectarea măsurilor specifice de conservare ale ariilor naturale protejate și a celor specificate în planurile de management de mediu;
- Împiedicarea/stârpirea promptă și eficientă a oricărei răspândiri ulterioare a speciilor invazive periculoase.
- Asigurarea specialiștilor pentru expertiză pe principalele grupe de interes comunitar;
- Monitorizarea biodiversității, în scopul intervenției operative în zonele în care apar perturbări ale condițiilor specifice speciilor.

Perioada de operare

Prin proiect sunt prevăzute măsuri pentru păstrarea conectivității luncilor râurilor, prin construirea podurilor, podețelor, pasajelor superioare și inferioare, ce vor permite trecerea animalelor de pe o parte pe alta a liniei cf.

8.1.7 Peisaj

Perioada de execuție

Pentru protecția peisajului s-au prevăzut următoarele măsuri:

- Minimizarea pe cât posibil a suprafețelor afectate de construcții, decopertări, amenajări temporare;
- Refacerea suprafețelor afectate temporar ca urmare a desfășurării lucrărilor de construcție și încadrarea acestora în peisaj;
- Pe suprafețele afectate temporar în timpul construcției se vor executa lucrări de refacere a vegetației la finalizarea lucrărilor de construcție și se va asigura integrarea peisagistică a elementelor supuse lucrărilor de refacere;
- Plantarea de arbori, arbuști și vegetație ierboasă utilizând exclusiv specii de plante native, non-invazive;
- Respectarea regulilor de dezvoltare (tehnici de construire, materiale, amplasare, înălțimea clădirilor) în acord cu arhitectura tradițională locală a peisajului pentru lucrările care presupun construcții noi.

Perioada de operare

Prin proiect sunt prevăzute măsuri de amenajări peisagistice și parcări astfel încât să contribuie la atractivitatea din punct de vedere vizual peisagistic și să respecte încadrarea în mediul natural.

Se vor respecta regulile de dezvoltare (tehnici de construire, materiale, amplasare, înălțimea clădirilor), în acord cu arhitectura tradițională locală a peisajului, pentru lucrările care presupun construcții noi;

Asigurarea lucrărilor de întreținere a vegetației ierboase de pe terasament.

Întreținerea panourilor fonoabsorbante și a tuturor componentelor peisagistice de-a lungul liniei cf.



8.1.8 Clima

Perioada de execuție

Măsurile luate pentru minimizarea impactului lucrărilor asupra factorilor de mediu (apa, aer, sol) contribuie și la diminuarea impactului asupra climei, în perioada de execuție.

Perioada de operare

Prin proiect se vor adopta soluții de alimentare cu energie electrică neconvențională pentru iluminatul peronelor, copertinelor și acolo unde este posibil și pentru clădiri. Pentru încălzirea spațiilor clădirilor se va folosi ca agent termic gazele naturale și instalații performante cu emisii ce vor respecta limitele impuse de legislația în vigoare

8.2 Măsurile în perioada de dezafectare

În perioada de dezafectare vor fi prevăzute măsuri similare cu cele din perioada de construcție:

- Deversarea deșeurilor de orice tip sau a resturilor de materiale în cursurile de apă permanente sau nepermanente este interzisă;
- Depozitarea temporară a deșeurilor rezultate din demolări se va realiza pe suprafața ocupată de linia de cale ferată și în cadrul organizărilor de șantier, fără ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren;
- Deșeurile rezultate din etapa de dezafectare vor fi gestionate conform legislației în vigoare și nu vor fi depozitate în locații neautorizate;
- Lucrările de dezafectare se vor limita la suprafața construită a liniei de cale ferată și a clădirilor stațiilor și de mentenanță, fără ocuparea unor suprafețe suplimentare de teren natural;
- Se va asigura utilizarea celor mai noi tehnologii disponibile pentru a permite dezafectarea proiectului sau a unor secțiuni ale proiectului cu un nivel cât mai redus asupra condițiilor climatice;
- Evitarea utilizării unor tehnologii intruzive, care să afecteze componenta geologică.

Similitudinea activităților din etapa de dezafectare și cea de execuție a liniei de cale ferată indică potențiale cauze similare, fapt pentru care putem considera efectele și implicit impacturile generate ca fiind apropiate ca magnitudine și severitate, la care se adaugă impactul pozitiv generat de refacerea suprafețelor ocupate de linia de cale ferată.

Toate lucrările ce se vor realiza în cadrul perioadei de dezafectare se vor limita la limita de construcție a liniei de cale ferată și nu vor implica modificări suplimentare în alte zone în afară de limita de construcție a liniei de cale ferată.

Pentru reabilitarea suprafețelor ulterior dezafectării liniei de cale ferată vor fi utilizate specii vegetale similare celor existente în zonă la momentul dezafectării.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Plantările implicate în reabilitarea zonei se vor realiza astfel încât să permită o conectivitate a zonei reabilitate cu zonele de habitat similar aflate în imediata vecinătate.

Pentru evitarea și reducerea impacturilor asupra patrimoniului cultural, în etapa de dezafectare principala recomandare este legată de asigurarea neafectării altor situri arheologice aflate în vecinătatea proiectului prin limitarea lucrărilor de dezafectare la culoarul de construcție al liniei de cale ferată.

Pentru etapa de dezafectare, nivelul efectelor generate asupra componentelor de mediu, sunt similare cu cele reprezentate pentru etapa de construcție.

Se estimează că impactul asupra factorilor de mediu în etapa de dezafectare a proiectului va fi similar cu cel din etapa de execuție a proiectului și se impun aceleași măsuri adoptate ca în perioada de construcție pentru reducerea la minim a impactului asupra mediului social și economic.

8.3 Monitorizare

Monitorizarea impactului pe care construcția și operarea proiectului analizat îl vor avea asupra componentelor de mediu are rolul, pe de-o parte, de a confirma sau infirma cuantificările impactului rezidual realizate înaintea implementării proiectului, de a cuantifica eficiența măsurilor deja implementate și de a identifica, după caz, necesitatea unor măsuri suplimentare sau a unor noi locații în care este necesară implementarea unor măsuri de reducere a impactului.

Programul de monitorizare conține cerințe pentru perioada de construcție, perioada de operare și perioada de dezafectare.

Rezultatele monitorizării vor alimenta o bază de date și informații cu ajutorul căreia va fi evidențiată necesitatea oricăror măsuri suplimentare sau a locațiilor suplimentare de implementare și care va indica situația reală existentă la acel moment.

Rapoartele de monitorizare vor fi întocmite de echipa/echipele desemnate pentru realizarea monitorizării și vor fi puse la dispoziția Beneficiarului și la cerere publicului interesat și Autorității competente pentru protecția mediului.

Independent de programul de monitorizare, titularul are obligația de a raporta, conform cerințelor legale în vigoare, orice ucidere accidentală a speciilor de păsări, precum și a speciilor strict protejate prevăzute în anexele nr. 4A și 4B ale OUG nr. 57/2007 (atât în perioada de construcție, cât și în perioada de operare).

Pentru derularea activităților de monitorizare a habitatelor și speciilor de interes comunitar se vor aplica cerințele metodologice ale ghidurilor pentru monitorizarea stării de conservare a speciilor și habitatelor din România, în baza articolului 17 din Directiva Habitate, publicate pe site-ul Institutului de Biologie București al Academiei Române (<http://www.ibiol.ro/posmediu/rezultate.htm>), respectiv:



- Ghid sintetic de monitorizare pentru habitatele de interes comunitar (sărături, dune continentale, pajiști, apă dulce) din România;
- Ghid sintetic de monitorizare pentru habitatele de interes comunitar: tufărișuri, turbării și mlaștini, stâncării, păduri;
- Ghid sintetic pentru monitorizarea speciilor de nevertebrate de interes comunitar din România;
- Ghid sintetic de monitorizare a speciilor comunitare de reptile și amfibieni din România;
- Ghid sintetic de monitorizare a speciilor comunitare de pești din România;
- Ghid sintetic de monitorizare pentru speciile de mamifere de interes comunitar din România;
- Ghid pentru monitorizarea stării de conservare a peșterilor și speciilor de lilieci de interes comunitar din România;
- Ghid standard de monitorizare a speciilor de păsări de interes comunitar din România, elaborat de Societatea Ornitologică Română și Grupul Milvus în 2014, <http://monitorizareapasarilor.cnd.ro/documents/Ghid-standard-de-monitorizare-păsări-2014.pdf>.

Metodele de studiu selectate vor trebui să acopere toate particularitățile legate de identitatea speciilor analizate, fenologie și particularitățile diferitelor zone de studiu. Volumul de efort realizat pentru oricare din activitățile de monitorizare trebuie să fie dimensionat astfel încât datele și informațiile colectate să fie reprezentative, din punct de vedere al metodelor aplicate, pentru întreg teritoriul studiat.

În înțelesul prezentului raport o „campanie de teren” reprezintă o deplasare în teren care asigură parcurgerea integrală a tuturor locațiilor de monitorizat, în interiorul întregului teritoriu de studiu și cu aplicarea tuturor metodelor de studiu adecvate.

Responsabilitatea privind calitatea datelor colectate și raportate revine experților implicați în activitățile de monitorizare și autorilor rapoartelor de monitorizare.

Pentru a asigura un nivel ridicat de calitate al activităților de monitorizare, titularul proiectului trebuie să se asigure că termenii de referință pentru execuția acestor servicii cuprind cerințele exprimate în acest raport.

Planul de monitorizare a biodiversității este menit să furnizeze o bază pentru evaluarea pe timp îndelungat a statutului biodiversității în zonă și eficacitatea implementării măsurilor de protecție. Monitorizarea include evaluări atât ale condiției de bază a biodiversității din zonă, cât și a impactului produs prin realizarea obiectivului de investiție, prin analiza statutului resurselor biodiversității de-a lungul timpului.

Pentru a obține date comparabile cu cele preluate din teren la momentul elaborării studiului de față, se recomandă ca punctele de monitorizare să fie identice cu cele ale stațiilor de inventariere/monitorizare folosite în cercetarea care a stat la baza elaborării prezentului studiu.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Specificăm faptul că responsabilitatea dezvoltării, coordonării și implementării planului de monitorizare revine Titularului proiectului, care are obligația de a se asigura de respectarea condițiilor prevăzute în actele de reglementare specifice.

În funcție de concluziile monitorizării, în situațiile neprevăzute pentru care se impun măsuri suplimentare, titularul proiectului va notifica ANPM cu privire la aceste măsuri, iar planul de monitorizare va fi actualizat periodic, de comun acord cu autoritatea de mediu.

În continuare este prezentat programul de monitorizare a impactului asupra biodiversității:



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Program de monitorizare a impactului asupra biodiversității

Biodiversitate	Parametru	Datele colectate	Perioada	Frecvența de monitorizare	Frecvența de raportare	Resurse umane	Responsabil
<p>În perioada de construcție SCOP: Evaluarea semnificației impactului lucrărilor de construcție asupra habitatelor și speciilor de interes conservativ. Evaluarea eficienței măsurilor de reducere a impactului</p>	Habitate și floră	Dinamica habitatelor/vegetației din zonele supuse reabilitării în timpul execuției lucrărilor. Dinamica habitatelor/vegetației din zonele renaturate la sfârșitul fazei de construcție. Dinamica populațiilor speciilor de plante invazive, dacă acestea vor fi identificate în zona amplasamentului	Martie - August	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert habitate / plante invazive 1 expert GIS	Titularul proiectului
	Ihtiofaună	Prezența speciilor de animale de interes conservativ în zonele afectate de construcție – date calitative și cantitative. Datele cantitative vor fi colectate pentru grupele pentru care aceste date pot fi colectate.	Pe toată perioada execuției lucrărilor la nivelul corpurilor de apă	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert ihtilog	
	Nevertebrate	Distribuția speciilor de animale de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție.	Martie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert entomolog	
	Herpetofaună	Dinamica influențată de lucrările de construcție asupra speciilor de animale de interes	Martie - Septembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert herpetolog	
	Păsări		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert ornitolog	
	Mamifere		Ianuarie -	Minim o vizită	Lunar	1 expert	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Biodiversitate	Parametru	Datele colectate	Perioada	Frecvența de monitorizare	Frecvența de raportare	Resurse umane	Responsabil
		conservativ. Semnificația impactului asupra habitatelor speciilor de faună de interes conservativ pentru acele specii care sunt strict asociate habitatelor care urmează a fi afectate (zone umede etc). Semnificația impactului asupra speciilor de faună de interes conservativ.	Decembrie	lunară		mamifere	
	Chiroptere		Ianuarie – Decembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert chiroptere	



