

**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.)**



REZUMAT FĂRĂ CARACTER TEHNIC

pentru Proiectul

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



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

CUPRINS

1. PROIECT DE INTERES COMUN..	4
2. CINE SUNTEM ?	4
3.CE REPREZINTĂ PROIECTUL „LINIA INTERNĂ DINTRE REȘIȚA ȘI TIMIȘOARA/SĂCĂLAZ (RO)”	5
3.1 Descrierea Proiectului	7
3.2 Scenarii analizate	9
3.3 Amplasarea Proiectului	17
4. DE CE PROIECTUL „ LINIA INTERNĂ DINTRE REȘIȚA ȘI TIMIȘOARA / SĂCĂLAZ (RO)”?	19
5. RESPECTĂM MEDIUL ÎNCONJURĂTOR ȘI OAMENII	20
6. CALENDARUL PRELIMINAR AL PROIECTULUI	26
7. STADIUL ACTUAL	26
7.1. Procedura de autorizare în conformitate cu cadrul legal general aplicabil	26
7.2. Procedura de autorizare aplicabilă proiectelor de interes comun în baza prevederilor Regulamentului (UE) nr. 347/2013	27
8. SURSE SUPLIMENTARE DE INFORMARE	28

1. PROIECT DE INTERES COMUN

În conformitate cu prevederile din Regulamentului (UE) nr.347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului privind liniile directoare pentru infrastructurile energetice transeuropene, de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE și de modificare a Regulamentelor (CE) nr.713/2009, (CE) nr.714/2009 și (CE) nr. 715/2009 art.10 alineatul (1) litera (a) 9 în data de 28.09.2017 Transelectrica a transmis către Ministerul Energiei - Autoritatea Competentă pentru Proiecte de Interes Comun (A.C.P.I.C.) Notificarea în vederea inițierii procedurii anterioare depunerii candidaturii pentru proiectul Linia interna dintre *Reșița – Timișoara/ Săcălaz*”. Prin scrisoarea ME- ACPIC nr. 111258/13.10.2017 Notificarea a fost aprobată de către conducerea Ministerului Economiei;

Inițiatorul unui proiect de interes comun are obligația de a elabora și prezenta Autorității Competente pentru Proiecte de Interes Comun (A.C.P.I.C.) Conceptul modificat privind participarea publicului cu privire la proiectul de interes comun. Acesta a fost elaborat de către Transelectrica, aprobat de către A.C.P.I.C. (scrisoarea de aprobare nr. 19349/09.10.2018) și postat pe site-ul Transelectrica la adresa <https://www.transelectrica.ro/web/tel/linia-interna-dintre-resita-timisoara/sacalaz>.

2. CINE SUNTEM

Compania Națională de Transport al Energiei Electrice (C.N.T.E.E.) „Transelectrica” S.A. (denumită în continuare. Transelectrica) a fost înființată ca persoană juridică română prin Hotărârea Guvernului (HG) nr. 627/13.07.2000 privind reorganizarea Companiei Naționale de Electricitate - S.A., cu modificările și completările ulterioare. Această hotărâre a fost emisă în conformitate cu prevederile HG nr. 138/28.02.2000 privind programul de restructurare în domeniul energetic, prin care activitatea de transport și dispecerizare a energiei electrice s-a separat complet de cea de producere, distribuție și furnizare a energiei electrice.

Transelectrica este companie națională înființată ca societate comercială pe acțiuni și își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române și cu Actul constitutiv actualizat

în data de 26 septembrie 2017 prin Hotărârea Adunării Generale extraordinare a Acționarilor nr. 10/2017.

În conformitate cu Legea energiei electrice și a gazelor naturale nr. 123/2012, cu modificările și completările ulterioare, activitatea de transport a energiei electrice constituie serviciu public de interes național.

Compania își desfășoară activitatea sa principală în baza concesiunii acordate de către Ministerul Economiei Comerțului și Mediului de Afaceri (MECMA) și a Licenței nr. 161 din anul 2000, aceasta din urmă având valabilitate 25 de ani, și fiind revizuită în mai 2016, prin Decizia președintelui ANRE nr. 802/18.05.2016 pentru prestarea serviciului de transport al energiei electrice, pentru prestarea serviciului de sistem și pentru administrarea pieței.

