**Intervenții feroviare de tip „QUICK WINS”**

**Descrierea măsurii**

Această submăsură constă în realizarea intervențiilor de tip Quick Wins pentru căile ferate intens circulate, în special de trenuri de marfă, pe care starea de degradare este accelerată. Intervențiile punctuale de tip Quick-wins au rolul de a permite circulația trenurilor în condiții de siguranță și viabilitate pe perioada până la momentul implementării proiectelor de modernizare. Aceste intervenții au rolul prevenirii unor blocaje în circulația, până la implementarea lucrărilor de modernizare a căii ferate, din cauza stării actuale de degradare a infrastructurii.

Intervențiile de tip Quick-Wins prevăd eliminarea restricțiilor de viteză prin lucrări de mică anvergură care constau în îmbunătățirea suprastructurii căii ferate (șina, traversele, aparate de cale, piatră spartă) sau orice alt element care va conduce la creșterea vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă, cu impact direct și imediat asupra duratei călătoriei și / sau asupra creșterii siguranței și confortului călătorilor.

Această submăsură constă în intervenţii punctuale de eliminare rapidă a restricțiilor și a limitărilor de viteză, de tip *Quick-Wins,* pentru următoarele rute feroviare:

***Tabelul 1 - Rute pentru implementare Quick Wins***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr. Crt.** | **Sector cale ferată** | **Tip rețea** |
| 1 | București - Craiova | TEN-T Core - Coridorul Rin - Dunăre |
| 2 | Dej - Beclean - Ilva Mica | TEN-T Core  |
| 3 | Coșlariu - Teiuș - Cluj-Napoca | TEN-T Core |
| 4 | Arad - Oradea | TEN-T Comprehensive |
| 5 | Sibiu - Copșa Mică | TEN-T Comprehensive |
| 6 | Oradea - Satu Mare - Halmeu | TEN-T Comprehensive |
| 7 | Apahida - Dej - Baia Mare - Satu Mare | TEN-T Comprehensive |
| 8 | Adjud - Siculeni | TEN-T Comprehensive  |
| 9 | Filiași - Tg.Jiu - Petroșani - Simeria | TEN-T Comprehensive  |
| 10 | Pitești - Slatina - Craiova | Propunere includere în reţeaua TEN-T Comprehensive |
| 11 | Tecuci - Bârlad - Vaslui - Iași  | Propunere includere în reţeaua TEN-T Comprehensive |

Lucrările de tip Quick-Wins au obiectiv strategic eliminarea restricțiilor de viteză prin schimbarea elementelor de suprastructură deteriorate sau cu un grad de uzură fizică și morală accentuate, din cauza cărora au fost instituite 80% din restricțiile și limitările de viteză existente. Cea mai mare parte a materialelor utilizate în lucrările de tip Quick-Wins vor fi reutilizate în cadrul lucrărilor de modernizare ținând cont că uzura acestora nu va fi mare datorită perioade relativ mici de utilizare (2023 - 2027).

Prioritare vor fi acele intervenții în care câștigul în minute este cel mai mare (ex: repararea sau schimbarea unui macaz pe care viteza restricționat de circulație este de 30 km/h, localizat pe un sector de cale ferată pe care viteza constructivă este de 120 sau 140 km/h).