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Biodiversitate	Parametru	Datele colectate	Perioada	Frecvența de monitorizare	Frecvența de raportare	Resurse umane	Responsabil
<p>În perioada de operare SCOP:</p> <p>Evaluarea refacerii habitatelor și asociațiilor vegetale din zonele afectate în perioada de construcție și pe structuri nou create.</p> <p>Evaluarea dinamicii și impactului produs de plantele invazive.</p> <p>Evaluarea semnificației impactului produs de trafic (coliziune și zgomot) asupra speciilor de amfibieni, reptile, păsări, mamifere de interes conservativ.</p> <p>Evaluarea eficienței măsurilor de reducere a impactului.</p>	Habitatate și floră	<p>Prezența habitatelor de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție – date calitative și cantitative.</p> <p>Distribuția habitatelor de interes conservativ și a speciilor de floră în zonele afectate de construcție.</p> <p>Suprafețele de habitate afectate.</p> <p>Proportțiile populaționale ale speciilor de plante de importanță conservativă afectate.</p> <p>Prezența speciilor de plante invazive a căror răspândire a fost indusă de faza de construcție.</p> <p>Suprafețele afectate de plante invazive.</p> <p>Dinamica plantelor invazive.</p> <p>Semnificația impactului asupra speciilor de plante de interes conservativ.</p>	Martie-August	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert habitate / plante invazive 1 expert GIS	Titularul proiectului
	Ihtiofaună	Impactul produs de trafic (coliziune) asupra speciilor de amfibieni, reptile, păsări,	Martie-Noiembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert ihtiolog	
	Nevertebrate		Martie –	Minim o vizită	Lunar	1 expert	





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Biodiversitate	Parametru	Datele colectate	Perioada	Frecvența de monitorizare	Frecvența de raportare	Resurse umane	Responsabil
Evaluarea eficienței subtraversărilor și a celorlalte elemente care asigură permeabilitatea.	Herpetofaună	mamifere – date cantitative și calitative. Impactul produs de trafic (zgomot) asupra speciilor de păsări de interes conservativ din vecinătatea căii ferate.	Septembrie	lunară		entomolog	
			Martie – Septembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert herpetolog	
	Păsări		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert ornitolog	
	Mamifere		Ianuarie - Decembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert mamifere	
	Chiroptere		Ianuarie- Decembrie	Minim o vizită lunară	Lunar	1 expert chiroptere	

Notă: În perioada de exploatare, monitorizarea se va realiza pe o perioadă de 3 ani și numai în cazul în care există situații în care va fi necesar, aceasta se va extinde.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Pentru monitorizarea componentelor abiotice în toate etapele proiectului este propus programul de monitorizare prezentat în continuare.

În etapa de execuție și după caz în etapa de dezafectare se vor realiza măsurători privind încadrarea emisiilor generate de activitățile din fronturile de lucru, zonele de depozitare temporare și din organizările de șantier în limitele admise privind concentrațiile de substanțe poluante în aer, apă, sol, niveluri de zgomot. Monitorizarea factorilor de mediu se va realiza conform programului de monitorizare în fronturile de lucru pe măsura avansării lucrărilor.

În etapa de operare se vor realiza măsurători privind nivelul de zgomot și măsurători privind calitatea aerului în principal în zona caselor din localitățile traversate aflate în vecinătatea căii ferate, precum și analize privind calitatea solului și a apelor. Responsabilitatea pentru monitorizarea factorilor de mediu și raportare aparține Titularului proiectului.

Plan de monitorizare în faza de execuție a componentelor abiotice

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
Aer	<ul style="list-style-type: none"> • SO₂ • NO_x • pulberi în suspensie • pulberi sedimentabile 	Trimestrial	<ul style="list-style-type: none"> • fronturi de lucru • platformă de depozitare materiale și platforme tehnologice poduri/podețe • tuneluri noi 	Km 272+110; Km 273+920; Km 274+420; Km 275+270; Km 284+090; Km 301+310; Km 354+350; Km 364+420; Km 366+020;	La solicitarea autorităților de mediu





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
				Km 372+797; Km 373+420; Km 374+100; Km 375+836; Km 378+146; Km 396+420; Km 428+020; Km 364+000; Km 309+400; Km 356+300; Km 285+600; Km 436+887; Km 397+600; Km 345+900; Km 435+407; Km 437+504; Km 440+221.	
	<ul style="list-style-type: none"> • NO_x • SO₂ • pulberi în suspensie • pulberi sedimentabile 	Trimestrial	<ul style="list-style-type: none"> • Organizarea de șantier 	Km 269+800; Km 279+100; Km 285+600; Km 309+600; Km 356+300; Km 364+000; Km 398+000; Km	La solicitarea autorităților de mediu





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
				409+100; Km 432+100; Km 430+430; Km 437+600; Km 455+100; Km 469+400.	
Zgomot	• Nivelul de zgomot dB (A)	Semestrial	<ul style="list-style-type: none"> În punctele în care fronturile de lucru se află în apropierea caselor 	Km 249+000; Km 249+700; Km 250+280; Km 252+100; Km 256+250; Km 261+430; Km 284+270; Km 284+390; Km 356+900; Km 366+220; Km 366+420; Km 372+070; Km 397+990; Km 409+670; Km 409+640; Km 410+140; Km 466+100; Km 470+340; Km	La solicitarea autorităților de mediu



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
				473+250; Km 473+270.	
Apă uzata menajeră	<ul style="list-style-type: none"> conform prevederilor H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, modificată și completată prin H.G. nr. 352/2005 	Semestrial	- Organizarea de șantier	Km 269+800; Km 279+100; Km 285+600; Km 309+600; Km 356+300; Km 364+000; Km 398+000; Km 409+100; Km 432+100; Km 430+430; Km 437+600; Km 455+100; Km 469+400.	La solicitarea autorităților de mediu
Sol	<ul style="list-style-type: none"> pH Hidrocarburi totale din produse petroliere; Metale grele 	Semestrial	<ul style="list-style-type: none"> Fronturi de lucru Platformă de depozitare materiale și platforme tehnologice poduri/podețe Organizarea de șantier 	Km 272+110; Km 273+920; Km 274+420; Km 275+270; Km 284+090; Km 301+310;	La solicitarea autorităților de mediu



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebes,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
				Km 354+350; Km 364+420; Km 366+020; Km 372+797; Km 373+420; Km 374+100; Km 375+836; Km 378+146; Km 396+420; Km 428+020; Km 269+800; Km 279+100; Km 285+600; Km 309+600; Km 356+300; Km 364+000; Km 398+000; Km 409+100; Km 432+100; Km 430+430; Km 437+600; Km 455+100; Km 469+400.	





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Plan de monitorizare în faza de operare

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
Aer	<ul style="list-style-type: none"> • NOx • SO2 • pulberi în suspensie • pulberi sedimentabile 	Anual	<ul style="list-style-type: none"> • În interiorul localităților intersectate de calea ferată 	Km 249+000; Km 249+700; Km 250+280; Km 252+100; Km 256+250; Km 261+430; Km 284+270; Km 284+390; Km 356+900; Km 366+220; Km 366+420; Km 372+070; Km 397+990; Km 409+670; Km 409+640; Km 410+140; Km 466+100; Km 470+340; Km 473+250; Km 473+270.	La solicitarea autorităților de mediu
Apă uzată menajeră	- conform prevederilor H.G. nr. 188/2002 pentru aprobarea unor norme	Anual	<ul style="list-style-type: none"> • Stațiile de cale ferată 	Km 248+760; Km 284+400; Km 308+600;	La solicitarea autorităților de mediu





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
	privind condițiile de descărcare în mediul acvatic a apelor uzate, modificată și completată prin H.G. nr. 352/2005			Km 362+632; Km 386+350; Km 404+250.	
Sol	- pH - Hidrocarburi totale din produse petroliere; - Metale grele.	Anual	<ul style="list-style-type: none"> Stațiile de cale ferată 	Km 248+760; Km 284+400; Km 308+600; Km 362+632; Km 386+350; Km 404+250.	La solicitarea autorităților de mediu
Zgomot	- Nivelul de zgomot - dB (A)	Anual	<ul style="list-style-type: none"> În punctele în care linia cf se află în apropierea caselor 	Km 249+000; Km 249+700; Km 250+280; Km 252+100; Km 256+250; Km 261+430; Km 284+270; Km 284+390; Km 356+900; Km 366+220; Km 366+420; Km 372+070; Km 397+990; Km	La solicitarea autorităților de mediu



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Factor de mediu	Parametrii monitorizați	Periodicitatea	Amplasament puncte de monitorizare	Puncte de monitorizare	Raportare
				409+670; Km 409+640; Km 410+140; Km 466+100; Km 470+340; Km 473+250; Km 473+270.	

Pentru etapa de dezafectare, programul de monitorizare va fi similar celui din etapa de execuție.

*Programul de monitorizare pentru componenta de apă (conform SEICA) se referă la perioadele de execuție a lucrărilor și la perioada de operare este prezentat în tabelul următor:

Programul de monitorizare pentru perioada de execuție

Nr.crt.	Puncte de monitorizare	Corp de apă	Elemente de calitate	Argumentare	Durată minimă	Frecvența	Raportare
1.	Km 257+979	Amaradia II – cf. Ploștina – cf Jiu	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Lucrări de fundare a infrastructurii podului în albie (pile)	În perioada de execuție	O dată pe an	Anual





Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

2.	Km 280+326	Răcari – izv - confl. Jiu	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola	Lucrări de fundare a infrastructurii podului în albie (pile)			
3.	Km 284+782	Cârnești – izvoare – confl. Jiu	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Pereiere albie pe toată lungimea podețului			
4.	Km 290+783	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Lucrări de fundare a infrastructurii podului în albie (pile)			
5.	Km 304+112/ Km 304+121	Motru-confl. Jirov conf. Jiu	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică	Lucrări de fundare a infrastructurii podului în albie (pile)			
	Km 359+720	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf.	Fitobentos, Macrofite, Fauna	Lucrări de fundare a infrastructurii podului			



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Ingerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

		Dunăre și afl. Pleșuva	nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	în albie (pile)			
6.	Km 408+609		Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă				
7.	Km 409+396	Bela Reca – aval confl. Mehadica		Lucrări de fundare a infrastructurii podurilor în albie (pile)			
8.	Km 410+132	Sverdinul Mare + afluenti	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Proiectul implică lucrări de fundare a pilelor în albie.			
9.	Km 413+355						
10.	Km 413+666						
11.	Km 426+993	Belareca-izv.- cf.Mehadica	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Proiectul implică lucrări de fundare a infrastructurii podurilor în albie.			
12.	Km 427+242	+afluenti					
13.	Km 427+619						
14.	Km 443+066	Timiș-ac.Trei Ape-	Fitobentos, Fauna	Proiectul implică lucrări de fundare a			



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

15.	Km 447+225	cf. Fenes	nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	infrastructurii podurilor în albie.			
16.	Km 449+977	Timis – cf. Fenes – cf. Sebes	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Proiectul implică lucrări de fundare a infrastructurii podurilor în albie.			
17.	Km 450+520						
18.	Km 453+166						
19.	Km 465+327	Bolvasnița	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicolă	Proiectul implică lucrări de fundare a infrastructurii podurilor în albie.			

Programul de monitorizare în perioada de operare

Nr.crt.	Puncte de monitorizare	Corp de apă	Elemente de calitate	Durată minimă	Frecvența	Raportare
1.	Km 257+979	Amaradia II – cf. Plostina – cf Jiu	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică,	Primii 3 ani ai perioadei de operare	Fitoplancton, Fitobentos, Fauna nevertebrata bentică- 1/an pe an (in perioada aprilie – septembrie).	Anual



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Fauna piscicola			
2.	Km 280+326	Racari – izv - confl. Jiu	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola		Macrofite, Ihtiofauna – anul 3 in perioada de operare (in perioada aprilie – septembrie).	
3.	Km 284+782	Carnesti – izvoare – confl. Jiu	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
4.	Km 290+783	Jiu – Acum. Turceni – Acum. Isalnita	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
5.	Km 304+112/ Km 304+121	Motru-confl. Jirov conf. Jiu	Fitoplancton, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică			
	Km 359+720	Topolnița - loc. Izvorul Barzii - cf. Dunăre și afl. Pleșuva	Fitobentos, Macrofite, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
6.	Km 408+609	Bela Reca – aval confl. Mehadica	Fitobentos, Macrofite,			
7.	Km 409+396					



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

			Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
8.	Km 410+132	Sverdinul Mare + afluenti	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
9.	Km 413+355	Belareca-izv.- cf.Mehadica +afluenti	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
10.	Km 413+666					
11.	Km 426+993					
12.	Km 427+242					
13.	Km 427+619					
14.	Km 443+066	Timis-ac.Trei Ape- cf. Fenes	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
15.	Km 447+225					
16.	Km 449+977	Timis – cf. Fenes – cf. Sebes	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			
17.	Km 450+520					
18.	Km 453+166					
19.	Km 465+327	Bolvasnita	Fitobentos, Fauna nevertebrată bentică, Fauna piscicola			