Concesiunea asupra Rețelei Electrice de Transport (RET) și a terenurilor pe care aceasta este amplasată a fost acordată pe o perioadă de 49 de ani prin Contractul de concesiune nr. 1/29.06.2004, încheiat între Ministerul Economiei și Comerțului, în calitate de autoritate concedentă și C.N.T.E.E. „Transelectrica” S.A., în calitate de concesionar.

C.N.T.E.E. „Transelectrica” S.A. îndeplinește funcția de operator de transport pentru transportul energiei electrice, funcția de operator de sistem și de administrator.

3. CE REPREZINTĂ PROIECTUL „LINIA INTERNĂ DINTRE REȘIȚA ȘI TIMIȘOARA / SĂCĂLAZ”

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, 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;
- Realizarea stației 400 kV Timișoara și rețehnologizare stația 110 kV Timișoara

Pentru a asigura trecerea la tensiunea de 400 kV a axului Porțile de Fier – Reșița – Timișoara – Săcălaz – Arad urmează realizarea unei linii electrice aeriene LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz, având o lungime a traseului de circa 109,8 km.

LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz va fi formată din următoarele tronsoane:

- Tronson 400 kV dublu circuit (d.c.) Reșița –Icloda paralel cu LEA 220 kV existentă, amplasată la aproximativ 30 m de axul liniei existente, cu excepția zonei locuite Bocșa (deschiderea 41-42) unde se păstrează acest ax. Lungimea traseului este de circa 58,5 km și se desfășoară atât pe teritoriul județului Timiș, cât și pe teritoriul județului Caraș Severin;
- Tronson 400 kV simplu circuit (s.c.) Icloda –Timișoara paralel cu LEA 220 kV existentă, amplasată la aproximativ 30 m de axul liniei existente, iar la intrarea în stația Timișoara se va păstra axul acesteia. Lungimea traseului este de circa 16,8 km și se desfășoară pe teritoriul județului Timiș;
- Tronson 400 kV s.c. Icloda-Săcălaz. Lungimea traseului este de circa 34,5 km și se desfășoară pe teritoriul județului Timiș.

