

**COMPANIA NATIONALA DE TRANSPORT AL ENERGIEI
ELECTRICE
„TRANSELECTRICA” S.A.**

**„Linia internă dintre Reșița și Timișoara/Săcălaz (RO)”
(Număr de referință în Lista Proiectelor de Interes Comun
a Uniunii:3.22.3.)**



BROȘURA INFORMATIVĂ

pentru Proiectul

„Linia internă dintre Reșița și Timișoara/Săcălaz (RO)”

(Număr de referință în Lista Proiectelor de Interes Comun
a Uniunii:3.22.3.)



Derozare de răspundere: Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului. Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.

CUPRINS

1. DESCRIEREA ȘI OBIECTIVELE PROIECTULUI	4
2. PLANUL NAȚIONAL DE DEZVOLTARE	5
3. ASPECTE PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	6
3.1. TRAVERSAREA ZONELOR PROTEJATE	6
3.2. ALEGEREA TRASEULUI	7
3.3. CARACTERISTICILE IMPACTULUI POTENȚIAL AL PROIECTULUI.....	7
3.4. MĂSURI DE EVITARE ȘI REDUCERE A IMPACTULUI SEMNIFICATIV ASUPRA MEDIULUI	9
4. CALENDARUL PRELIMINAR AL PROIECTULUI	13
5. REZUMAT PRIVIND STADIUL ACTUAL AL PROIECTULUI	13
6. CONSULTĂRI PUBLICE	13
7. ALTE INFORMAȚII RELEVANTE	13

1. DESCRIEREA ȘI OBIECTIVELE PROIECTULUI

În prezent, rețeaua electrică de transport din zona de sud-vest a țării, mai precis, între stația 400/220 kV Porțile de Fier și stația 400/220/110 kV Arad (Axul Banat) funcționează la tensiunea de 220 kV.

Această zonă a Sistemului Energetic Național este o zonă deficitară în ceea ce privește criteriul producție/consum. În anumite situații, ieșirea din funcțiune a LEA 220 kV d.c. Porțile de Fier – Reșița, poate conduce la nealimentarea unei zone de consum de peste 1000 MW, cu daune posibile de ordinul a milioane Euro/incident. De aceea, concluziile studiilor efectuate până în prezent subliniază necesitatea trecerii la tensiunea de 400 kV a Axului Banat între stația Porțile de Fier și Arad. Realizarea trecerii la tensiunea de 400 kV a axului Banat generează o serie de avantaje, atât pentru funcționarea rețelelor interne de transport din SEN, cât și pentru consolidarea interconexiunii cu rețelele ENTSO-E, și anume:

- securizează alimentarea unei mari zone de consum, de circa 1000 MW;
- întărește sectorul energetic Banat, contribuind astfel la creșterea stabilității tensiunilor în zonă și în consecință și la reducerea pierderilor de putere și energie;
- conduc la întărirea rețelei în sud-vestul României și deci la creșterea cantității de energie ce se poate tranzita între România și Serbia prin realizarea unei noi linii de interconexiune între România (Reșița) și Serbia (Pancevo);
- îmbunătățește siguranța în funcționare și crește calitatea serviciului de transport în ambele sisteme electroenergetice, românesc și sârbesc;
- noua legătură de 400 kV s.c. Porțile de Fier – (Anina) – Reșița rezervează linia existent 220 kV Porțile de Fier – Reșița, ceea ce mărește siguranța în alimentare a zonei deficitare Banat.

Proiectul „Linia internă dintre Reșița și Timișoara/Săcălaz (RO)” (denumit în continuare Proiect) constă în modernizarea liniei existente dublu circuit a.c. de 220 kV între Reșița-Timișoara / Săcălaz și trecerea la linie dublu circuit de 400 kV, precum și realizarea stației 400 kV Timișoara, incluzând următoarele investiții:

- LEA 400 kV nouă dublu circuit între Reșița- Icloda - 58 km;
- LEA 400 kV nouă simplu circuit între Icloda-Timișoara - 16 km;
- LEA 400 kV nouă simplu circuit de Icloda-Săcălaz - 34 km;
- Stație nouă 400 kV Timișoara.

Lucrările de construcție aferente traseului LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz traversează un număr de 16 unități administrativ teritoriale din cadrul județelor Caraș Severin (municipiul Reșița; orașul Bocșa; comunele Ezeriș, Ramna, Berzovia și Măureni) și Timiș (municipiul Timișoara; comunele Tormac, Liebling, Sacoșu Turcesc, Moșnița Nouă, Pădureni, Parța, Șag, Sânmihaiu Român și Săcălaz), iar linia va fi amplasată preponderent în mediul rural – agricol.

Lungimea totală a traseului este de circa 109,8 km.