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



**Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean**

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

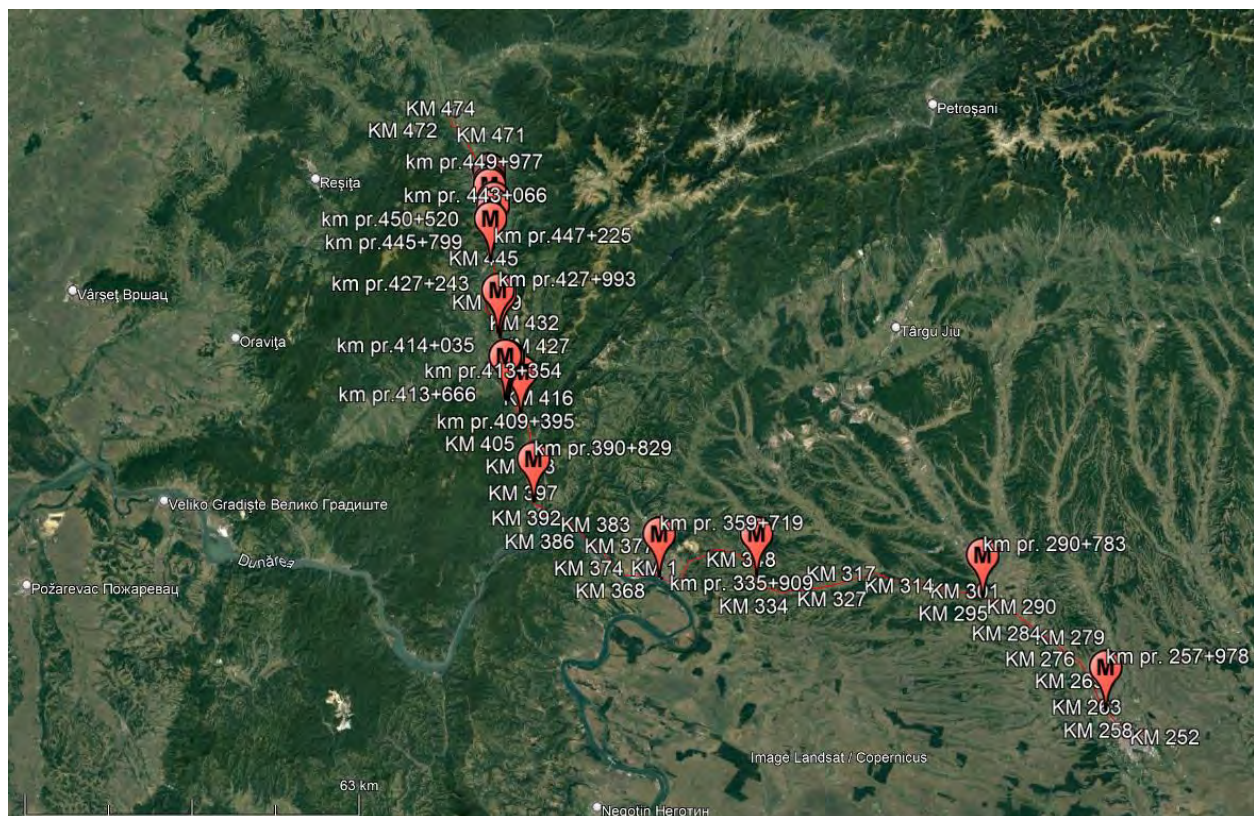


Figura 217. Puncte de monitorizare propuse în proiect



Asocierea Italferr S.p.A. – S.C. ISPCF S.A. – S.C. Italrom Inginerie International S.R.L.



9 SITUAȚII DE RISC

Riscurile de accidente majore și/sau dezastre pot avea cauze naturale sau antropice. Principalele riscuri naturale de accidente majore și/sau dezastre sunt reprezentate de inundații, schimbări ale precipitațiilor extreme, alunecări de teren/instabilitatea solului. Aceste fenomene naturale pot afecta populația, activitățile umane, mediul natural și cel construit.

Pe durata execuției lucrărilor nu există procese tehnologice în care se utilizează substanțe radioactive.

Linia de cale ferată și clădirile au fost proiectate conform standardelor privind rezistența la seism.

Din punct de vedere hidrologic și al riscului potențial de inundații, linia de cale ferată Craiova-Caransebeș poate fi împărțită în sectoare cu caracteristici relativ omogene:

- sectorul Craiova - Filiași – lângă orașul Ișalnița, râul Amaradia, un afluent stâng al râului Jiu, este traversat. Aceasta este o zonă caracterizată de suprafețe mari care permit inundarea râului Jiu, prezentând un risc potențial de inundații semnificative;
- sectorul Filiași-Strehaia – lângă Filiași se află confluența râurilor Motru și Jiu, de unde calea ferată urmărește cursul râului Motru, acesta prezentând un risc potențial semnificativ de inundații.
- sectorul Strehaia - Drobeta Turnu-Severin: acest sector este situat în cea mai înaltă parte a Podișul Getic, ajungând pe malul stâng al Dunării. De la Strehaia calea ferată urmărește cursul râului Hușnița până în orașul Prunișor; linia de cale ferată se desfășoară în apropierea albia activă al râului, ceea ce face ca riscul potențial în caz de inundații să fie semnificativ. De la Prunișor la Drobeta Turnu-Severin linia de cale ferată traversează o zonă caracterizată printr-un risc potențial scăzut de inundații care separă bazinul hidrografic al râului Hușnița de fluviul Dunărea, care este atins în vecinătatea localității Șimian.
- sectorul Drobeta Turnu Severin – Orșova - de la Drobeta Turnu Severin până la Porțile de Fier, calea ferată urmează cursul Dunării de-a lungul malului stâng (drept geografic) într-o zonă montană, în corespondență cu pantele sudice ale Munților Mehedinți. Între calea ferată și cursul fluviului Dunărea este DN6 DN. Pornind de la Porțile de Fier și până la Orșova, calea ferată trece în stânga geografică a Drumului Național DN6 și se afla direct lângă malul Dunării.
- sectorul Orșova – Mehadia - plecând de la Orșova linia de cale ferată este orientată spre sud-nord și se desfășoară de-a lungul Culoarului Timiș-Cerna, coridorul care traversează Carpaților Meridionali pe cursul râurilor omonime. Cursul râului Cerna este urmat până la localitatea Mehadia, un sector caracterizat de un risc potențial ridicat de inundații.
- sectorul Mehadia – Teregova - calea ferată urmează în acest sector cursul râului Belareca, care se caracterizează printr-un risc potențial limitat de inundații.



- sectorul Teregova – Caransebeș - la Teregova, calea ferată ajunge în valea râului Timiș care este urmată până la ajungerea la Caransebeș și care prezintă un risc potențial mare de inundații.

În ansamblu, sectorul feroviar dintre Craiova și Caransebeș are multe sectoare expuse riscului ridicat de inundații, fapt confirmat de întreruperile relativ frecvente ale circulației trenurilor ca urmare a creșterii nivelului apei în zonele învecinate. Inundațiile se produc atunci când apele de suprafață acoperă pământul care în mod normal este uscat sau când apele depășesc locurile închise normal. Cel mai răspândit pericol dintre toate, inundațiile pot apărea datorită precipitațiilor anormal de mari, cea mai importantă cauză a inundațiilor este ploaia excesivă.

Zona montană Balota este caracterizată prin pante instabile și supusă alunecărilor de teren.

Conform Legii 575/2001 - Anexa 6, perimetrul situat între km 248+760 – 292+500 se află în zona cu potențial "scăzut" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare „redusă” perimetrul dintre km 292+500 - 395+000 se afla in zona cu potential "ridicat" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare „mare” cu alunecări primare - reactivate și perimetrul situat între km 395+000 - 474+925, se află în zona cu potențial „mediu" de producere al alunecărilor și probabilitate de alunecare „redusă” cu alunecări primare.

Atât în perioada de execuție cât și cea de operare pot avea loc mai multe accidente. Riscuri de accidente asociate proiectului pot apărea în toate etapele acestuia (execuție, operare și dezafectare).

În etapa de execuție riscurile de accidente pot fi:

- accidente în lucrul cu utilajele și mijloacele de transport;
- accidente rutiere în incinta șantierului și pe drumurile tehnologice;
- electrocutări, arsuri, orbiri;
- inhalații de praf sau de gaze;
- căderi de la înălțimi sau în excavații;
- striviri de elemente în cădere;
- înec la execuția podurilor/podețelor;
- surpări sau prăbușiri;
- explozii sau incendii din diferite cauze;
- alunecări de teren în zonele excavate în care nu s-au finalizat lucrările de protecție.
- Inundații și surpări de teren, cutremure.

Pot să apară și acte de vandalism, obiecte aruncate/abandonate pe linia căii ferate.

Accidentele menționate mai sus au un caracter limitat în timp și spațiu, nu au toate efecte asupra mediului înconjurător, dar pot duce la pierderi materiale, întârzierea lucrărilor, pierderi de vieți omenești și pot avea efecte economice negative.



O altă categorie de accidente în această perioadă, poate avea loc în legătură cu populația din zona lucrărilor, care nu este obișnuită cu concentrările de trafic induse, dar poate fi afectată de lucrurile neterminate ori fără semne de avertizare în cazul lucrărilor.

Conformitatea cu STI asigură interoperabilitatea, dar nu se garantează o siguranță absolută pentru punerea în funcțiune și exploatare. În STI sunt prevăzute numai măsurile concepute pentru a reduce riscurile specifice din tunel, riscurile legate de circulația trenurilor pe calea ferată, cum ar fi deraierea și coliziunea cu alte trenuri, abordate prin măsuri generale de siguranță feroviară.

Zonele de intrare-ieșire ale tunelurilor nu generează nici un risc specific, deoarece acestea sunt în zone agricole și forestiere și nu afectează localități administrativ - teritoriale.

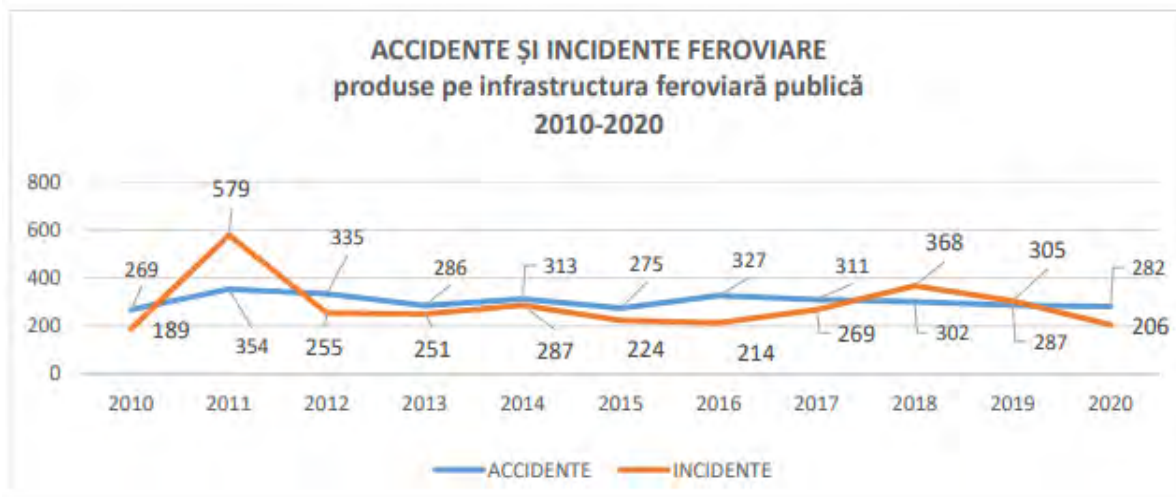
Soluțiile tehnice adoptate în cadrul proiectului de „Reabilitare a liniei cf Craiova - Caransebeș” au avut în vedere principale provocări/amenințări datorate schimbărilor climatice, acest lucru va contribui la evitarea unor investiții viitoare costisitoare și a perturbării operațiunilor de transport.

Aprovizionarea cu materialele necesare se va face doar de la furnizorii autorizați care să fie cât mai apropiați de locul utilizării. În cadrul amplasamentelor în care se vor utiliza aceste materiale, personalul va fi instruit periodic cu privire la pericolele ce ar putea fi provocate de acestea, precum și la modul de acțiune în cazul apariției unor accidente, se vor lua cunoștință recomandările din fișele cu date de securitate, care vor fi transmise obligatoriu de către furnizori.

În etapa de operare, riscurile de accidente asociate proiectului sunt:

- deraierea trenului – se pot produce ca urmare a neefectuării verificărilor tehnice, a defecțiunilor apărute la terasamentul CF sau ca urmare a unor erori umane;
- ciocniri de trenuri;
- coliziuni de tren cu obstacole aflate în spațiul gabaritudinii de liberă trecere (copaci, animale, obiecte fixate sau aflate temporar pe/sau în apropierea căii ferate
- incendii ce afectează trenurile în circulație sau construcții și instalații aflate în folosință;
- căderi de pomi pe instalațiile de electrificare sau în gabaritul căii ferate;
- coliziuni ale trenurilor cu vehiculele rutiere la trecerile de nivel ca urmare a abaterii atenției de la parcurs, de la comunicațiile prin radio și de la indicațiile semnalului, neefectuarea semnalelor acustice aferente la trecerile la nivel;
- accidente de persoane cauzate de persoanele care cad în timpul călătoriei.

Situația accidentelor/incidentelor feroviare la nivel național înregistrate în perioada 2010-2020 este prezentată în tabelul de mai jos, conform Rapoartelor anuale ale ASFR:



Situația accidentelor/incidentelor feroviare pe perioada 2010-2020

În etapa de dezafectare, riscurile de accidente sunt similare cu cele descrise în etapa de execuție.