***- Partea 1-***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure*** | **Yes** | **No** | ***Justification if ‘No’ has been selected*** |
| Climate change mitigation |  | X | Lucrările de intervenţii punctuale de tip *Quick-Wins,* propuse pentru liniile de cale ferată de pe reţeaua TEN-T, sunt eligibile în cadrul domeniilor de intervenţie *067 - Căi ferate reconstruite sau modernizate – rețeaua centrală TEN-T* şi *068 - Căi ferate reconstruite sau modernizate – rețeaua globală TEN-T* (inclusiv propunerile de includere în reţeaua TEN-T Comprehensive, respectiv liniile Pitești - Slatina – Craiova și Tecuci - Bârlad - Vaslui – Iași), după caz, ambele cu un coeficient de 100 % pentru obiectivele privind schimbările climatice. Prin realizarea acestor lucrări de **anvergură redusă,** în mod **punctual** (de ex: repararea sau schimbarea unui macaz pe care viteza de circulație este restricționată la 30 km/h, localizat pe un sector de cale ferată pe care viteza constructivă este de 120 sau 140 km/h), se urmărește doar îmbunătăţirea, din punct de vedere calitativ și cantitativ, a următorilor parametri de linie: creșterea gradului de siguranță feroviară, eliminarea restricțiilor de viteză, creșterea vitezei comerciale și scăderea duratei călătoriei.Realizarea obiectivelor menţionate anterior nu va avea impact semnificativ previzibil asupra creșterii emisiilor de GES în etapa de exploatare. Intervențiile punctuale de trip „Quick wins” cresc eficiența rutelor feroviare pe care se efectueazăasigurând astfel condițiile pentru creșterea atractivității transportului și asigurarea transferului modal către acesta.De asemenea, având în vedere amploarea redusă a lucrărilor, emisiile GES generate în timpul perioadei de execuţie a lucrărilor nu sunt de natură să afecteze în mod previzibil și semnificativ acest obiectiv de mediu. Avȃnd în vedere cele de mai sus, activităţile sprijinite prin această submăsură nu vor avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe de pe parcursul implementării, cȃt și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viaţă a investiţiei (în unele cazuri, cuprinsă între 2023-2027), având în vedere caracterul punctual al lucrărilor propuse. |
| Climate change adaptation |  | X | Submăsura privind realizarea unor intervenții punctuale, de mică anvergură, de tip *Quick-Wins* (înlocuirea șinei, a traverselor, a aparatelor de cale, a cadrului de piatră spartă sau a oricărui alt element care să conducă la creșterea siguranţei feroviare și a vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă) nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării, respectiv exploatării. Realizarea intervențiilor punctuale de tip Quick-Wins va ţine seama de necesitatea asigurării rezistenței linie de cale ferată la schimbările climatice și la alte dezastre naturale. |
| The sustainable use and protection of water and marine resources |  | X | Submăsura privind intervențiile de tip Quick-Wins (înlocuirea șinei, a traverselor, a aparatelor de cale, a cadrului de piatră spartă sau a oricărui alt element care să conducă la creșterea siguranţei feroviare și a vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă) nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine, luȃnd în considerare efectele directe (de pe parcursul implementării) și efectele primare indirecte de pe parcursul exploatării, intervenţiile propuse fiind de mică anvergură și sunt realizate în amplasamentul iniţial al liniilor de cale ferată. Avȃnd în vedere că prin submăsura analizată se vor realiza doar lucrări punctuale, de mică anvergură, în amplasamentul actual al căii ferate, se apreciază că realizarea și exploatarea lucrărilor aferente submăsurii nu vor avea un impact semnificativ previzibil de degradare a mediului, legat de afectarea calității apei sau de accentuarea deficitului resurselor de apă, în conformitate cu prevederile *Directivei 2000/60/CE privind stabilirea unui cadru de politică comunitară în domeniul apei.*În etapa de execuţie a lucrării, echipelor de construcții le vor fi impuse condiţii astfel încât să se excludă orice posibilitate de apariție a unor efecte negative asupra factorilor de mediu și, în special, asupra apei, solului și subsolului, aerului. O bună gestionare a lucrărilor, furnizarea unor măsuri clare de gestionare pentru toate materialele utilizate, depozitarea corectă, în conformitate cu normele specifice, formarea periodică a tuturor lucrătorilor de la fața locului vor asigura eliminarea efectelor negative asupra factorilor de mediu. |
| The circular economy, including waste prevention and recycling | X |  |  |
| Pollution prevention and control to air, water or land |  | X | Submăsura privind implementarea intervențiilor de tip „Quick wins” nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luȃnd în considerare efectele directe (de pe parcursul implementării) și efectele primare indirecte de pe parcursul exploatării, întrucȃt intervenţiile propuse sunt de mică anvergură și vor fi realizate în amplasamentul iniţial al liniilor de cale ferată și al staţiilor.Pe perioada realizării intervențiilor punctuale, echipelor de construcție/ montaj le vor fi impuse condiţii astfel încât să se excludă orice posibilitate de apariție a unor efecte negative asupra factorilor de mediu și, în special, asupra apei, solului și subsolului, aerului. |
| The protection and restoration of biodiversity and ecosystems |  | X | Submăsura privind intervențiile de tip Quick-Wins (înlocuirea șinei, a traverselor, a aparatelor de cale, a cadrului de piatră spartă sau a oricărui alt element care să conducă la creșterea siguranţei feroviare și a vitezei de circulație pentru trenurile de călători și marfă) nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării, respectiv exploatării, conform prevederilor din anexa 2 pct 13 lit a la *Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice şi private asupra mediului* (inclusiv ale *Directivei 2014/52/UE a Parlamentului European și a Consiliului, de modificare a Directivei 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului).*Intervenţiile propuse sunt realizate în amplasamentul iniţial al liniilor de cale ferată, iar lucrările constau în înlocuirea unor elemente de cale existentă la parametrii tehnici identici, utilizându-se, în principal, utilaje ce folosesc calea ferată pentru deplasare.Întrucȃt intervenţiile prevăzute sunt propuse a fi realizate în cadrul amplasamentului actual al căii ferate, se preconizează că realizarea lucrărilor nu va afecta: terenuri arabile și terenuri cultivate cu un nivel moderat până la ridicat al fertilității solului și al biodiversității sub pământ, terenuri care să fie recunoscute că au o valoare ridicată a biodiversității şi terenuri care servesc drept habitat al speciilor pe cale de dispariție (floră și faună) și nici terenuri forestiere (acoperite sau nu de arbori), alte terenuri împădurite sau terenuri care sunt acoperite parțial sau integral sau destinate să fie acoperite de arbori. |