Implementarea proiectului presupune parcurgerea următoarelor etape:

- I. **Etapa pregătitoare** cuprinzând stabilirea culoarului liniei electrice, defrișarea și îndepărtarea vegetației lemnoase existente pe culoarul LEA în zona împădurită, amenajarea drumurilor de acces existente.
- II. **Etapa de execuție** conform prevederilor documentației tehnice de execuție (DTE): organizarea de șantier pentru construcții, trasarea rețelei conform planului de trasare, execuția fundațiilor stâlpilor pentru LEA, aducerea în amplasamentul rețelei a betonului și turnarea fundațiilor, aducerea în amplasament a elementelor de confecții metalice și montarea stâlpilor, aducerea în amplasament a conductoarelor electrice și montarea liniei, probe tehnologice, efectuarea remedierilor, dacă este cazul.
- III. **Etapa punerii în funcțiune** cuprinzând dezafectarea organizării de șantier, retragerea din amplasamentul proiectului propus a utilajelor tehnologice și a mijloacelor de transport, aducerea la starea inițială a terenurilor utilizate temporar, recepție la terminarea lucrărilor, punerea în funcțiune a obiectivului prin conectarea permanentă la SEN.

Descrierea amplasamentului

Traseul LEA 400 kV Reșița – Timișoara - Săcălaz este situat în partea de sud-vest a României și străbate teritoriul a 16 unități administrative teritoriale ale județelor Caraș-Severin și Timiș.

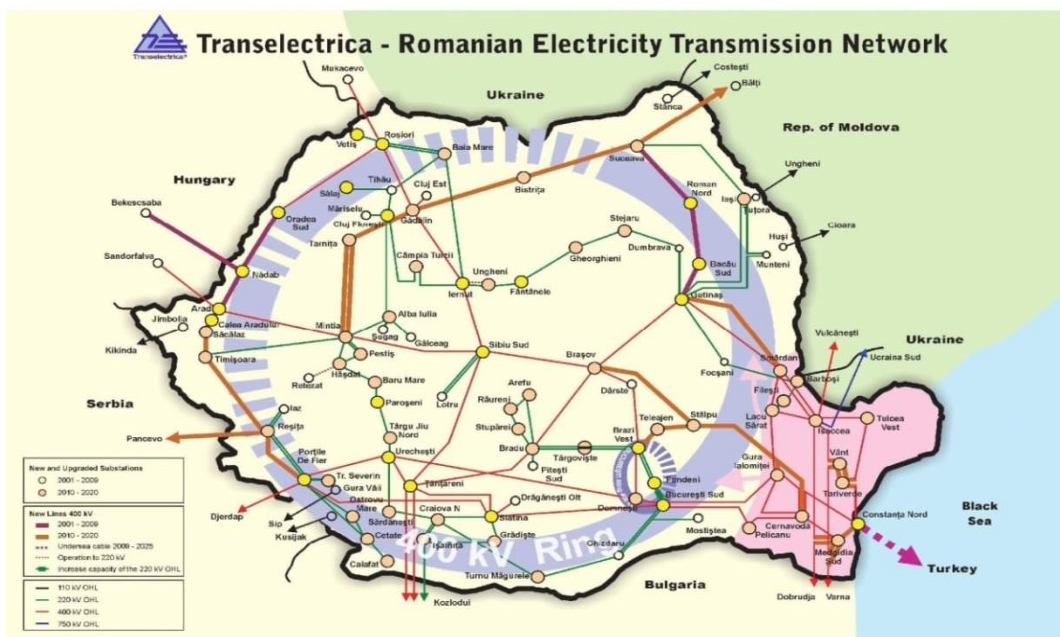
Traseul LEA 400 kV Reșița – Timișoara - Săcălaz se înscrie în cadrul a 3 unități morfologice distincte:

- munții Banatului cu altitudini reduse cuprinse între 350-450 m. În zona muntoasă traseul LEA se va înscrie pe culmile mai proeminente ale regiunii, stabile și traversează văi înguste cu aport de ape torențiale.
- dealurile Banatului cu altitudini reduse cuprinse între 150-300 m. Zona deluroasă prezintă culmi domoale, cu văi mai larg dezvoltate și cu aport de ape cu debite mai scăzute.
- câmpia Banatului cu altitudini reduse cuprinse între 100 – 150 m. Zona de câmpie cu altitudine mai redusă, are un aspect relativ plan cu văi larg dezvoltate și pe alocuri în mlăștinoase.

2.PLANUL NAȚIONAL DE DEZVOLTARE

Proiectul „Linia internă dintre Reșița și Timișoara/Săcălaz” face parte din Proiectul 144 „Mid Continental East Corridor”.