Măsuri de prevenire a accidentelor

Măsuri de prevenire în faza de execuție

- realizarea de instructaje periodice ale personalului de lucru, care să prevadă explicații detaliate ale potențialelor situații de risc și modurile de intervenție asociate fiecărui risc identificat;
- controlul strict al personalului muncitor privind disciplina în șantier, instructaj periodic, portul echipamentelor de protecție;
- verificarea înainte de intrarea în lucru a utilajelor, echipamentelor, mecanismelor și sculelor pentru a constata integritatea și buna lor funcționare;
- verificarea și semnalizarea locațiilor cu potențiale hazarde din zonele de execuție a lucrărilor;
- asigurarea utilizării de către personalul de lucru a tuturor echipamentelor de siguranță și securitate în muncă;
- asigurarea și verificarea indicatoarelor de interzicere a accesului în anumite zone, a plăcuțelor indicatoare cu însemne de pericol;
- realizarea de împrejmuiri, semnalizări și alte avertizări pentru a delimita zonele de lucru;
- controlul accesului persoanelor în șantier;
- monitorizarea utilajelor, a etanșeității recipientelor de stocare;
- verificarea periodică a tuturor utilajelor utilizate în etapa de construcție și pentru activități de mentenanță în etapa de operare;
- semnalarea din timp a eventualelor deficiențe apărute, remedierea operativă a acestora.



Toate lucrările se execută în conformitate cu prevederile și prescripțiile tehnice aflate în vigoare:

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

Ieșirile de urgență și încăperile tehnice (spații închise cu uși pentru acces / ieșire în interiorul sau în afara tunelului, cu instalații de siguranță care sunt necesare pentru cel puțin una dintre următoarele funcții: auto-salvare, evacuare, comunicare de urgență, salvare, stingere a incendiilor, semnalizare și echipamente de comunicații și sursa de energoalimentare) trebuie să fie prevăzute cu măsuri care împiedică accesul neautorizat din exterior, în timp ce din interior, întotdeauna trebuie să fie posibil să se deschidă ușile pentru evacuare. Persoanele care au acces la o trecere transversală sunt fie personal autorizat care lucrează în tunel, fie călători care se evacuează.

Tunelul POARTA I va fi prevăzut cu două zone de siguranță aproape de cele două zone de intrare în tunel. Zona în aer liber în jurul zonei de siguranță va avea o suprafață minimă de 500mp. Lângă zona de siguranță dinspre HM DOMASNEA CORNEA va fi amenajată o suprafață de 900 mp (30x30 m) pentru aterizare elicopter. Zona de siguranță de lângă ieșirea de urgență trebuie să fie prevăzute cu o zonă de parcare pentru vehiculele de prim ajutor de urgență și un spațiu pentru manevrarea acestora. Zona va fi îngrădită și va fi accesibilă numai personalului autorizat printr-o poartă cu dimensiuni adecvate care va permite și trecerea vehiculelor de prim ajutor, fiind, tunelurile fiind descrise în capitolul 2.3.1.4.

Pentru a permite monitorizarea constantă a temperaturilor în interiorul tunelurilor și pentru a detecta prezența creșterilor anormale de temperatură sau de dezvoltare a unei flăcări deschise, trebuie să se asigure o distribuție lineară de detectoare de căldură care monitorizează întreaga lungime a tunelului. Acest sistem este necesar pentru a activa în siguranță sistemele precum ventilația pentru suprapresiune din trecerile transversale și este important pentru personalul care controlează tunelul și gestionează situațiile de urgență în tunelurile feroviare, deoarece permite determinarea exactă a locației evenimentului, precum și valoarea temperaturii.

Sistemul de monitorizare interioară a tunelurilor va fi alcătuit din senzori conectați la unități de control adecvate.

Telefoanele de urgență echipate cu difuzoare trebuie prevăzute pentru călători, personalul CF și ca mijloace de comunicare pentru serviciile de intervenție de urgență.



Auto-salvarea călătorilor este facilitată de prezența în tuneluri a unui iluminat de urgență de-a lungul căilor de evacuare. Iluminatul de urgență urmează căile de evacuare.

Zonele de gestionare a urgențelor destinate tunelului trebuie să fie realizate și să fie prevăzute cu: o zonă de parcare pentru vehiculele de salvare și de urgență de prim ajutor, un punct de staționare pentru călători și personalul CFR. Zona este împrejmuită și accesibilă numai personalului autorizat, printr-o poartă de dimensiuni adecvate care permite trecerea serviciilor de urgență.

Pentru pompieri trebuie să fie prevăzute prize electrice, alte tipuri de prize, conexiune la motopompă și un hidrant.

În vederea combaterii efectelor unor poluări accidentale provocate de eventualele scurgeri ale substanțelor, în urma utilizării sau manipulării necorespunzătoare a acestora, amplasamentele pe care acestea se vor stoca sau utiliza vor fi dotate cu echipamente pentru intervenție specifice.

Pentru a se evita producerea unor poluări accidentale, materialele de construcții nu se vor depozita pe malurile apelor de suprafață, iar utilajele, echipamentele și mijloacele de transport folosite vor avea inspecția tehnică la zi.

Cu ocazia efectuării lucrărilor planificate la linii, lucrări de artă și instalații, înaintea execuției lucrărilor, se întocmesc reglementări prin care se stabilesc măsuri specifice ce trebuie luate în perioada lucrărilor astfel încât să fie preîntâmpinate accidentele.

Pe lângă măsurile menționate mai sus, în proiect au fost stabilite o serie de soluții tehnice menite să prevină accidentele:

- ridicarea nivelului căii ferate pe zonele inundabile în scopul prevenirii inundării terasamentului căii (eliminarea unui factor de risc generator de accidente);
- dotarea cu separatoare de hidrocarburi la punctele de evacuare a apelor menționate în cadrul proiectului pentru prevenirea poluării accidentale a apelor;

De asemenea, se vor respecta prevederile: Proiectului Tehnic, Caietelor de Sarcini, a legilor și normativelor privind calitatea în construcții.

10 REZUMAT NON-TEHNIC

Rezumat fără caracter tehnic

Acest rezumat a fost elaborat pentru a prezenta într-un limbaj non-tehnic concluziile „Raportului privind impactul asupra mediului” pentru proiectul „Reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu-Severin – Caransebeș”, proiect propus de Compania Națională de Căi Ferate „CFR” SA.

Prezentare generală a proiectului

Proiectul vizează reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș ca parte componentă a coridorului Orient/Est Mediteranean și presupune realizarea unei infrastructuri ce va permite viteze maxime cuprinse între 120 km/h și de 160 km/h.



Traseul CF care începe de la stația Craiova la km 248 + 760 și se termină chiar înainte de intrarea în stația Caransebeș la km 474 + 047, precum și un racord CF cu linia industrială Dudașu, care se desprinde din linia principală la km pr. 358+892 - pe o lungime de 2,2 km.

Principalele obiective ale proiectului sunt:

- modernizarea liniei de cale ferată în conformitate cu Specificațiile Tehnice de Interoperabilitate (STI) și cu previziunile cererii de trafic de călători și de marfă național și internațional, astfel:
 - linie dublă pe o lungime cât mai mare din traseu, între următoarele localități: Strehaia și Prunișor pe partea dreaptă (km pr. 308+600 - km.pr.333+000), Prunișor și Dr.Tr.Sev Est (km pr.331+000 - km.pr.359+390), Iablanița – Crușovăț (km pr. 414+743 - km.pr.421+628), Crușovăț și Domașnea (km pr. 421+628 - km.pr.431+650), Domașnea și Teregova (kmpr.431+650- km.pr.443+020), Slatina Timiș și Caransebeș (kmpr.452+994 - km.pr.474+046);
 - eliminarea zonelor cu risc la inundații, înzăpezire, alunecări;
 - introducerea instalațiilor de centralizare electronică/electrodinamică noi sau reabilitate, în stații și linie curentă;
 - introducerea sistemului de siguranță ERTMS nivel 2;
 - în toate stațiile asigurarea lungimii maxime de 740 m pentru gararea trenurilor;
 - în toate stațiile, peroane înalte și cu o lungime de 400 m;
 - lucrări de artă noi și reabilitate - poduri, podețe, pasaje denivelate, tunele;
 - lucrări de consolidări, apărări de maluri, reabilitarea sistemului de drenaj, îmbunătățirea calității terasamentelor;
 - lucrări civile la clădirile de călători din stații, lucrări de igienizare și cosmetizare a construcțiilor existente, intervenții la structuri;
 - asigurarea vitezelor de circulație ale trenurilor de 100 - 120 km/h (pentru trenurile de marfă), respectiv 120 - 160 km/h (pentru trenurile de călători), cu excepții pe unele zone, unde linia se va reabilita pe traseul existent;
- modernizarea instalațiilor de electrificare pe toată lungimea;
- mărirea capacității de tranzit.

Prin implementarea proiectului, linia de cale ferată va fi în conformitate cu parametrii tehnici ceruți de standardele și legislația europeană în vigoare. De asemenea, implementarea proiectului va contribui la realizarea obiectivelor următoarelor convenții și acorduri internaționale:

- Rețelele de Transport Trans-European (TEN);
- Acordul european privind marile linii internaționale de cale ferată (A.G.C.);
- Acordul european privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (A.G.T.C.);
- Calea Ferată Trans-Europeană (TER);
- Specificații Tehnice de Interoperabilitate (STI);
- Regulamentul (UE) nr.1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;



- Regulamentul (UE) nr.1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului;
- Regulamentul (UE) nr.1299/2014 din 18 noiembrie 2014, privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură— al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la subsistemul „energie” al sistemului feroviar din Uniune, Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și alte acte legislative în vigoare la data elaborării documentației;
- Master Planul General de Transport al României, Varianta finală aprobată;
- HG 907/202016, Legea 10/1995 precum și toate celelalte reglementări în vigoare.

Traseu existent – caracteristici principale

Studiul de fezabilitate pentru reabilitarea liniei de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu Severin-Caransebeș analizează traseul c.f. existent care începe de la Cap X Stația Craiova la km **248 + 760** și se termină înainte de intrarea în Stația Caransebeș la km **474 + 925**.

Pe traseu există un număr de 37 stații și halte de mișcare.

Lungimea totală a liniei de cale ferată în cadrul acestui studiu este de **226,165 km**.

Regionalele de cale ferată aferente pentru această linie sunt:

- **Regionala CF Craiova** de la km ex. 248+760 la km ex. 384+500 (L = **135,740 km**);
- **Regionala CF Timișoara** de la km ex. 384+500 la km ex. 474+925 (L = **90,425 km**).

Tronsoane cu linia simplă/dublă existentă

Linie dublă pe traseu existent (26%)

Cap X Craiova – Cap X Strehaia = **59,768 km**
(de la km ex. 248+760 la km ex. 308+528)

Linie simplă pe traseu existent (74%)

Cap X Strehaia – Sfârșit Traseului = **166,397 km**
(de la km ex. 308+528 la km ex. 474+925).

Alternativa de traseu proiectată

Lungime totală

Lungimea totală a liniei pe traseul proiectat este de **225,287 km**.

Început traseu = Cap X Stația Craiova = km pr/ex. **248+760**

Sfârșit traseu = înainte de intrarea în Stația Caransebeș = km pr. **474+047**

Diferența de lungime totală cu traseul existent este de **878 m** (mai scurt).

Tronsoane cu linia simplă/dublă

Linie **dublă** pe traseu proiectat (71%) = **159,960 km**

Linie **simplă** pe traseu proiectat (29%) = **65,327 km**

Pe sectoare situația se prezintă astfel:



- Linie **dublă**: Cap X Craiova - Cap. Y Drobeta Tr. Sev. Est (nouă) = **110,630 km**
(de la km pr. 248+760 la km pr. 359+390)
- Linie **simplă**: Cap. Y Drobeta Tr. Sev. Est (nouă) - Cap X Iablanița = **55,353 km**
(zona Dunarii extinsă, de la km pr. 359+390 la km pr. 414+743)
- Linie **dublă**: Cap X Iablanița – Cap Y Teregova = **28,277 km**
(de la km pr. 414+743 la km pr. 443,020)
- Linie **simplă**: Cap Y Teregova - Cap X Slatina Timiș = **9,974 km**
(zona Armenis, de la km pr. 443+020 la km pr. 452+994)
- Linie **dublă**: Cap X Slatina Timiș – Sfârșitul Traseului = **21,053 km**
(de la km pr. 452+994 la km pr. 474,047).

Variante de traseu

Variante de Traseu cu linie dublă

Sunt 3 Variante de traseu:

- **Varianta nr. 3** – Zona Balota

Constă în realizarea unei variante, cu părăsirea liniei existente, între stațiile Prunișor și Dr.Tr.Severin Est, pentru ocolirea zonei Balota, pentru reducerea declivității și creșterea vitezei operaționale.

L = **26,390 km** (de la km pr. 333+000 la km pr. 359+390)

Tunel L=6,189 km. (de la km 345+900 – la km. 352+089)

Viteza: crește de la 50 km/h la **160 km/h**

Declivitate: scade de la 32‰ la **18‰**

Pe variantă se va realiza stația Prunișor la km.pr.340+590

- **Varianta nr. 11** – Zona Crușovăț - Domașnea Cornea

Constă într-o rectificare de curbe, cu deplasări stânga/dreapta față de linia existentă, pentru creșterea vitezei operaționale.