***- Partea 2 -***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Questions*** | ***No*** | ***Substantive justification*** |
| *The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:* Is the measure expected to:1. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or
2. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource[[1]](#footnote-1) at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures[[2]](#footnote-2);
3. or

cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy[[3]](#footnote-3)?  | **X** | Se estimează că deșeurile legate de lucrările de construcții provin din următoarele etape: din timpul etapei de construcție și din timpul etapei de operare.Gestionarea deşeurilor rezultate în toate etapele se va realiza în linie cu obiectivele de reducere a cantităţilor de deşeuri generate şi de maximizare a reutilizării şi reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deşeurilor la nivel naţional - *Planul naţional de gestionare a deşeurilor* (elaborat în baza art. 28 al *Directivei 2008/98/EC privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare* şi aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 942/2017*).În conformitate cu prevederile *Deciziei nr. 2000/532/CE a Comisiei*, preluată în legislaţia naţională prin HG nr. 856/2002, cu modificările și completările ulterioare, lucrările de intervenţie de tip Quick-Wins și activitățile de întreținere și operare a tronsoanelor de cale ferată analizat, nu presupun utilizarea unor categorii de materiale care să poată fi încadrate în categoria substanțelor toxice și periculoase.În ceea ce priveşte deşeurile recuperabile rezultate **pe perioada executării lucrărilor de reînnoire**, echipa de construcție / constructorul se va asigura că cel puţin 70% (în greutate) din deșeurile nepericuloase rezultate din construcții și demolări (**cu excepția materialelor naturale definite în categoria 17 05 04 - pământ și pietriș** altele decât cele vizate la rubrica 17 05 03 din lista europeană a deșeurilor stabilită prin Decizia 2000/532/CE a Comisiei, preluată în HG nr. 856/2002, cu modificările și completările ulterioare) și generate pe șantier vor fi pregătite, respectiv sortate pentru reutilizare, reciclare și alte operațiuni de valorificare materială, inclusiv operațiuni de umplere care utilizează deșeuri pentru a înlocui alte materiale, în conformitate cu ierarhia deșeurilor și cu Protocolul UE de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări.Astfel, în conformitate cu reglementările în vigoare, deşeurile rezultate vor fi colectate selectiv în funcţie de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizați în scopul valorificării lor. În toate etapele proiectului se vor încheia contracte cu societăţi autorizate ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deşeuri generate. Toate deşeurile generate în urma proiectului, în toate etapele acestuia, vor fi depozitate temporar doar pe suprafeţe special amenajate în acest sens. În cazul deşeurilor contaminate, se vor lua măsuri speciale de gestionare a acestora (prin depozitarea separată doar pe suprafeţe impermeabile), pentru a nu contamina restul deşeurilor sau solul.În toate etapele proiectului se va menţine evidenţa gestiunii deşeurilor conform *Legii nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor*, cu modificările şi completările ulterioare, HG nr. 856/2002 *privind evidenta gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase, cu modificările şi completările ulterioare* şi respectiv *Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor şi a deşeurilor de ambalaje*, cu modificările şi completările ulterioare. Sortarea deşeurilor se va realiza la locul de producere, prin grija echipei de construcție. Acesta are obligaţia, conform HG nr. 856/2002, cu modificările și completările ulterioare, să ţină evidenţa lunară a