Proiectul 144 “Mid Continental East Corridor” a fost inclus de Comisia Europeană în cea de-a treia listă Europeană de Proiecte de Interes Comun (PCI), în coridorul prioritar nr. 3 privind energia electrică: “Interconexiuni nord-sud privind energia electrică din Europa Centrală și din Europa de Sud-Est”(„NSI East Electricity”): interconexiuni și linii interne în direcțiile nord-sud și est-vest pentru finalizarea pieței interne și pentru integrarea producției provenite din surse regenerabile.

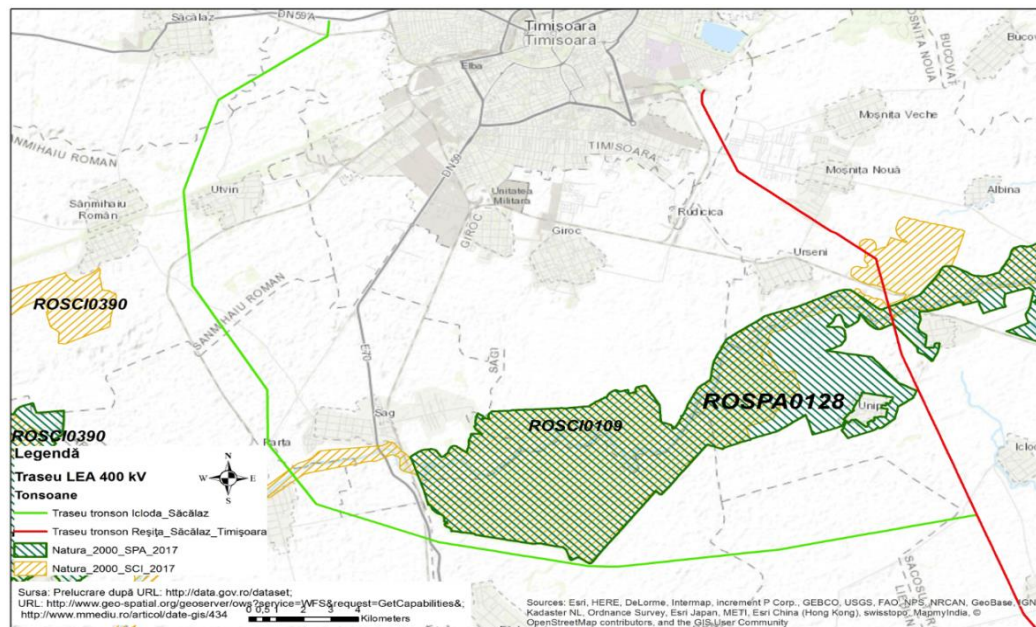


Proiectul “Mid Continental East Corridor” face parte din coridorul prioritar privind energia electrică: “Interconexiuni nord-sud privind energia electrică din Europa Centrală și din Europa de Sud-Est („NSI East Electricity”) și conduce la creșterea capacității de schimb pe granițele dintre România-Ungaria-Serbia; intensifică coridorul european nord-sud dinspre nord-estul Europei spre sud-estul Europei prin Romania, permițând integrarea mai puternică a piețelor și creșterea securității alimentării consumului în zona de sud-est a Europei

3. ASPECTE PRIVIND IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

3.1 TRAVERSAREA ZONELOR PROTEJATE

Proiectul „Linia internă dintre Reșița și Timișoara/Săcălaz” în raport cu Rețeaua Natura 2000. Traseul LEA străbate un sit de importanță comunitară (ROSCI0109 Lunca Timișului) și o arie de protecție specială avifaunistică (ROSPA0128 Lunca Timișului):



Traseul LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz în raport cu Rețeaua Natura 2000

Tronsonul Icloda – Timișoara al traseului LEA intersectează teritoriul ROSCI0109 Lunca Timișului pe o distanță de cca. 1,817 km și teritoriul ROSPA0128 Lunca Timișului pe o distanță de cca. 0,557 km. Șase stâlpi ai acestui tronson sunt poziționați în ariile protejate prin Rețeaua Europeană Natura 2000 astfel:

- cinci stâlpi ai acestui traseu sunt poziționați pe teritoriul ROSCI0109 Lunca Timișului, T 213, T214, T215, T216;
- un stâlp T 210, se află poziționat atât în ROSCI0109 Lunca Timișului cât și în ROSPA0128 Lunca Timișului
- un stâlp T209, este poziționat doar în ROSPA0128 Lunca Timișului

Tronsonul Icloda – Săcălaz al traseului LEA intersectează teritoriul ROSCI0109 Lunca Timișului pe o distanță de 0,336 km, în porțiunea cea mai îngustă a acesteia, în dreptul localității Șag. Stâlpii traseului S 243 și S 244 sunt poziționați în afara sitului – la 30 m (N și S de limita sitului), zona fiind traversată doar de conductoarele LEA .Tronsonul Icloda – Săcălaz al traseului LEA ocolește Pădurea LIGBED la distanțe variabile între 100 și 400m.