L = **10,022 km** (de la km pr. 421+628 la km pr. 431+650)

Viteza: crește de la 65 km/h la **120 km/h**

- **Varianta nr. 12** – Zona Poarta

Constă într-o rectificare de curbe, cu deplasări stânga/dreapta față de linia existentă, pentru creșterea vitezei operaționale.

L = **11,370 km** (de la km pr. 431+650 la km pr. 443+020)

Tunel L=1,279 km. (de la km 435+407 – la km. 436+686)

Tunel L=0,550 km. (de la km 437+504 – la km. 438+054)

Tunel L=0,305 km. (de la km 440+221 – la km. 440+526)

Viteza: crește de la 50 km/h la **120 km/h**

Declivitate: scade de la 24‰ la **18‰**

Se va realiza un punct de oprire nou - Poarta.

Stația Poarta existentă se va desființa, fiind în afara variantei.

Localizarea proiectului

Din punct de vedere administrativ traversează 3 județe și 30 unități administrative teritoriale (UAT):



- Județul Dolj: Craiova, Ișalnița, Almăj, Coțofeni din Față, Brădești, Filiași;
- Județul Mehedinți: Butoiești, Stângăceanu, Strehaia, Voloiac, Târna, Prunișor, Hușnicioara, Șimian, Drobeta Turnu – Severin, Ilovița, Orșova;
- Județul Caraș – Severin: Topleț, Băile Herculane, Mehadia, Iablanita, Cornea, Domașnea, Teregova, Armeniș, Slatina – Timiș, Buceșnița, Buchin, Caransebeș și Păltiniș.

În ceea ce privește componenta hidrografică, traseul căii ferate intersectează trei bazine/spații hidrografice – Jiu, Dunărea și Banat.

Traseul căii ferate Craiova – Drobeta Turnu – Severin – Caransebeș intersectează mai multe corpuri de apă de suprafață. Prin analiza datelor disponibile în raport cu lucrările propuse în proiect au fost identificate 26 de corpuri de apă de suprafață potențial afectate de proiect.

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele arii naturale protejate: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei, RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, sit RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0641 Cracul Crucii.

De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea următoarelor arii naturale protejate: ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor, RONPA0309 Domogled, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului, RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare, RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0313 Belareca, RONPA0310 Coronini - Bedina, RONPA0322 Sfinxul Bănățean RONPA0312 Iardașița, RONPA0323 Râpa Neagră, RONPA0614 Gura Văii - Vârciorova, RONPA0615 - Valea Oglănicului, RONPA0625 - Dealul Vărănic, RONPA0639 - Cracul Găioara.

Caracteristicile proiectului

Conform graficului de execuție a lucrărilor, durata estimată pentru implementarea proiectului este de 72 de luni calendaristice, din care:

- 12 luni proiectare și obținere avize;
- 60 de luni execuția lucrărilor.

Estimarea costului investiției este de:

- 1.701.899.567 Euro fără TVA,
- 8.136.101.072,60 Lei fără TVA (curs euro: 4,7806 la data de 01.05.2020).



Costul investițiilor pentru lucrări de protecția mediului (gestionarea deșeurilor, lucrări de decontaminare, refacere cadru natural, panouri fonoabsorbante, monitorizări, etc.) este de:

- 16.114.495,63 Euro fără TVA, respectiv 77.036.957,81 lei fără TVA.

Lucrări de construcție

Execuția lucrărilor necesare realizării obiectivului de investiție presupune parcurgerea următoarelor etape principale:

- predarea amplasamentului lucrărilor către antreprenor;
- trasarea lucrărilor;
- pregătirea terenului pentru amenajarea organizărilor de șantier;
- amenajarea organizărilor de șantier;
- pregătirea terenului pentru lucrările efective prin amenajarea acestuia și protejarea valorilor arheologice relevate în amplasamentul lucrărilor;
- realizarea tuturor relocărilor de utilități, necesare execuției proiectului;
- execuția lucrărilor propriu-zise al obiectivului de investiție;
- lucrări de refacere a amplasamentului;
- realizarea de probe, teste și verificări ale lucrărilor efectuate;
- recepția lucrărilor realizate.

Proiectul este constituit din următoarele categorii de lucrări:

- Poduri;
- Podețe;
- Suprastructură și terasamente de cale ferată (CF) care includ și trecerile la nivel;
- Construcții civile;
- Drumuri de acces, tehnologice/de întreținere;
- Lucrări de colectare a apelor;
- Lucrări de consolidare, apărare și protecție;
- Tunele
- Semnalizări și centralizări feroviare;
- Telecomunicații feroviare;
- Instalații sanitare;
- Instalații termo-tehnologice;
- Instalații electrice
- Lucrări pentru siguranța populației și protecția mediului;
- Lucrări pentru devierea de instalații feroviare; Lucrări de protecția mediului;
- Relocări de utilități;
- Lucrări de dezafectare și demolare.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Materii prime și resurse naturale

În perioada de execuție pentru realizarea investiției se vor utiliza următoarele resurse naturale și materii și materiale: pământ – umplutură, piatră spartă, balast, nisip, agregate naturale, pământ vegetal, apa industrială, traverse de beton, stâlpi metalici, ciment, șină, oțel beton, armături, beton, aparate de cale, dale elastice, geogril, geotextil, cămine vizitare, separator de nămol și hidrocarburi, asfalt, sămânță gazon.

În cadrul lucrărilor se dorește maximizarea procentului recuperat de materiale, prin re folosirea acestora, având în vedere că, proiectul se dezvoltă pe o infrastructură existentă, și este nevoie de demontarea elementelor structurale existente.

O parte din cantitatea de pământ necesară realizării terasamentelor va fi preluată din săparea debleurilor prevăzută în acest proiect și va fi utilizat în funcție de rezultatul testelor de laborator. Restul cantității necesare va fi extras din cariere existente și/sau din gropi de împrumut identificate de constructor, în colaborare cu primăriile localităților din zonele adiacente.

Proiectul nu presupune exploatarea resurselor naturale din ariile naturale protejate intersectate.

Aprovizionarea cu materiale se va realiza treptat, astfel încât să se evite stocarea materialelor pe termen lung și eficientizarea proceselor de transport al materialelor. Betonul de ciment și betonul asfaltic/mixtură asfaltică nu se vor prepara pe amplasamentul lucrării, ele se vor prepara în stațiile de betoane autorizate și vor fi transportate pe ampriza lucrărilor cu mijloace de transport specifice.

Combustibili

Proiectul va necesita o cantitate de 3.780.330 de tone de combustibil (motorină) pentru realizarea transporturilor și a funcționării utilajelor necesare îndeplinirii obiectivelor propuse în faza de execuție. Alimentarea cu carburanți se va asigura din afara șantierului, transportul acestora fiind efectuat cu ajutorul cisternelor.

Utilajele vor fi întreținute și verificate periodic pentru a se evita eventualele accidente sau evenimente ce pot conduce la poluarea solului, apelor sau aerului. În cazul sesizării oricăror defecțiuni, acestea vor fi remediate în ateliere specializate.

De asemenea pentru întreținerea utilajelor și vehiculelor utilizate pentru realizarea lucrărilor se estimează un necesar de cca. 38.000 tone de lubrifianți (uleiuri și vaselină).



Estimarea tipului și cantităților de emisii și deșeuri

Emisii în apele de suprafață și apele subterane

În perioada de execuție principalele surse potențiale de poluanți pentru ape sunt reprezentate de:

- lucrări realizate pe corpurile de apă (lucrări de artă, consolidarea malurilor și albiilor, devierea cursurilor de apă) care vor conduce la creșterea turbidității apei în aval de lucrări, dar și la creșterea riscului de contaminare cu carburanți sau uleiuri provenite de la utilaje. În plus, aceste lucrări vor duce la modificări în parametrii hidromorfologici ai râului;
- traficul din șantier spre și dinspre fronturile de lucru sau zonele din care sunt aduse materialele de construcții (cariere/balastiere etc);
- pierderile de materiale de construcții (în special mortar sau lapte de ciment), care pot conduce la creșterea alcalinității apei;
- transportul, manipularea și punerea în opera a materialelor de construcție (betoane, pământ, piatră sparta, nisip) și a materialelor rezultate din demolări;
- organizările de șantier (deversarea de ape tehnologice în cazul producerii unor accidente/avarii la facilitățile de epurare ape uzate, pierderi accidentale de materiale, combustibili, uleiuri din mașinile și utilajele șantierului);
- traficul auto (manevrarea defectuoasă a autovehiculelor care transportă diverse tipuri de materiale sau a utilajelor în apropierea cursurilor de apă).
- depozitarea și gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor rezultate în urma lucrărilor de construcție;
- gestionarea necorespunzătoare a apelor uzate menajere rezultate în grupurile sanitare din cadrul organizărilor de șantier;
- spălarea utilajelor și a mijloacelor de transport la nivelul organizării de șantier.

În perioada de operare este posibilă poluarea apelor de suprafață și subterane numai în cazul producerii unei poluări accidentale cu poluanți specifici rezultați ca urmare a producerii unor accidente feroviare sau a defecțiunilor înregistrate la mijloacele de transport (vagoane cisternă pentru produse lichide sau vagoane specializate pentru transportul produselor pulverulente). Sursele potențiale de poluanți pot fi reprezentate de:

În etapa de dezafectare principalele intervenții considerate ca având un potențial efect asupra apelor de suprafață sunt reprezentate de realizarea organizărilor de șantier și a zonelor de depozitare a materialelor și de execuția lucrărilor de demolare și eventuala gestionare neadecvată a deșeurilor rezultate în urma demolărilor.

Emisii atmosferice

În perioada de execuție a lucrărilor necesare realizării proiectului, principalele surse de emisii atmosferice vor fi reprezentate de:

- activitățile de manevrare a maselor de pământ (decopertare, săpături, umpluturi, încărcare, descărcare, transport), a unor materiale de construcție (nisip, pietriș,



- balast) și a deșeurilor provenite din demolări – surse staționare nedirijate. Poluanți: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;
- depozitarea temporară a materialelor pulverulente (nisip, pământ) ce pot fi antrenate de vânt. Poluanți: pulberi în suspensie și pulberi sedimentabile;
 - grupurile electrogene pentru asigurarea alimentării cu energie în organizările de șantier și în fronturile de lucru – sursă staționară dirijată. Poluanți: NO₂, SO₂, CO, pulberi;
 - stocarea motorinei. Poluanți: compuși organici volatili;
 - sursele de emisie mobile (vehicule și utilaje ce participă la amenajarea terenului și la transportul materialelor și echipamentelor, precum și la aprovizionarea cu subțanțe și materiale pe durata executării lucrărilor de construcție. Poluanți: NO_x, SO_x, CO, pulberi în suspensie, particule cu metale grele.

Emisiile de poluanți atmosferici vor fi generate prin lucrări necesare desfășurării întregului proces de construcție, începând cu săpături și excavații și continuând cu lucrările de umplutură, realizarea terasamentului căii ferate și realizarea lucrărilor de artă.

Zona fronturilor de lucru va constitui cea mai importantă sursă de emisii întrucât cumulează activitatea mai multor factori poluanți. Lucrările de construcții includ deopotrivă și numeroase surse mobile reprezentate de utilajele necesare desfășurării lucrărilor de amenajare a terenului și de construire a obiectivelor, de vehiculele care vor asigura transportul materialelor de construcții, precum și de aprovizionarea cu materiale necesare lucrărilor de construcție, dar și de vehiculele necesare evacuării deșeurilor de pe amplasament.

Funcționarea acestora va fi intermitentă, în funcție de programul de lucru și de graficul lucrărilor. Lucrările aferente proiectului vor fi realizate cu utilaje moderne (excavator, buldozer, încărcător, automacara etc.). În cea mai mare parte, sursele de emisie a poluanților atmosferici sunt surse la sol (exceptând lucrările de artă amplasate la înălțimi ridicate față de nivelul solului), libere, deschise și mobile sau staționare difuze/dirijate.

În perioada de operare a obiectivului, sursele de poluanți atmosferici vor fi mobile, reprezentate de garniturile de tren cu locomotive diesel ce vor circula pe calea ferată. Principalii poluanți emiși de către traficul feroviar sunt:

- precursori ai ozonului (CO, NO_x, NMVOC);
- gaze cu efect de seră (CO₂, CH₄, N₂O);
- substanțe acidifiante (NH₃, SO₂);
- particule în suspensie (PM);
- substanțe cancerigene (HAP și POP);
- metale grele.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

În etapa de dezafectare a proiectului, sursele de impurificare a aerului vor fi similare cu cele din etapa de construcție, lucrările fiind realizate cu aceleași tipuri de utilaje.

Analiza în RIM a componentelor de mediu s-a desfășurat pentru fiecare componentă asupra căreia implementarea proiectului ar putea genera un impact potențial. Au fost considerate efectele generate atât în etapa de construcție, cât și în cea de operare și dezafectare, efecte asupra cărora este necesară aplicarea măsurilor de evitare și reducere a impactului, recomandate.

Pentru toate situațiile în care au fost identificate impacturi negative semnificative, în RIM au fost propuse măsuri de reducere a impactului (prezentate în Capitolul 8).