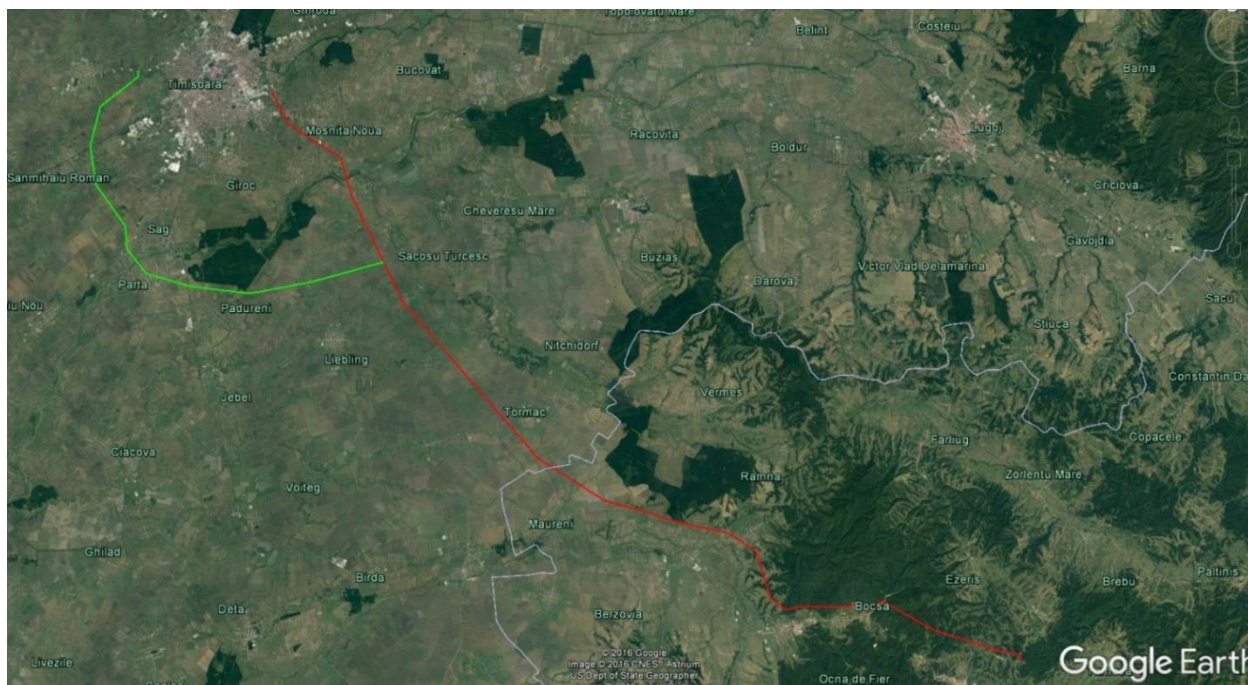


Figura 1 Amplasarea traseului LEA 400 kV Reșița – Timișoara – Săcălaz

Traseul LEA 400 kV Reșița – Icloda – Timișoara – Săcălaz este prezentat în **figura 1** (tronsonul Reșița – Icloda – Timișoara trasat cu linie roșie; tronsonul Icloda – Săcălaz trasat cu linie verde),

3.1 CE ADUCE NOU PROIECTUL

Proiectul propus are profil energetic, respectiv modernizarea infrastructurii de transport a energiei electrice în cadrul Sistemului Energetic Național (SEN).

Proiectul își propune construirea unei linii electrice aeriene (LEA) cu capacitatea 400 kV pe tronsonul Reșița – Timișoara – Săcălaz, în vederea trecerii la tensiunea de 400 kV a axului Porțile de Fier – Reșița – Timișoara – Săcălaz – Arad și realizarea stației de 400 kV Timișoara și rețehnologizarea stației de 110 kV Timișoara

Justificarea acestui proiect rezultă din necesitatea realizării unei artere de 400 kV și a unei noi linii de interconexiune cu Serbia, atât pentru funcționarea rețelelor interne de transport din SEN, cât și pentru consolidarea interconexiunii cu rețelele ENTSO-E.

În prezent, între România și Serbia există linia de interconexiune LEA 400 kV s.c. Porțile de Fier – Djerdjap, precum și linia de interconexiune LEA 400 kV Reșița-Pancevo, care va intra în exploatare comercială în anul 2019. Rețeaua electrică de transport a energiei electrice existentă din România, la tensiunea de 400 kV, este deficitară în zona de sud-vest (tronsonul Porțile de Fier – Arad) și zona de nord (tronsonul Cluj (Gădălin) – Suceava). 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 posibile daune financiare semnificative.

Situația existentă a SEN este prezentată în imaginea de mai jos.