3.2 ALEGERA TRASEULUI

Alegerea traseului pentru cele trei tronsoane de LEA 400kV s-a făcut ținând seama de criterii tehnico-economice; de criterii de mediu, precum și de criteriul privind siguranța și flexibilitatea în funcționare a SEN.

La alegerea traseului LEA 400 kV, variantele de traseu analizate au avut în vedere ca traseul să fie cât mai apropiat de linia dreaptă care unește punctele de capăt. Abaterile de la linia dreaptă au fost determinate de următoarele aspecte:

- zona locuită și zona industrială în continuă dezvoltare;
- prezența unui număr apreciabil de localități cu zone rezidențiale în continuă extindere
- existența unor zone protejate identificate de comun acord cu conducerea Agențiilor Regionale pentru Protecția Mediului Caraș-Severin și Timiș;
- evitarea defrișării unor suprafețe mari de păduri;
- utilizarea rețelei de drumuri naționale, județene și comunale aflată în zonă, atât pentru execuția cât și pentru mentenanța liniei;
- evitarea unor zone geologice instabile.

3.3 CARACTERISTICILE IMPACTULUI POTENȚIAL AL PROIECTULUI

IMPACTUL PROGNOZAT ASUPRA MEDIULUI

Apă

Traseul liniei LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz străbate bazinele hidrografice Timiș (7.310 km²) și Bega (4.470 km²), ceea ce impune adoptarea unor soluții constructive corespunzătoare fiecărei traversări în parte.

Factorul de mediu „apă” este afectat doar în etapa de construire, datorită realizării lucrărilor de construcție a LEA, potențialele impacturi fiind reprezentate de: creșterea turbidității și a depozitelor de sedimente în corpurile de apă receptoare; substanțe poluante (produse de traficul auto caracteristic unui șantier, manipularea și execuția materialelor) care ar putea ajunge direct sau indirect în apele de suprafață sau subterane; scurgeri accidentale de ape uzate; afectarea corpurilor de apă la traversare.

Potențialul impact al activităților asociate construcției LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz asupra apelor de suprafață în absența măsurilor de reducere este evaluat ca **fiind negativ, nesemnificativ, reversibil și de scurtă durată, pe perioada de execuție a LEA**, iar în cazul apelor subterane nu sunt anticipate potențiale impacturi.

Impactul produs de funcționarea investiției analizate este estimat ca fiind **neutru**, ținând cont că nu va exista riscul poluării surselor de apă de suprafață și subterane.

Aer

Principalul impact asupra aerului în perioada de execuție a investiției este determinat de derularea activităților de organizare de șantier și cele de construcții, inclusiv traficul rutier asociat acestor activități.

În etapa de construcție, impactul asociat emisiilor de praf și de substanțe poluante asupra calității aerului este evaluat ca fiind **negativ, fără efecte semnificative** asupra vecinătăților amplasamentelor în care se desfășoară activitățile de construcții.

În etapa de funcționare a Proiectului, impactul emisiilor de substanțe poluante asupra calității aerului este evaluat ca fiind **negativ nesemnificativ**, acesta fiind limitat la activitățile de inspecție periodică și de mentenanță și a fenomenului de descărcare Corona.

Sol

Principalul impact asupra solului în perioada de execuție a investiției este consecința ocupării de terenuri care în prezent au alte folosințe.

În conformitate cu prevederile din normativul NTE 003/04/00 în art. 137 și 138 sunt normate lățimile culoarelor de trecere (75 m dispuși 37,5 m stânga-dreapta axului) prin terenuri agricole și de 54 m (dispuși 27 m stânga-dreapta) prin terenuri forestiere.

În culoarele de trecere este interzisă realizarea unor construcții fără înștiințarea în prealabil a operatorului de transport (ST Timișoara). Menționăm că – pe baza unui studiu de coexistență se determină tipul construcției, distanța și măsurile de protecție ce trebuie să fie îndeplinite de noile construcții.

Pentru funcționarea LEA în condiții normale și protejarea mediului înconjurător, la traversarea zonelor împădurite, în situația în care nu este respectată distanța de protecție de 6 m pe verticală între conductorul inferior al liniei (cel mai apropiat de arbori) și vârful arborilor (inclusiv o creștere previzibilă pe o perioadă de 5 ani începând de la data punerii în funcțiune a liniei), este necesară defrișarea unui culoar cu lățimea de 54 m, centrat pe axul liniei.

În etapa de construire a LEA, potențialul impact al lucrărilor Proiectului asupra solului/subsolului în absența măsurilor de reducere este estimat ca fiind **negativ semnificativ, de scurtă durată**.