Principalele concluzii ale Studiului de evaluare adecvată (EA)

Traseul propus al proiectului intersectează următoarele arii naturale protejate: ROSCI0045 – Coridorul Jiului, ROSCI0366 – Râul Motru, ROSCI0420 – Oprănești, ROSPA0026 – Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier, ROSPA0080 – Munții Almăjului – Locvei, ROSCI0206 – Porțile de Fier, ROSCI0069 – Domogled – Valea Cernei, ROSCI0385 – Râul Timiș între Rusca și Prisaca, ROSCI0284 – Cheile Teregovei, RONPA0014 Parcul Natural Porțile de Fier, sit RORMS0006 Parcul Natural Porțile de Fier, RONPA0641 Cracul Crucii

De asemenea, traseul cf trece prin vecinătatea arii naturale protejate: ROSCI0405 – Dealurile Strehaia – Bâtlanele, ROSPA0035 - Domogled – Valea Cernei și ROSCI0432 – Prunișor, RONPA0309 Domogled, RONPA0624 Dealul Duhovnei, RONPA0642 Fața Virului, RONPA0325 Dealul Petrolea - Cuptoare, RONPA0643 Locul fosilifer Pietrele Roșii, RONPA0313 Belareca, RONPA0310 Coronini - Bedina, RONPA0322 Sfinxul Bănățean RONPA0312 Iardașița, RONPA0323 Râpa Neagră, RONPA0614 Gura Văii - Vârciorova, RONPA0615 Valea Oglănicului, RONPA0625 Dealul Vărănic, RONPA0639 Cracul Găioara.

La evaluarea impactului pe care lucrarea o are asupra speciilor și habitatelor s-a ținut seama și de faptul că lucrarea are două caracteristici principale, prima reprezentată de lucrări de reabilitare a liniei existente și a doua reprezentată de lucrări de execuție noi.

În zona proiectului analizat, au fost identificate specii sau habitate care se regăsesc în formularele standard ale siturilor ROSCI0045, ROSCI0069, ROSCI0206, ROSCI0284, ROSCI0366, ROSCI0385, ROSCI0432, ROSPA0026, ROSPA0080 și ROSPA0035, despre care se consideră că fac parte din populațiile acelor situri, fiind situate în proximitatea acestora.

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse, putându-se menționa următoarele concluzii:



- pierderea, fragmentarea sau afectarea sub o anumită formă a suprafeței de teren din sit va avea un potențial impact negativ nesemnificativ, deoarece în cazul majorității siturilor, traseul proiectat al căii ferate se va suprapune doar tangențial, ori trece prin sit însă strict pe vechiul amplasament al căii ferate, iar pentru câteva situri (ROSCI0405 Dealurile Strehăia-Băltanele, ROSCI0432 Prunișor) nu există suprapunere și nici vreo relație de vecinătate;
- perturbarea speciilor de faună pentru care au fost declarate siturile, prin activitățile specifice șantierului și ulterior dării în funcțiune a investiției, va avea efecte temporare nesemnificative. Șantierul va avea o durată limitată în timp și se vor respecta măsurile de diminuare a impactului propuse în cadrul acestui studiu. Pentru perioada de funcționare a căii ferate, potențialele efecte negative vor fi diminuate sau eliminate prin măsurile specifice de reducere a impactului propuse, dar și datorită existenței actualei căi ferate și deci a unui grad de toleranță față de aceasta și de activitățile umane aferente;
- luând în calcul faptul că linia existentă a fost în exploatare pe o perioadă mare de timp, se poate considera că toate componentele biodiversității au ajuns la un procent semnificativ de absorbție și de integrare a caracteristicilor tehnice ale lucrării. Menținerea stării de conservare existente va fi posibilă prin respectarea măsurilor impuse de prevenire și reducere, prevăzute atât în legislație, în prezentul studiu, cât și în planurile de management ale siturilor pe care calea ferată le intersectează sau cu care se învecinează.
- speciile susceptibile a recepta diferite efecte din partea proiectului au fost determinate pe criteriul prezenței efective a speciei în zona proiectului, dar nu s-a limitat la aceasta, ci au fost inventariate și analizate toate habitatele potențiale care ar putea fi utilizate de speciile de interes comunitar în zona proiectului. De asemenea, a fost analizat și impactul indirect asupra speciilor, prin degradarea habitatului specific acestora din situri în primul rând prin poluarea aerului sau apei, dar și efectul de dislocare (îndepărtare) care ar putea fi indus speciilor prin antropizare, zgomot, determinând speciile să migreze în zone mai puțin antropizate. În cadrul studiului, au fost evaluate toate formele de efect care sunt susceptibile a avea impact semnificativ asupra unor specii sau habitate pentru care au fost desemnate siturile de interes comunitar din zona de impact a proiectului;
- evaluarea impactului asupra speciilor și habitatelor s-a făcut în funcție de obiectivele specifice de conservare ale fiecărei specii și habitat de interes comunitar din situri, dar s-a vizat și modul în care proiectul poate afecta integritatea ariilor naturale protejate per ansamblu;
- prin implementarea proiectului nu se vor reduce suprafețele habitatelor și/sau a numărului exemplarelor speciilor de interes comunitar din ariile protejate de interes comunitar din proximitatea acestuia;



- proiectul va conduce la diminuarea unor suprafețe reduse din habitatele caracteristice unor specii de interes comunitar, impactul reducerii acestora fiind nesemnificativ. Riscul de coliziune în timpul funcționării este redus, iar dacă se vor aplica măsurile de reducere a impactului propuse, acesta va fi și mai scăzut și nu va afecta dinamica populațiilor speciilor din situri;
- proiectul nu va avea ca efect fragmentarea suplimentară a habitatelor propice speciilor de interes comunitar din ariile naturale protejate din proximitatea proiectului, iar prin aplicarea măsurilor de reducere privind asigurarea conectivității, impactul va fi negativ nesemnificativ;
- în zona de realizare a tunelului de la km 345+900 - 352+089, situat în interiorul ROSCI0420 Oprănești, se va acorda o atenție sporită speciei *Testudo hermanni* și anume: în cazul observării speciei în zona afectată de proiect, se recomandă aplicarea de măsuri necesare pentru relocare în siguranță cu personal de specialitate în biologia herpetofaunei, care va alege modalitatea optimă de relocare;
- proiectul nu va avea un impact negativ asupra factorilor care determină menținerea stării favorabile de conservare a ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
- proiectul nu va produce modificări ale dinamicii relațiilor ce definesc structura și/sau funcția ariilor naturale protejate de interes comunitar din zona amplasamentului;
- în consecință, se poate afirma că integritatea ariilor naturale de interes comunitar nu este afectată ca urmare a implementării proiectului;
- impactul este manifestat în mare parte doar prin efecte indirecte asupra speciilor și habitatelor pentru care au fost desemnate cele 12 situri, fără a exista impact potențial negativ semnificativ asupra acestora.

Principalele concluzii ale Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă (SEICA)

Prezentul studiu a urmărit analiza potențialelor impacturi asupra stării/ potențialului ecologic și stării chimice a corpurilor de apă de suprafață, respectiv stării cantitative și calitative a corpurilor de apă subterană, ca urmare a implementării proiectului.

Au fost identificate 26 de corpuri de apă de suprafață ca fiind potențial afectate de proiect. Dintre cele 26 de corpuri de apă de suprafață pentru care au fost identificate potențiale impacturi, 21 sunt traversate cu poduri, 3 cu viaducte, iar 2 sunt traversate cu podețe.

Aceste structuri există în prezent pe corpurile de apă analizate, proiectul vizând înlocuirea lor și realizarea sau refacerea amenajărilor hidrotehnice de protecție a acestora.



Proiectul propune lucrări de deviere a corpului de apă Belareca – izv.-cf.Mehadica + afl. (RORW6.2.12_B1) în zona viaductului de la km.427+619 pe lungimea de 100 m și o corecție a albiei în zona podului de la km.427+242.

Proiectul propune în aceste zone protecția malurilor cu saltele de gabioane, iar împotriva afuierii pilelor viaductului au fost prevăzute saltele de anrocamente.

Având în vedere lungimile relativ mici ale acestor lucrări raportate la lungimea totală a corpurilor de apă unde acestea au fost propuse, nu s-a considerat un potențial impact semnificativ ce ar putea conduce la deteriorarea stării corpurilor de apă, însă în studiu au fost prevăzute măsuri de reducere a impactului datorat acestor tipuri de lucrări.

Corpurile de apă de suprafață intersectate de traseul proiectului de reabilitare a căii ferate Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș sunt atât de tip natural (râu natural), cât și puternic modificat. Majoritatea corpurilor de apă intersectate prezintă o stare/potențial ecologic(ă) Bun(ă).

Din punct de vedere al stării chimice, toate corpurile de apă de suprafață prezintă o stare chimică Bună cu excepția corpului de apă Dunarea- Portile de Fier 1.

Pentru acest corp de apă în cadrul prezentului studiu nu au fost identificate mecanisme cauza efecte directe sau indirecte.

Analiza alternativelor rezonabile

A fost studiată o listă lungă cuprinzând 27 variante posibile de traseu care vizează atingerea standardelor corespunzătoare unui coridor feroviar.

Ulterior, de comun acord cu beneficiarul și Jaspers, au fost concepute metode de clasificare a variantelor de traseu, calculând indici Cost/Eficiență (I1, I2 și I3), atribuiți fiecărei variante ce a fost analizată.

Variantele de traseu cu performanțe slabe au fost eliminate.

Pentru stabilirea finală a scenariilor alternative, clasarea variantelor va fi luată în considerare, împreună cu implicațiile financiare.

În concordanță cu cerințele beneficiarului, au fost concepute 3 scenarii alternative pentru reabilitarea liniei de cale ferată, alternative care cuprind anumite variante:

- *Alternativa 1: "A face minimum" (reabilitarea fără variante de traseu - fără dublarea liniei simple);*
- *Alternativa 2: Medie (variante de traseu cu performanțe ridicate și dublarea pe unele zone de traseu);*
- *Alternativa 3: înaltă (variante de traseu cu performanțe ridicate și variante de traseu cu performanțe medii și dublarea liniei de cale ferată cu câteva excepții).*

Cele trei alternative de traseu au fost identificate având în vedere analiza cost/eficiență aferentă fiecărei variante de traseu.

Criteriile care au stat la baza propunerii alternativelor de traseu, au fost următoarele:



- sporirea confortului traficului de călători;
- evitarea realizării supralărgirilor și supraînălțărilor, impuse de instrucțiunile în vigoare;
- pentru majoritatea curbelor de pe traseul existent;
- reducerea cheltuielilor de întreținere, pe timpul exploatarei liniei de cale ferată;
- evitarea zonelor restrictive datorate siturilor arheologice, amplasate în vecinătatea liniei de cale ferată, precum și a ariilor naturale protejate;
- evitarea zonelor populate, cu o densitate semnificativă a construcțiilor existente;
- optimizarea suprafețelor de teren ce ar trebui expropriate;
- reducerea, la maxim, a numărului și complexității lucrărilor de artă (poduri, pasaje;
- tuneluri etc.) și a devierilor de cursuri de apă, ale râurilor din vecinătatea căii ferate, lucrări ce sunt necesare pentru realizarea alternativelor de traseu propuse;
- afectarea, la minim, a circulației trenurilor pe perioada de execuție a lucrărilor propuse;
- timpul parcurs pe fiecare alternativă propuse.

Pentru analiza impactului asupra mediului pentru fiecare alternativă propusă au fost utilizate anumite criterii:

- biodiversitate – intersecția cu arii protejate, rezervații naturale (specii de floră și faună protejate);
- intersecția cu corpurile de apă de suprafață;
- impactul asupra proprietăților rezidențiale (locuințelor);
- așezări umane – demolări;
- disconfortul generat de execuția lucrărilor, exprimat prin durata execuției acestora;
- impactul asupra terenului din zona proiectului, exprimat prin suprafața de teren expropriat pentru proiect (teren ocupat suplimentar de proiect);
- planificare și dezvoltare, exprimat prin impactul asupra proiectelor dezvoltate în regiune, în paralel cu proiectul analizat;
- schimbări climatice – intersecția cu zonele de risc din punct de vedere al schimbărilor climatice.

➤ **Alternativa 1 (minimala):** Se va păstra nemodificat traseul actual al liniei c.f. Linia existentă și stațiile existente se vor reabilita la standardele tehnice ale proiectului, fără dublarea liniei simple, fără variante de traseu și fără nici o schimbare a declivităților existente, care ajung la 32 %.

Alternativa 1, nu respectă standardele impuse Proiectului (ale Coridorului) și cerințele privind exploatarea trenurilor, stabilite prin Studiul Coridorului. Din acest motiv consideram că această alternativă nu poate fi considerată ca alternativă fezabilă și nu va fi analizată în Studiul de Fezabilitate Final.



Alternativa 1 nu este în măsură să contribuie la îmbunătățirea calității mediului în zonă și nici la îmbunătățirea condițiilor socio-economice, reprezentând alternativa cea mai defavorabilă.