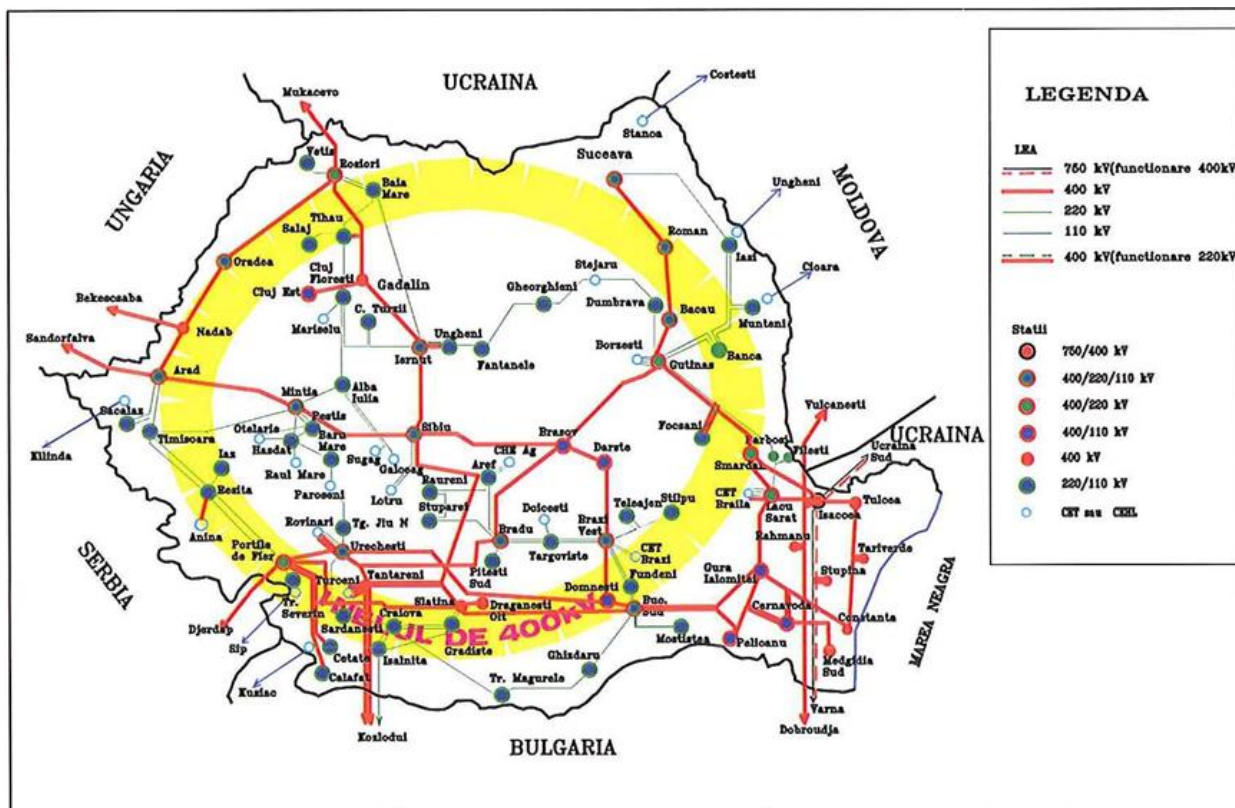


Figura 2 Situația existentă a Sistemului Electroenergetic din România

Realizarea investiției "Trecerea la tensiunea de 400 kV a axului Porțile de Fier – Reșița – Timișoara – Săcălaz – Arad" este cuprinsă în **Strategia Energetică a României în perioada 2007-2020**, aprobată prin HG nr. 1069/2007, pentru creșterea siguranței în funcționare a SEN în condițiile apariției de noi investiții ce încurajează utilizarea eficientă a resurselor de energie primară și de noi consumatori de energie electrică.

LEA 400 kV Porțile de Fier – Reșița – Timișoara – Săcălaz – Arad este un obiectiv de importanță strategică realizând întregirea inelului național de 400kV al rețelei electrice de transport al energiei electrice din zona de sud-vest a României. Menționăm că pentru zona de nord a României este în curs de proiectare (fazele SF+PT) investiția LEA 400 kV Gădălin (Cluj) – Suceava.

3.2 Scenarii analizate

În alegerea traseului final al LEA 400 kV Reșița – Timișoara - Săcălaz s-a ținut cont de numeroasele restricții existente pe teren (caracteristicile geologice, morfologice, hidrologice și meteorologice), de coexistența LEA cu alte obiective existente sau care vor fi realizate în perspectivă (așezări umane, linii de telecomunicații, căi ferate, conducte de gaze naturale, drumuri, etc.), de restricțiile impuse de legislație, strategiile regionale, condițiile impuse de deținătorii de terenuri.

Astfel, pentru fiecare din tronsoanele LEA 400 kV Reșița – Timișoara - Săcălaz s-au analizat trei variante de amplasare după cum urmează:

A. Tronsonul 400 kV d.c. Reșița-Icloda al LEA 400 kV Reșița-Timișoara

Varianta 1 a traseului nou LEA 400 kV d.c. se va situa preponderent pe partea dreaptă, la aproximativ 30 m față de axul LEA 220 kV d.c. existentă și va parcurge teritoriile administrative ale județelor Caraș Severin și Timiș.