Impactul asupra solului/subsolului în etapa de funcționare a LEA este estimat ca fiind **neutru**.

Geologia subsolului

Lucrările propuse pentru LEA Reșița – Timișoara – Săcălaz nu vor afecta structura subsolului.

Biodiversitate

Biodiversitatea poate fi afectată datorită realizării culoarului de siguranță la traversarea zonelor împădurite ca urmare a defrișării unei suprafețe de cca. 87,61 ha din care 79,71 ha definitiv și circa 7,89 ha temporar, precum și datorită prezenței utilajelor și a oamenilor în perioada de realizare a lucrărilor de construcții montaj.

În *faza de construcție*, pe suprafețe limitate reprezentând culoarul LEA, Proiectul propus generează impact asupra vegetației și faunei, după cum urmează:

Asupra vegetației:

Impact direct, nesemnificativ și rezidual raportat la suprafața siturilor ROSCI0109 Lunca Timișului (0,00035 % suprafață de teren ocupată definitiv) și ROSPA0128 Lunca Timișului (0,000090% suprafață de teren ocupată definitiv), procente de ocupare definitivă mult sub 1% din suprafața siturilor; suprafețele acoperite de habitatele pentru care au fost desemnate aceste arii protejate nu sunt afectate motiv pentru care se consideră că impactul direct este nesemnificativ;

Impact direct, semnificativ pe termen scurt: terenuri ocupate temporar de culoarul de lucru ROSCI0109 Lunca Timișului (0,010% suprafață de teren ocupată temporar) și ROSPA0128 Lunca Timișului (0,00091% suprafață de teren ocupată temporar), procente de ocupare definitivă mult sub 1% din suprafața siturilor; suprafețele acoperite de habitatele pentru care au

fost desemnate aceste arii protejate nu sunt afectate motiv pentru care se consideră că impactul direct este nesemnificativ și doar temporar în perioada lucrărilor;

Asupra faunei:

Impact direct, semnificativ cu intensitate redusă, pe termen scurt (pe perioada execuției lucrărilor), asupra faunei din amplasamentul Proiectului și din zona limitrofă;

Impact direct semnificativ în perioada de construire asupra avifaunei.

Pe perioada de funcționare a LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz, se poate estima că lucrările aferente investiției produc un **impact direct, semnificativ pe termen lung, rezidual asupra avifaunei** și sunt necesare **monitorizări periodice și aplicarea măsurilor de reducere a impactului**.

De asemenea, lucrările aferente investiției produc un **impact direct, nesemnificativ pe termen lung, rezidual asupra chiropterelor** și sunt necesare **monitorizări periodice și aplicarea măsurilor de reducere a impactului**.

Peisaj

Condițiile tehnice generale avute în vedere la alegerea traseului liniei precizează necesitatea respectării normelor de protecție a mediului precum și evitarea într-o măsură cât mai mare posibilă a terenurilor de înaltă productivitate agricolă, a zonelor împădurite precum și a celor plantate cu vii și livezi.

Dispoziția constructivă adoptată asigură încadrarea armonioasă în mediu, conservându-se peisajul și introducând caracterul de modernitate industrială în contextul natural, istoric sau tradițional.

Mediul social și economic

Modul de utilizare a terenurilor

Proiectarea liniei s-a făcut astfel încât să se asigure coexistența LEA 400 kV Reșița - Timișoara – Săcălaz cu infrastructura existentă în zona Proiectului (rețeaua de drumuri, rețeaua de căi ferate, rețeaua electrică de transport și distribuție, conducte de gaze, liniile de telecomunicații, etc.) și să se evite pe cât posibil zonele de intravilan.

Potențialul impact asupra modului de utilizare a terenurilor este estimat a fi **negativ**, ținând cont că traseul LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz este în mare parte paralel cu traseul LEA 220 kV existentă care se va dezafecta.

Comunități locale

Impactul asupra comunităților locale poate fi **pozitiv** (în termeni de venituri /oportunități de forță de muncă) și **negativ, nesemnificativ** (în termeni de pierdere de teren și perturbații temporare).

Condiții și activități economice locale

Impactul investiției LEA va fi unul **pozitiv**, cu efecte de lungă durată asupra mediului social și economic.