- **Alternativa 2 (medie):** În această alternativă, caracteristicile tehnice principale sunt declivitatea maximă este 18 ‰, care permite o circulație a trenurilor de maxim 1100-1200 tone, cu tracțiune unică, trenurile excepționale necesitând tracțiune dublă și dublarea liniei cf, cu excepția zonei dunărene și a zonelor dintre Drobeta Tr Severin Est (nouă) - Iablanița și Teregova – Slatina Timiș. Dublarea s-a făcut cu respectarea problemelor de mediu și de cost, precum și luând în considerare variantele de traseu cu un coeficient ridicat al analizei cost/eficiență (variantele 3 "Balota", varianta 11 zona Crușovăț – Domașnea Cornea, varianta 12 "Poarta"). Rezultă că Alternativa 2 poate rezolva principalele probleme legate de traficul feroviar și componenta strategică a acestei secțiuni.

Alternativă 2 include variante de traseu care, deși foarte costisitoare, sunt esențiale pentru atingerea standardelor minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

- **Alternativa 3** cu declivitate maximă 15 ‰ (standardul AGC-AGTC pentru liniile reabilite) poate permite circulația trenurilor cu tracțiune simplă cu un tonaj de 1500 tone, iar pentru trenurile cu tonaj mai mare va fi necesară o tracțiune dublă. În această alternativă, pe lângă variantele din alternativa 2, au fost adăugate și alte variante de traseu cu prioritate medie conform analizei cost / eficiență. *Costul de investiție al Alternativei 3 rezultă la o valoare mare din punct de vedere financiar și deci nu este fezabilă din punct de vedere financiar și economic.*

Concluziile analizei alternativelor

Alternativa 1

Alternativa 1 nu respecta standardele impuse unui Coridor c.f. și cerințele privind exploatarea trenurilor, stabilite pentru un Coridor.

Nu rezolvă problemele din zonele cu risc hidro-geologic ridicat și problemele de tracțiune a trenurilor datorate declivității ridicate.

Alternativa 2

Alternativă 2 include variante de traseu care, deși foarte costisitoare, sunt esențiale pentru atingerea acelor standarde minime, necesare pentru respectarea țintelor de operare a Coridorului, în special în ceea ce privește declivitatea maximă.

Alternativa 3

Costul de investiție al Alternativei 3 este prea mare și nu este fezabilă în termeni financiari și economici.



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Alternativa 2 este o alternativă recomandată pentru analiză finală.

În urma analizei celor trei alternative, Beneficiarul a avizat favorabil Alternativa 2 de traseu, așa cum a fost propus de proiectant.

Suplimentar descrierii proiectului prezentață mai sus, în rezumatul non-tehnic principalele informații sunt prezentate în raport cu următoarele întrebări:

De ce a fost realizat un studiu de impact asupra mediului?

Rolul RIM este acela de a identifica limitările existente din punct de vedere al protecției mediului în construcția și operarea liniei de cale ferată Craiova – Drobeta Turnu-Severin – Caransebeș.

Raportul este destinat identificării tuturor efectele și impacturile generate de proiect și propune măsuri adecvate pentru evitarea sau reducerea formelor de impact.

Măsurile sunt ulterior preluate în proiect asigurând astfel că forma finală a proiectului ia în considerare toate aspectele relevante de mediu.

Scopul RIM este acela de a furniza proiectului elementele esențiale pentru evitarea producerii unor impacturi semnificative asupra populației și mediului înconjurător.

Ce alți pași au fost derulați până?

A fost realizat și depus un Memoriu de Prezentare al proiectului. Acesta conține o descriere a lucrărilor propuse și o identificare preliminară a impacturilor asupra mediului. Concomitent cu RIM au fost elaborate Studiul de Evaluare Adecvată (care evaluează impactul proiectului asupra siturilor Natura 2000) și Studiul de Evaluare a Impactului asupra Corpurilor de Apă.

În ce constă proiectul?

Proiectul constă în redeschiderea unui important tronson feroviar ce se va desfășura pe linia de cale ferată Craiova-Drobeta Turnu-Severin-Caransebeș, cu scopul de a creșterea sustenabilitatea și calitatea transportului feroviar, de a micșora timpul necesar și implicit de a reduce costurile asociate parcurgerii acestei rute feroviare, asigurând conectivitatea la nivel local și regional.

Pe termen scurt, viabilitatea proiectelor de dezvoltare teritorială se concretizează în primul rând în *capacitatea acestora de a atrage și fixa resurse* (mai ales financiare, dar și umane, tehnologice etc.). Pe de altă parte, proiectele sunt viabile în măsura în care *antrenează resursele și energiile locale*, astfel încât, pe termen lung, dezvoltarea să fie de tip endogen și să răspundă celui de-al treilea principiu, și anume **principiului sustenabilității** (durabilității).

Sustenabilitatea este un concept al dezvoltării cuprinzător care „are drept scop ceea ce este potrivit pentru mediu, corect din punct de vedere social și economic posibil”.

Una din țintele incluse în Cartea Albă a Transporturilor (2011), așa cum am mai precizat, este transferul a peste 30% din transportul de marfă către alte moduri de



transport sustenabile - transport feroviar - până în 2030 și, reducerea efectelor negative asupra mediului prin scăderea emisiilor de carbon și a consumului de resurse energetice.

Master Planul General pentru Transport a definit un pachet integrat de reformă, în deplină corelare cu obiectivele europene de promovare durabilă a modurilor prietenoase de transport, cuprinzând o serie de măsuri de reformă și investiții orientate spre eficientizarea, comercializarea și competitivizarea transportului feroviar, urmărind următoarele rezultate principale:

- grad ridicat de utilizare a rețelei feroviare;
- sustenabilitate crescută a rețelei feroviare;
- competitivizarea serviciilor de transport de marfă și călători.

Investiția promovată în cadrul acestui studiu de fezabilitate reflectă pozitiv **atingerea obiectivului sustenabilității din punct de vedere al impactului asupra mediului.**

Cum va fi implementat proiectul?

Execuția lucrărilor necesare realizării obiectivului de investiție presupune parcurgerea următoarelor etape principale:

- Predarea amplasamentului lucrărilor către antreprenor;
- Trasarea lucrărilor;
- Pregătirea terenului pentru amenajarea organizărilor de șantier;
- Amenajarea organizărilor de șantier;
- Pregătirea terenului pentru lucrările efective prin amenajarea acestuia și protejarea valorilor arheologice relevate în amplasamentul lucrărilor;
- Realizarea tuturor relocărilor de construcții și instalații, necesare execuției proiectului;
- Execuția lucrărilor propriu-zise la obiectivul de investiție;
- Lucrări de refacere a amplasamentului;
- Realizarea de probe, teste și verificări ale lucrărilor efectuate;
- Recepția lucrărilor realizate.

Proiectul este constituit din următoarele categorii de lucrări:

- Poduri;
- Podețe;
- Suprastructură și terasamente de cale ferată (CF) care includ și trecerile la nivel;
- Construcții civile;
- Drumuri de acces, tehnologice/de întreținere;
- Lucrări de colectare a apelor;
- Lucrări de consolidare, apărare și protecție;
- Tunele
- Semnalizări și centralizări feroviare;
- Telecomunicații feroviare;



- Instalații sanitare;
- Instalații termo-tehnologice;
- Instalații electrice
- Lucrări pentru siguranța populației și protecția mediului;
- Lucrări pentru devierea de instalații feroviare; Lucrări de protecția mediului;
- Relocări de utilități;
- Lucrări de dezafectare și demolare.

Ce activități se vor desfășura în perioada de operare a investițiilor?

În perioada de operare, principala activitate constă în desfășurarea traficului feroviar. Alte activități constau în:

- Realizarea lucrărilor de întreținere și mentenanță care implică lucrări de realizare a reparațiilor la nivelul terasamentului (excavări, suduri etc.), și controlul vegetației (efectuat atât mecanizat cât și chimic, prin utilizarea substanțelor erbicide aplicate pe taluzul terasamentului);
- Activități specifice de servicii pentru călători ce implică informarea cu privire la mersul trenurilor, vânzări de bilete de călătorie, anunțuri etc.;
- Gestionarea apei pluviale de pe suprafața căii ferate și a apelor uzate ce sunt colectate și preepurate în separatoare de hidrocarburi prevăzute înainte de evacuarea în emisari;
- Gestionarea deșeurilor.

Care este durata de viață a investițiilor propuse?

Durata etapei de operare nu este limitată în timp, pe parcursul operării căii ferate urmând a fi executate lucrări de întreținere și intervenții în caz de situații de urgență. Diferitele componente ale construcțiilor au durate de viață limitate (de la câțiva ani până la zeci de ani) și ca atare necesită înlocuire. Înlocuirile se fac în cadrul lucrărilor de întreținere și mentenanță sau pot face obiectul unor proiecte dedicate de reabilitare.

Care este producția și cu ce resurse se realizează ?

Proiectul nu propune realizarea unor activități productive.

Sunt aceste investiții incluse în planurile elaborate la nivel local, județean sau regional?

Proiectul va fi finanțat printr-un program european de finanțare (programul CEF) și resurse de stat în conformitate cu un acord de finanțare care va trebui să fie semnat între Guvernul României și EU.

Proiectul este prevăzut în Master Planul General de Transport al României, Plan ce a fost supus evaluării strategice de mediu și pentru care a fost emis Avizul de mediu nr.33/11.12.2015.



Ce poluanți vor fi evacuați în aer ca urmare a implementării proiectului ?

În perioada de construcție se desfășoară activități ce presupun degajarea de praf și alți poluanți atmosferici precum gazele de eșapament aferente utilajelor implicate în execuția lucrărilor sau gaze de ardere generate de utilizarea aparatelor de sudură și tăiere.

Pentru evaluarea impactului au fost calculate cantitățile de poluanți atmosferici generați cu ajutorul metodologiilor de calcul agreeate (în principal metodologia Europeană EMEP/EEA 2016 și 2019) și au fost raportate la limitele prevăzute de legislația în vigoare (pentru poluanții și situațiile pentru care legislația prevede astfel de limite).

Pentru traficul feroviar, în principal în perioada de operare, nu va reprezenta o sursă importantă de poluanți atmosferici - traficul feroviar fiind electricizat. Realizarea proiectului permite reducerea emisiilor de poluanți datorită reducerii traficului auto prin atragerea transportului de călători și marfă pe linia cf reabilitată.

A fost propus un plan de monitorizarea calității aerului și intervenții în caz de depășire a limitelor prevăzute de legislația în vigoare.

Ce poluanți vor fi evacuați în apă ca urmare a implementării proiectului ?

În perioada de execuție a lucrărilor nu vor exista evacuări directe de ape uzate în ape subterane sau cursuri de apă de suprafață. În această perioadă se pot produce însă scurgeri accidentale ca urmare a manevrării defectuoase a substanțelor periculoase, a deeurilor sau a apelor uzate generate în timpul construcției.

Pentru evitarea unor situații de poluări accidentale au fost propuse măsuri de către evaluator.

În etapa de operare, la nivelul căii ferate, singurele ape cu încărcare de poluanți sunt cele pluviale, colectate de la stațiile de cale ferată. Aceste ape sunt pre-epurate în instalații pentru reținerea nisipului și a produselor petroliere. La nivelul stațiilor CF se vor genera și ape uzate menajere rezultate din activitatea grupurilor sanitare. Pentru gestionarea apelor uzate menajere, generate în cadrul obiectivelor de mai sus, sunt prevăzute soluții proprii în incinta fiecărui amplasament, fie prin racordare la rețelele existente, fie prin realizarea de soluții locale prevăzute prin proiect.

A fost propus un plan de monitorizarea a calității apelor și intervenții în caz de depășire a limitelor prevăzute de legislația în vigoare.

Ce poluanți pot ajunge pe sol ?

Pe sol pot ajunge toți poluanții emisi în atmosferă (particule din lucrările de execuție, gaze de eșapament), precum și ca urmare a unor deversări accidentale (atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare).

Solurile aflate în imediata vecinătate a căii ferate sunt mai expuse procesului de acumulare a poluanților în sol.

A fost propus un plan pentru monitorizarea calității solurilor cu măsuri și intervenții în caz de depășire a limitelor prevăzute de legislația în vigoare.



Implementarea proiectului va conduce la creșterea nivelurilor de zgomot?

Execuția lucrărilor în perioadă de reabilitare a liniei c.f., cât și traficul feroviar din perioada de operare reprezintă surse importante de zgomot. Pentru limitarea efectelor zgomotului au fost prevăzute măsuri de evitare și reducere a impactului. Principala măsură adoptată constă în prevederea de panouri fonoabsorbante în perioada operării (panouri fixe).

Soluțiile constructive performante reprezentate de șine care produc zgomot și vibrații mai reduse decât cele actuale, vor conduce la o situație mai favorabilă din punct de vedere al nivelului de zgomot.

Proiectul generează poluare termică (căldură) sau radioactivă?

Proiectul nu va genera poluare radioactivă. Sursele de radiații existente la nivelul obiectivelor propuse prin proiect nu depășesc radiațiile întâlnite în locuințele dotate cu echipamente electrocasnice.

Proiectul nu generează poluare termic.

Ce deșeuri sunt produse și cum vor fi gestionate?