Traseul LEA 400 kV d.c. va pleca din stația 400/220/110 kV Reșița, amplasată în zona de nord a municipiului Reșița și după ce va traversa DN 58 Reșița – Caransebeș va schimba direcția spre nord-vest.

După traversarea CF Reșița-Caransebeș traseul LEA 400 kV va trece prin zona localității Bocșa. În această zonă se va păstra aliniamentul existent al LEA 220 kV, în zona stâlpilor 41-42, datorită extinderii zonei construite. De asemenea, între bornele existente nr. 48 și 51 au apărut construcții noi sub axul LEA existente, fapt ce impune devierea traseului LEA 400 kV, pentru ocolirea acestora.

În zona localității Ramna traseul LEA va ocoli zonele construite. Astfel axul LEA 400 kV va fi amplasat pe partea stângă a LEA 220 kV, între bornele 82 și 92 existente.

În continuare traseul LEA 400 kV se va situa pe partea dreaptă, va traversa CF Gătaia-Buziaș, DJ 585 Bocșa-Ramna, DJ 572 Berzovia-Vermeș și DJ 693B Liebling-Stamora Română.

LEA 400 kV dublu circuit se va realiza până în dreptul bornei 196 a LEA 220 kV d.c. existentă, în zona localității Icloda, de unde sunt prevăzute în continuare 2 LEA 400 kV simplu circuit.

Varianta 2 și Varianta 3 ale traseului nou LEA 400 kV d.c. se vor situa pe traseul existent al axului LEA 220 kV d.c. și vor parcurge teritoriile administrative ale județelor Caraș Severin și Timiș.

Traseul tronsonului de 400 kV d.c. va pleca din stația 400/220/110 kV Reșița, amplasată în zona de nord a municipiului Reșița și după ce va traversa DN 58 Reșița-Caransebeș va schimba direcția spre nord-vest.

După traversarea CF Reșița-Caransebeș traseul LEA 400 kV va trece prin zona localităților Bocșa și Ramna.

În continuare traseul LEA 400 kV d.c. va traversa CF Gătaia-Buziaș, DJ 585 Bocșa-Ramna, DJ 572 Berzovia-Vermeș și DJ 693B Liebling-Stamora Română.

Tronsonul de dublu circuit se va realiza până în borna 196 a LEA 220 kV existentă, în zona localității Icloda, de unde sunt prevăzute în continuare 2 tronsoane de 400 kV simplu circuit.

Diferența între variantele 2 și 3 apare în modul în care se dezafectează LEA 220 kV d.c. Reșița –Timișoara și se construiește noua LEA 400kV d.c..

În tabelul următor au fost sistematizate informațiile disponibile **la nivelul Studiului de fezabilitate** referitoare la variantele de traseu pentru tronsonul 400 kV d.c. Reșița-Icloda al LEA 400 kV Reșița-Timișoara:

Tabel nr. 1 Informații privind variantele de traseu pentru tronsonul 400 kV d.c. Reșița-Icloda

Tronson 400 kV d.c. Reșița –Icloda	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Lungime traseu (km)	58,5	58	58
Suprafață de teren forestier afectată			
definitiv (m ²)	4.036	4.036	4.229

Tronson 400 kV d.c. Reșița –Icloda	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
temporar (m ²)	137.278	98.519	77.841
Suprafață de teren arabil afectată			
definitiv (m ²)	21.068	21.068	20.047
temporar (m ²)	633.192	510.327	427.850
Număr de stâlpi	185	185	196
de întindere	19	19	22
de susținere	166	166	174
Procentaj stâlpi speciali (%)	10,3	10,3	11,2
Accesibilitatea traseului	DA	DA	DA
Realizarea traseului se face cu defrișare	într-o singură parte a culoarului existent al LEA 220kV d.c	unui culoar de circa 10m la stânga și la dreapta culoarului existent	unui culoar de circa 10m la stânga și la dreapta culoarului existent
Dezafectarea LEA 220 kV d.c. existentă	După terminarea lucrărilor de investiție LEA 400kV d.c. Reșița - Icloda și LEA 400kVs.c. Icloda- Timișoara și Icloda Săcălaz	După 4 luni de la începerea investiției	La începerea investiției
Suprafață redată fondului forestier (ha)	36,4	-	-

În urma analizei tehnico-economice; de mediu, precum și din analiza energetică privind siguranța și flexibilitatea în funcționare a SEN, varianta optimă de traseu este **varianta 1**.