3.4 MĂSURI DE EVITARE ȘI REDUCERE A IMPACTULUI SEMNIFICATIV ASUPRA MEDIULUI

Apă

Pentru protecția apelor și minimizarea, reducerea și evitarea dacă este posibil a potențialelor efecte ale proiectului, sunt recomandate a fi implementate următoarele măsuri de reducere, considerate bune practici utilizate în activitățile de construcții/ montaj concepute pentru a se asigura că activitățile asociate investiției nu generează un impact semnificativ asupra apelor de suprafață și subterane:

- dotarea cu toalete ecologice/ bazin vidanjabil pentru muncitorii implicați în etapa de construire;
- stabilirea, de comun acord investitor-constructor, a zonelor destinate organizării de șantier (sediu central și sedii de lot pe traseul LEA);
- marcarea cu bariere a organizării de șantier pentru a nu afecta și alte suprafețe în afara celor necesare, stabilite prin proiect;
- prevenirea eroziunilor și a transportului sedimentelor din zonele de construcții, inclusiv drumuri, în cursurile de apă;
- depozitarea controlată, în zone separate pe amplasament a materialelor de construcție și deșeurilor rezultate în etapa de execuție și de dezafectare. Deșeurile destinate valorificării sau eliminării ulterioare vor fi stocate temporar. Se recomandă respectarea strictă a sistemului de gestionare a deșeurilor;
- evitarea depozitării pe sol a materialelor care în urma expunerii la precipitații conduc la infiltrații pentru sol și acviferul freatic (prin impermeabilizarea suprafețelor de depozitare);
- interzicerea spălării mașinilor sau utilajelor în apele de suprafață din zona de lucru;
- utilajele și mijloacele de transport folosite vor fi menținute în stare bună de funcționare iar defecțiunile vor fi semnalate în cel mai scurt timp și remediate la unități specializate. Executantul va urmări derularea tuturor lucrărilor astfel încât să prevină eventualele contaminări accidentale ale zonei, datorate scurgerii accidentale de combustibili sau lubrifianți de la echipamentele/utilajele utilizate la lucrări. În cazul poluării accidentale se va interveni imediat cu substanțe absorbante/neutralizatoare iar defecțiunile mijloacelor de transport și/sau utilajelor vor fi remediate în unități de service specializate.
- fundațiile stâlpilor LEA se vor amplasa, pe cât posibil, în zone uscate cu structură geologică consolidată și se vor evita zonele umede sau luncile inundabile; în cazul în care acest lucru nu este posibil se vor utiliza fundații cu coloane forate, o soluție mai prietenoasă comparativ cu soluția clasică;
- schimbarea conductoarelor în deschiderile care traversează cursuri de apă prin metoda firului pilot, conductoarele fiind trase la înălțime fără a atinge solul și fără a intra în contact cu apa;

- programul de lucru va fi întocmit astfel încât lucrările care urmează a fi executate pe teren să nu se desfășoare în condiții meteorologice nefavorabile, condiții ce amplifică probabilitatea unui posibil impact asupra mediului și care pot afecta chiar și calitatea lucrărilor.

Aer

În etapa de construcție, o serie de măsuri de bune practici pot fi aplicate pentru reducerea emisiilor de praf și ai emisiilor de substanțe poluante asociate traficului rutier, precum:

- reducerea zonelor de excavare deschise și coordonarea adecvată a activităților de excavare (excavare, sortare, compactare, etc.);
- numărul de mijloace de transport utilizate pentru materialele și echipamentele necesare montării stâlpilor LEA va fi relativ redus, corespunzător cantităților asociate;
- folosirea utilajelor/ mijloacelor de transport dotate cu motoare performante (EURO 4 sau EURO 5) și circulația cu viteză redusă (maxim 30 km/h), mai ales pe drumurile de pământ sau balastate (în perioade foarte secetoase se recomandă, inclusiv stropirea acestora cu apă);
- eșalonarea lucrărilor astfel încât să se evite funcționarea simultană a unui număr mare de echipamente pentru montarea stâlpilor LEA, în conformitate cu normele tehnice specifice;
- stratul vegetal de pământ de pe amplasamentul stâlpilor LEA la care se execută lucrări de fundații va fi depozitat și refolosit pentru readucerea terenului la starea inițială, după finalizarea execuției lucrărilor;
- utilizarea tehnicii de stropire cu apă a frontului de lucru pentru reducerea prafului, în cazul în care în urma lucrărilor aferente proiectului praful rezultat este vizibil;
- curățarea periodică a căilor de acces aferente șantierului;
- aplicarea managementului deșeurilor rezultate din activitățile de construcții în conformitate cu ierarhia deșeurilor (reutilizare, reciclare, recuperare);
- se recomandă ca încărcătura de material să fie acoperită în timpul transportului, autobasculantele fiind dotate obligatoriu cu prelate;
- aplicarea vopselelor pe elementele LEA acolo unde este strict necesar, utilizarea unor cantități minime de vopsea, grund și diluanți și aplicarea cu dispozitive speciale care asigură evacuări minime de COV-uri în atmosferă;
- pe perioada lucrărilor se vor limita zonele de lucru și vor fi marcate distinct în locuri cu vizibilitate folosind semne standardizate ISO, pentru a limita potențialul impact asupra mediului, sau posibilele accidente;
- menținerea echipamentelor și a utilajelor utilizate în activitatea de construcții în stare bună de funcționare.