colectării, stocării provizorii şi eliminării deşeurilor către depozitele autorizate.Echipa de construcţie/Constructorul va limita generarea de deșeuri în procesele legate de construire şi demolare, în conformitate cu *Protocolul UE de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări*, va lua în considerare cele mai bune tehnici disponibile și va demola /sorta deşeurile în mod selectiv, pentru a permite îndepărtarea şi manipularea în condiţii de siguranţă a substanţelor periculoase şi pentru a facilita reutilizarea și reciclarea de înaltă calitate prin eliminarea selectivă a materialelor, utilizând sisteme de sortare disponibile pentru deșeurile rezultate din activități de construcție şi demolare.De asemenea, toţi angajaţii de pe şantier vor fi instruiţi cu privire la manipularea deşeurilor, precum şi la modul de sortare a acestora pe categorii, în containerele special prevăzute pentru fiecare categorie de deşeu.Ţinând cont de faptul că proiectul se dezvoltă pe o infrastructură existentă, fiind nevoie de demontarea elementelor structurale existente, se urmăreşte maximizarea procentului recuperat de materiale, printre care şi cele din categoria resurselor naturale, după caz.Materialele de cale rezultate din lucrarea de reînnoire vor fi sortate pe tipuri în conformitate cu *Norma tehnică feroviară NTF nr. 71-002:2006 aprobată prin Ordinul MTCT nr. 1403/2006 privind aprobarea Normei tehnice feroviare “Infrastructura feroviară. Reutilizarea materialelor de cale recuperate în urma lucrărilor de întreţinere şi reparaţie a căii”,* astfel: materiale semibune, materiale uzate, materiale declasate - deșeuri.Norma tehnică feroviară se referă la următoarele componente ale căii: şine, traverse din lemn şi beton, material mărunt de cale, aparate de cale şi piatra spartă. Totodată norma stabileşte şi domeniul de reutilizare pentru fiecare dintre componentele căii în funcţie de starea lor. Astfel, materialele scoase din cale vor fi colectate pe categorii de produse, verificate și repartizate în funcţie de rezultatul verificărilor.Componentele căii se pot reutiliza astfel:* şinele de cale ferată semibune şi recondiţionate vor fi reutilizate pentru întreţinerea şi reparaţiile liniilor, iar şinele declasate sunt valorificate ca fier vechi;
* traversele de lemn semibune şi reparate se vor reutiliza în triaje şi ateliere, iar cele declasate se vor reutiliza pentru construcţii, se vor incinera la incineratoare autorizate (traversele impregnate cu creozot) sau valorificate energetic (excepţie fac cele impregnate cu creozot);
* traverse de beton semibune şi reparate se vor reutiliza pe liniile secundare, triaje şi ateliere, iar traversele declasate se vor reutiliza pentru lucrări de consolidări, apărări de maluri, drumuri provizorii de acces, fundaţii;
* aparatele de cale şi materialul mărunt de cale semibune și recondiţionate se reutilizează, iar cel declasat se valorifică ca fier vechi;
* piatra spartă recuperată, curată, se reintroduce în cale, iar deşeul de ciur se reutilizează ca material pentru substratul căii sau la alte construcţii;

Deşeurile rezultate în urma lucrărilor vor fi depozitate temporar pe platformele tehnologice ce vor fi amenajate în apropierea fiecărei structuri vizate spre demolare. În zona de depozitare deşeurile vor fi sortate urmând a fi valorificate sau eliminate, în funcţie de natura lor. Sortarea materialelor se va face de către echipa de construcție / constructorul sub supravegherea unui responsabil care va stabili ce materiale pot fi utilizate în alte lucrări şi ce materiale se valorifică, spre exemplu:* deşeurile metalice se vor valorifica prin comercializare ca fier vechi;
* deşeurile de lemn se vor valorifica energetic, cu excepția traverselor din lemn impregnate cu creozot;
* deşeurile electrice/electronice se vor preda la centre de colectare special organizate.