Deșeurile ce urmează a fi generate în etapa de execuție a proiectului vor fi cele rezultate din activitățile constructive, respectiv deșeuri municipale, amestecuri metalice, deșeuri din lemn/metalcu conținut de substanțe periculoase, deșeuri din materiale plastice, sticlă, deșeuri de ambalaje fără conținut de substanțe periculoase, ambalaje cu conținut de substanțe periculoase, materiale absorbante contaminate cu ulei, uleiuri uzate provenite de la utilajele de construcție, deșeuri din construcții și demolări, deșeuri de la sudură, pământ și pietre cu conținut de substanțe periculoase, nămoluri din bazinele etanșe vidanjabile.

În etapa de operare a proiectului vor fi generate următoarele tipuri de deșeuri: deșeuri municipale amestecate, hârtie și deșeuri specifice activității de birou, amestecuri metalice, materiale plastice, nămoluri de la preepurarea apelor pluviale potențial contaminate cu hidrocarburi.

În toate etapele proiectului se vor încheia contracte cu societăți autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deșeuri generate. Toate deșeurile generate în urma proiectului, în toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafețe special amenajate în acest sens. În cazul deșeurilor periculoase, se vor lua măsuri speciale de gestionare a acestora (prin depozitarea separată doar pe suprafețe impermeabile), pentru a nu contamina restul deșeurilor sau solul.

În perioada de execuție se urmărește ca modul de gestionare a deșeurilor să se facă conform H.G. nr. 856/2002 (Anexa 1 a) și OUG 92/2021 privind regimul deșeurilor și să respecte ierarhia deșeurilor, din cadrul Directivei 2008/98/CE.

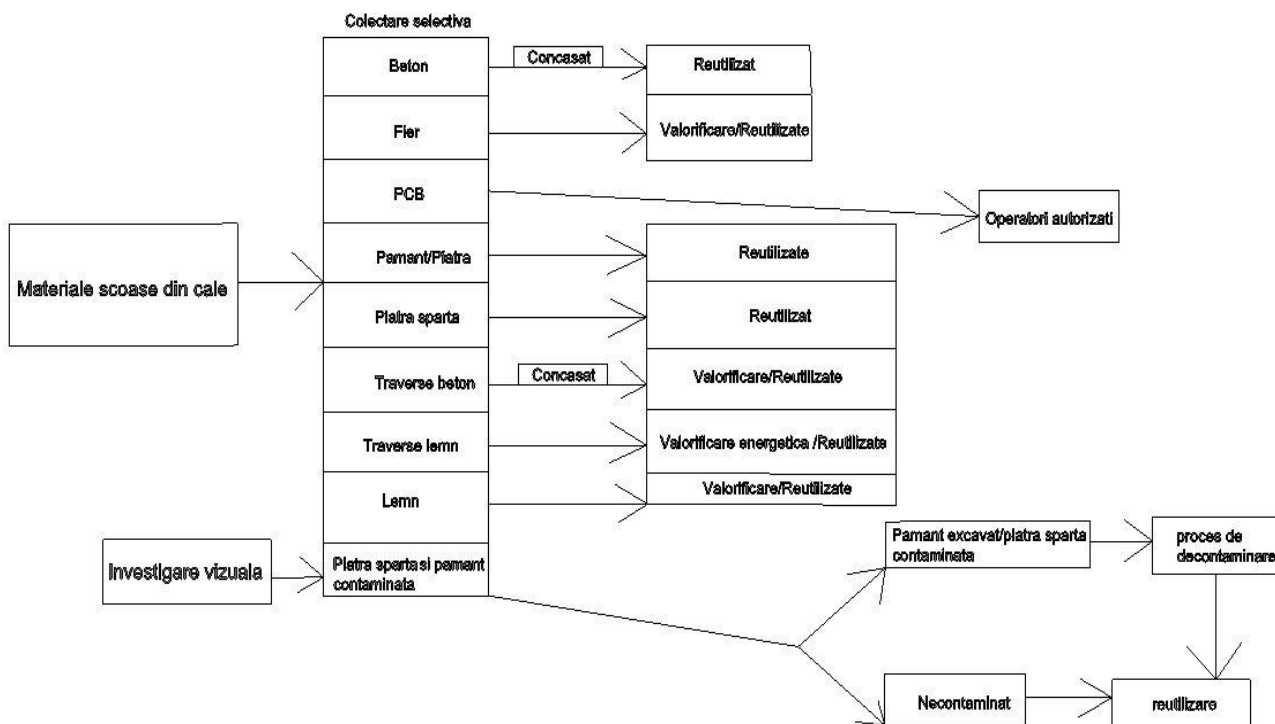


Componentele căii care vor rezulta ca urmare a reabilitării se pot reutiliza astfel:

- șinele de cale ferată semibune și recondiționate vor fi reutilizate pentru întreținerea și reparații la linii, iar șinele declasate sunt valorificate ca fier vechi;
- traversele de lemn semibune și reparate se vor reutiliza în triaje și ateliere, iar cele declasate se vor valorifica energetic în fabrici de ciment autorizate;
- traverse de beton semibune și reparate se vor reutiliza pe liniile secundare, triaje și ateliere, iar traversele declasate se vor reutiliza pentru lucrări de consolidări, apărări de maluri, drumuri tehnologice, fundații;
- aparatele de cale și materialul mărunț de cale semibune și recondiționate se reutilizează, iar cel declasat se valorifică ca fier vechi;
- piatra spartă recuperată, curată, se reintroduce în cale, iar deșeurile de ciur se reutilizează ca material pentru substratul căii sau la alte construcții;
- pământul și pietrișul rezultate din săpătură se vor reutiliza la drumuri locale sau se vor depozita în locuri acceptate de autoritățile locale.

Deșeurile rezultate din construcții/demolări cale vor fi sortate direct la sursă și colectate selectiv în vederea alegerii opțiunii de gestionare în așa fel încât 70% să fie reutilizate, Conform Directivei 2008/98/CE.

Trasabilitatea materialelor scoase din cale prin desființarea/reabilitarea liniei cf



Care este metodologia utilizată pentru evaluarea impactului asupra mediului?

Metodologia utilizată pentru evaluarea impactului asupra mediului a implicat următoarele etape:





- Studiul condițiilor inițiale;
- Studiul alternativelor de proiect și contribuții la selectarea acestora;
- Identificarea sensibilității zonelor în care este propus proiectul;
- Identificarea efectelor proiectului (modificări fizice, emisiile generate, deșeuri);
- Cuantificarea efectelor (calculare, modelări, estimări);
- Identificarea formelor de impact – modificări la nivelul componentelor sensibile (ex: biodiversitate, mediul social, etc.);
- Predicția și cuantificarea formelor de impact identificate;
- Evaluarea semnificației impacturilor pe baza pragurilor de semnificație stabilite pentru fiecare componentă;
- Analiza cumulării impacturilor ca urmare a realizării altor proiecte în aceeași zonă;
- Stabilirea măsurilor de evitare și reducere a impacturilor semnificative;
- Evaluarea impactului rezidual, estimat după implementarea măsurilor;
- Stabilirea unui program de monitorizare a impacturilor semnificative și a eficienței măsurilor.

Evaluarea alternativelor de proiect s-a bazat pe o analiză a alternativei minimală, medie și maximală ce s-a axat pe domeniile financiar (costuri de investiție, exproprii, cheltuieli de dublare, cheltuieli de întreținere), protecția mediului, execuția lucrării (durata și timpul necesar dublării, folosirea traseului existent).

Identificarea efectelor s-a bazat pe analiza modificărilor posibil a fi generate de proiect asupra mediului fizic ca o consecință directă a realizării acestuia. Identificarea efectelor a presupus parcurgerea următorilor pași:

- Analiza tuturor intervențiilor propuse în cadrul proiectului;
- Identificarea tuturor activităților ce rezultă din construcția și operarea investițiilor;
- Identificarea tuturor modificărilor (efectelor) ce au loc în mediul fizic și socio-economic ca urmare a realizării și operării intervențiilor.
- Pentru cuantificarea efectelor au fost utilizate:
- informații puse la dispoziție de proiectant (suprafețe afectate, localizare, cantități, etc);
- calculare și modelări (ex: în cazul dispersiei emisiilor atmosferice);
- estimări bazate pe experiența altor proiecte similare sau furnizate în cadrul unor ghiduri de profil.

Identificarea formelor de impact s-a realizat pe baza listei de efecte și pe identificarea modificărilor care pot avea loc la nivelul elementelor sensibile (ex: aer, apă, biodiversitate, mediu social etc.) ca urmare a acestor efecte.

Realizarea predicției impacturilor a implicat analiza mai multor parametri specifici, atât din punct de vedere calitativ, cât și din punct de vedere cantitativ, unde acest lucru a fost posibil. Printre variabilele analizate au fost: etapa proiectului, tipul și natura impactului, potențialul cumulativ al impactului, extinderea spațială, durata, frecvența, probabilitatea și reversibilitatea. În cazul apariției aceleiași forme de



impact ca urmare a mai multor efecte, nivelul acestuia a fost analizat o singură dată pentru eliminarea redundanțelor.

Evaluarea semnificației impacturilor s-a bazat pe analiza sensibilității zonelor de implementare a proiectului și a magnitudinii modificărilor propuse de proiect.

Pentru fiecare componentă potențial afectată (ex: apă, aer, sol, geologie, biodiversitate, etc.) au fost stabilite clase de sensibilitate. Similar, modificările propuse de proiect au fost împărțite în clase de magnitudine.

Pe baza analizei sensibilității componentelor de mediu, în raport cu magnitudinea modificărilor generate de proiect, nivelul impactului poate fi împărțit în următoarele clase:

- Impact semnificativ (negativ/pozitiv);
- Impact moderat (negativ/pozitiv);
- Impact redus (negativ/pozitiv);
- Neglijabil (acolo unde se estimează că nu vor apărea modificări în elementele de mediu sau nivelul acestora este nedecelabil).

Analiza potențialelor impacturi cumulative s-a realizat prin:

- Identificarea proiectelor importante existente și/sau propuse în zonele de implementare a proiectului;
- Analizarea probabilității ca aceste proiecte să contribuie cu efecte adiționale și/sau efecte cumulative cu proiectul analizat;
- Evaluarea semnificației impactului cumulativ.

Măsurile de evitare și reducere a impactului au fost propuse pentru situațiile unde a fost identificată posibilitatea apariției unui impact semnificativ sau a unui impact moderat asupra unei componente de mediu.

Pe baza măsurilor stabilite pentru gestionarea impacturilor semnificative sau moderate, a fost analizat nivelul impactului rezidual, nivel estimat a fi rămas ulterior implementării măsurilor de evitare și reducere. Pentru evaluarea impactului rezidual a fost utilizată aceeași matrice, cu aceleași clase de sensibilitate și magnitudine ca în cazul primei evaluări a impacturilor, realizată fără a lua în considerare măsurile de evitare și reducere.

Planul de monitorizare a fost elaborat cu scopul evaluării eficienței măsurilor de evitare și reducere a impactului și a asigurării nedepășirii nivelului prognozat al impactului. Acesta a fost realizat ținând cont de măsurile propuse și adaptat pentru a asigura evaluarea eficienței acestora.

Care este impactul proiectului?

Conform evaluării efectuate, se observă un impact scăzut de ansamblu al proiectului asupra biodiversității din zonă, existând un număr redus de specii și habitate de interes comunitar ce ar putea fi afectate de acțiunile propuse,



Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea
Europei al Uniunii Europene



*Studiu de Fezabilitate pentru reabilitarea liniei feroviare Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș,
parte a Coridorului Orient/Est Mediteranean*

RAPORT PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

În cadrul evaluării a fost identificată posibilitatea apariției de impacturi negative semnificative pentru componentele:

- geologie, biodiversitate, peisaj, mediul social și economic - bunuri materiale, patrimoniul cultural - în etapa de execuție;
- biodiversitate și mediul social - în etapa de operare.

Pentru toate formele de impact au fost propuse măsuri de evitare și reducere astfel încât să se asigure atingerea unui nivel nesemnificativ.

11 BIBLIOGRAFIE

1. Climate change and major projects; European Commission; 2016; ISBN 978-92-79-59943-9
2. EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 – Technical guidance to prepare national emission inventories; European Environmental Agency
3. Ghid pentru evaluarea riscului în activitatea de transport feroviar/ administrare/ gestionare a infrastructurii feroviare neinteroperabile; Autoritatea de Siguranță Feroviară Română (ASFER)
4. Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient; European Commission – Directorate General-Climate Action; 2011
5. Master Plan General de Transport; Ministerul Transporturilor 2015
6. Planul de Management al Spațiului Hidrografic Jiu
7. Planul de Management al Spațiului Hidrografic Jiu
8. Planul de Management al Riscului la Inundații ABA Jiu
9. Planul de Management al Riscului la Inundații ABA Banat
10. Raport privind starea mediului - Județul Dolj, APM Dolj
11. Raport privind starea mediului - Județul Mehedinți, APM Dolj
12. Raport privind starea mediului - Județul Caraș-Severin, APM Caraș-Severin
13. Planuri de management a ariilor naturale protejate
14. Raportul privind starea de sănătate a populației României; Ministerul Sănătății; Institutul Național de Sănătate Publică