Sol

Pentru protecția solului/ subsolului și minimizarea, reducerea și evitarea dacă este posibil a potențialelor efecte ale investiției, următoarele măsuri de reducere sunt recomandate a fi implementate:

- stabilirea de comun acord investitor-constructor a zonelor pentru organizarea de șantier (sediul central și sediile de lot de-a lungul traseului LEA);
- utilizare de bariere care să marcheze limitele organizării de șantier și să împiedice afectarea altor zone în afara celor necesare pentru proiect;
- depozitarea controlată a materialelor de construcții și a deșeurilor generate în timpul etapei de execuție și dezafectare în zone speciale pe amplasament;
- evitarea depozitării pe pământ a materialelor care expuse precipitațiilor pot determina infiltrații în sol și apa subterană (zone de depozitare impremeabile);
- minimizarea excavațiilor și a decopertărilor în zonele afectate de activitățile proiectului;
- amenajarea unor zone de parcare pentru autovehicule și utilajele implicate în lucrările proiectului. Toate echipamentele și vehiculele utilizate vor fi menținute în stare bună de funcționare iar posibilele defecțiuni ale mijloacelor de transport și/sau utilajelor vor fi remediate în unități de service specializate. Pentru reducerea riscului scurgerilor accidentale de combustibil și lubrefianți, alimentarea cu combustibil și schimbul de ulei se vor realiza în centre specializate. Zonele de lucru se vor dota cu materiale absorbante și/sau substanțe neutralizatoare pentru intervenție rapidă în caz de poluare accidentală generată de pierderi de carburanți și/sau lubrifianți;
- depozitele de sol fertil și de pământ rezultate din săpăturile executate pentru fundațiile stâlpilor se vor amplasa în imediata apropiere a zonelor de lucru de la care provin fără afectarea terenurilor adiacente; înălțimea maximă de depozitare va asigura stabilitatea depozitului de sol excavat;
- în perioadele ploioase săpăturile deschise vor fi protejate prin acoperire cu folii de polietilenă, traficul pe drumurile neasfaltate va fi evitat iar brazdele realizate de vehicule vor fi remediate cât mai curând posibil;
- limitarea, acolo unde este posibil, a numărului de treceri ale vehiculelor pe drumurile neasfaltate, în special în zonele cu sol sensibil sau pe pante abrupte;
- pentru transportul materialelor de construcții terenurile abrupte vor fi evitate prin utilizarea rutelor alternative sau a vehiculelor ușoare acolo unde este posibil;
- pentru transportul elementelor de construcții și a noilor echipamente, se vor utiliza, pe cât posibil, drumurile de acces existente;
- deșeurile și deșeurile de ambalaje generate în timpul activităților de construire a LEA vor fi gestionate în conformitate cu prevederile legale în domeniu (colectare selectivă fără contact cu solul și apa; reutilizare și depozitare finală);
- după realizarea lucrărilor aferente proiectului vor fi întreprinse lucrări de refacere a amplasamentului, inclusiv re-vegetarea/ însămânțarea cu specii native în completarea regenerării naturale a vegetației și îmbunătățirea stratului de la suprafața terenului.

Măsurile specificate anterior sunt coduri de bună practică în domeniul construcțiilor și sunt concepute astfel încât să asigure că activitățile de construcție nu generează un impact semnificativ asupra solului. Punerea în aplicare a unor astfel de măsuri va garanta că niciun impact semnificativ asupra solului nu se va produce în timpul construcției proiectului. Măsuri de reducere suplimentare vor fi stabilite în funcție de condițiile specifice amplasamentelor în baza analizei activităților de construcție planificate și a proximității acestora față de receptori și vor fi incluse în documentele tehnice corespunzătoare.

Biodiversitatea

Pentru diminuarea impactului asupra florei și faunei în perioada de construire s-au avut în vedere aplicarea măsurilor de bune practici specifice acestor gen de lucrări, reprezentate în general de evitarea cât mai mult posibil a zonelor critice și a habitatelor sensibile și încorporarea măsurilor de proiectare adecvate.

Implementarea măsurilor de reducere a impactului se va face începând cu primele activități desfășurate pe traseul LEA (săparea fundațiilor) și va continua pe parcursul întregii faze de execuție dar și în primul an al fazei de exploatare.

Peisaj

Reducerea impactului vizual și implicit absorbția LEA în cadrul natural se va realiza prin reducerea pe cât posibil a culoarului ce urmează a fi defrișat, prin amplasarea traseului în spatele pădurilor pentru mascarea acestuia și prin alegerea adecvată a modelelor structurilor metalice, a culorii acestora, a conductoarelor și izolației precum și a înălțimii și tipului stâlpilor.