În cazul deşeurilor contaminate (beton, pământ, piatră spartă etc.), pentru reutilizarea acestora în lucrările de reabilitare a căii ferate, vor fi necesare lucrări de decontaminare. Pentru **etapa de exploatare** a tronsoanelor de cale ferată vor rezulta deșeuri de la stațiile CF, spațiile de serviciu și de la celelalte activități care se vor desfășura pentru întreținerea și operarea liniilor feroviare.Deșeurile rezultate din activitățile de întreținere, în cea mare parte de tip metalic, piatră spartă și lemn, vor fi gestionate similar cu deşeurile generate în perioada de construcţie.De asemenea, deșeurile rezultate din activitățile care urmează să fie desfășurate în stațiile de cale ferată vor fi reciclate, recuperate sau eliminate la rampele municipale de deșeuri, urmând a fi încheiate contracte cu operatori de salubritate autorizați. După cum s-a menţionat anterior, intervenţiile de tip Quick-Wins, alături de lucrările de reînnoire (alte submăsuri), reprezintă prima etapă din implementarea fazată a proiectelor de infrastructură feroviară, a doua etapă fiind reprezentată de lucrările de modernizare completă, care prevăd reutilizarea în procente ridicate a elementelor schimbate în prima etapă. Ţinând cont că uzura materialelor utilizate în lucrările de tip Quick-Wins nu va fi mare datorită perioade relativ mici de utilizare (2023 - 2027), cea mai mare parte a acestora va fi **reutilizată în cadrul lucrărilor de modernizare**. Cele mai importante elemente care vor fi puse în operă pe baza intervenție Quick-Wins și care pot să fie recuperate și reutilizate sunt:* Piatra spartă – va fi folosită pentru lucrările de tip Quick-Wins, iar în proporție de 70% va utilizată pentru lucrările de modernizare după ce va fi supusă unui test de tip Los Angeles, apoi va fi ciuruită și spălată. Aceasta, în funcție de starea ei, va fi folosită fie pe liniile abătute (unde viteza de circulație a trenurilor va fi de maxim 30 km/h), fie pe liniile curente în prismele căii ferate.
* Schimbătoarele de cale – vor fi utilizate pentru lucrările de tip Quick-Wins, iar în proporție de 100% vor fi reutilizate în procesul de modernizare pentru accesul la liniile de tragere, liniile de manevră, rampe militare, pe care viteza de manevră este de sub 30 km/h;
* Traversele – vor fi utilizate pentru lucrările de tip Quick-Wins, iar în proporție de 70% vor fi reutilizate în procesul de modernizare pentru liniile de manevră, liniile de tragere și chiar linii abătute, pe care viteza de circulație a trenurilor este redusă.
* Șinele - vor fi utilizate pentru lucrările de tip Quick-Wins, iar în proporție de 50% vor fi reutilizate în procesul de modernizare, în funcție de starea acestora. Șinele de pe liniile de circulație aflate în aliniament, acolo unde uzura acestora este în general mai mică, vor fi refolosite de asemenea pe liniile abătute, liniile de tragere, liniile de manevră, de acces la rampe de încărcare sau la halele de mentenanță.

Elementele care nu pot fi utilizate în cea de-a doua etapă vor fi reciclate, recuperate sau eliminate la rampele municipale de deșeuri, urmând a fi încheiate contracte cu operatori de salubritate autorizați, în mod similar cu deşeurile din etapa de implementare şi operare.Având în vedere cele de mai sus, se estimează că submăsura nu va afecta în mod semnificativ obiectivul de mediu privind tranziţia către o economie circulară, inclusiv prevenirea și reciclarea, întrucȃt deșeurile generate vor fi în mare măsură sortate, reciclate și reutilizate, iar resursele naturale vor fi utilizate în mod eficient. |

1. *Natural resources comprise energy, materials, metals, water, biomass, air and land.* [↑](#footnote-ref-1)
2. *For instance, inefficiencies can be minimised by significantly increasing the durability, reparability, upgradability and reusability of products or by significantly reducing resources through the design and choice of materials, facilitating repurposing, disassembly and deconstruction, in particular to reduce the use of building materials and promote the reuse of building materials. Additionally, transitioning to ‘product-as-a-service business models and circular value chains with the aim of keeping products, components and materials at their highest utility and value for as long as possible. This also comprises a significant reduction in the content of hazardous substance in materials and products, including by replacing them with safer alternatives. This further includes significantly reducing food waste in the production, processing, manufacturing or distribution of food.* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Please refer to Recital 27 of the Taxonomy Regulation for more information on the circular economy objective.*  [↑](#footnote-ref-3)