Mediul social și economic

Modul de utilizare a terenurilor

Înainte de începerea lucrărilor se vor notifica proprietarii de terenuri afectate.

Pentru realizarea investiției se vor utiliza numai căile de acces aprobate.

Pentru a minimiza impactul potențial, Transelectrica trebuie să colaboreze cu autoritățile de la drumuri și căile ferate pentru a stabili de comun acord un grafic de execuție a lucrărilor la LEA, astfel încât să nu fie perturbat semnificativ traficul auto și feroviar din zonă.

Comunități locale

Pentru a minimiza impactul potențial al activității de construcție datorită accesului în teren trebuie încheiate protocoale de operare adecvate și orice distrugere cauzată de implementarea Proiectului, trebuie compensată la valoarea de piață.

În concluzie se poate aprecia că impactul produs de investiția LEA 400 kV Reșița - Timișoara – Săcălaz va fi **nesemnificativ**, cu efecte minore, asupra factorilor de mediu, prin măsurile care se vor lua, atât în faza de execuție cât și în faza de exploatare pentru protejarea acestora.

4.CALENDARUL PRELIMINAR AL PROIECTULUI

Etape de dezvoltare și implementare	Perioada de realizare
Studiu de preferezabilitate	Finalizat
Studiu de fezabilitate	Finalizat
Proiect tehnic și Documentație tehnică pentru obținere autorizații de construire	2015÷2020
Construcție	2021÷2023
Probe tehnologice și punere în funcțiune	2023
Începere operare	2023

5. REZUMAT PRIVIND STADIUL ACTUAL AL PROIECTULUI

Procedura de autorizare în conformitate cu cadrul legal general aplicabil

A fost finalizat Studiul de Fezabilitate pentru ” **LEA 400 kV d.c. Resita – Timisoara-Sacalaz**”. În cadrul acestor documentații a fost selectată soluția tehnică și au fost elaborate și următoarele studii de specialitate: studii topografice, studii geotehnice și studii hidrologice.

A fost finalizat proiectul tehnic și documentația tehnică pentru obținerea avizelor tehnice. Se află în derulare activitatea de obținere a avizelor tehnice în vederea obținerii autorizației de construcție.

Notificarea în vederea inițierii procedurii anterioare depunerii candidaturii a fost depusă la Autoritatea Competentă pentru Proiecte de Interes Comun (A.C.P.I.C.) în data de 28.09.2017. și a fost aprobată de în data de 13.10.2017 prin emiterea Scrisorii de aprobare nr. 111258/13.10.2017.

Conceptul privind participarea publicului a fost depus la A.C.P.I.C. în data de 01.03.2018 și a fost aprobat de Ministerul Energiei (M.E.) prin adresa nr. 110492/20.03.2018. Ulterior, CNTEE Transelectrica SA a solicitat modificarea Conceptului (adresa TEL nr. 41077/08.10.2018) aceasta fiind aprobat de către M.E.-A.C.P.I.C. în data de 24.10.2018.

6. CONSULTĂRI PUBLICE

În perioada imediat următoare se vor desfășura consultările publice în baza Regulamentului European 347/2013 în următoarele locații:

- Berzovia, jud. Caraș Severin
- Măureni, jud. Caraș Severin
- Liebling, jud. Timiș
- Sacoșu Turcesc, jud. Timiș

7. ALTE INFORMAȚII RELEVANTE

Informații despre companie:

<http://www.transelectrica.ro/web/tel/home>

Informații despre proiect și procedura de consultare a publicului:

<https://www.transelectrica.ro/web/tel/linia-interna-dintre-resita-timisoara/sacalaz>

Site-ul oficial al Comisiei Europene:

<https://ec.europa.eu/energy/en/topics/infrastructure/projects-common-interest>

Harta interactivă a Proiectelor de Interes Comun europene de pe cea de-a doua listă:

http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/transparency_platform/map-viewer/

Date de contact:

Adresa: CNTEE Transelectrica SA , Str. Olteni nr. 2-4, sector 3, cod postal 030786, Bucuresti

Tel: 021 303 5611

Fax: 021 303 5610

E-mail: office@transelectrica.ro

Comunicare:

Pentru informații suplimentare, vă stăm la dispoziție la următoarele date de contact:

Oana Miriță - Șef birou Reprezentare, Relatii Publice si Relatii cu Mass-Media
email: oana.mirita@transelectrica.ro, tel. 0040213035855

Bedros Bugaru - ST Timișoara, responsabil proiect
email: bedros.bugaru@transelectrica.ro, tel. 0256265132