B. Tronsonul 400 kV s.c. Icloda-Timișoara al LEA 400 kV Reșița-Timișoara

Varianta 1 a traseului LEA 400kV simplu circuit Icloda – Timișoara (Moșnița) va pleca din zona de vest a localității Icloda (ultimul stâlp de dublu circuit fiind amplasat în dreptul bornei existente 196 a LEA 220 kV Reșița-Timișoara existentă). De aici și până la stația de transformare Timișoara, traseul LEA 400 kV se va situa pe partea dreapta a LEA 220 kV d.c. existente, până în dreptul bornei 225. Din această zonă traseul LEA 400 kV va păstra axul existent LEA 220 kV d.c. până la intrarea în stația Timișoara. Această soluție este impusă de faptul că în această porțiune s-a dezvoltat zona rezidențială, precum și de existența LEA 110 kV Timișoara-Buziaș la cca. 100 m de axul LEA 220 kV. Astfel, LEA 400 kV nou proiectată va traversa râul Timiș, CF Timișoara-Buziaș, DJ 592 Timișoara-Buziaș.

Varianta 2 și Varianta 3 ale traseului LEA 400 kV simplu circuit Icloda – Timișoara (Moșnița) va pleca din zona de vest a localității Icloda (ultimul stâlp de dublu circuit fiind amplasat în dreptul bornei existente 196 a LEA 220 kV d.c. existente Reșița – Timișoara). De aici și până la stația de transformare Timișoara, traseul LEA 400 kV se va situa pe traseul LEA 220 kV d.c. existente.

Astfel, LEA 400 kV s.c. nou proiectată va traversa râul Timiș, CF Timișoara-Buziaș, DJ 592 Timișoara-Buziaș.

Diferența între variantele 2 și 3 apare în modul în care se dezafectează LEA 220kV d.c. Reșița –Timișoara și se construiește noua LEA 400kV s.c.

În tabelul următor au fost sistematizate informațiile disponibile la **nivelul Studiului de fezabilitate** referitoare la variantele de traseu pentru tronsonul 400 kV s.c. Icloda-Timișoara al LEA 400 kV Reșița-Timișoara:

Tabel nr. 2 Informații privind variantele de traseu pentru tronsonul 400 kV s.c. Icloda-Timișoara

Tronson 400 kV d.c. Icloda - Timișoara	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Lungime traseu (km)	16,8	16,4	16,4
Suprafață de teren forestier afectată			
definitiv (m ²)	1.139	1.139	1.193
temporar (m ²)	38.720	27.787	20.047

Tronson 400 kV d.c. Icloda - Timișoara	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Suprafață de teren arabil afectată			
definitiv (m ²)	5.942	5.942	5.654
temporar (m ²)	178.592	143.939	120.676
Număr de stâlpi	45	45	49
de întindere	8	8	9
de susținere	37	37	40
Procentaj stâlpi speciali (%)	17,8	17,8	18,4
Accesibilitatea traseului	DA	DA	DA
Traversare zonă protejată	ROSCI0109 Lunca Timișului (1.583 m)	ROSCI0109 Lunca Timișului (1.552 m)	ROSCI0109 Lunca Timișului (1.552 m)
Realizarea traseului se face cu defrișare	într-o singură parte a culoarului existent al LEA 220kV d.c	unui culoar de circa 10 m la stânga și la dreapta culoarului existent	unui culoar de circa 10 m la stânga și la dreapta culoarului existent
Dezafectarea LEA 220 kV d.c. existentă	După terminarea lucrărilor de investiție LEA 400 kV d.c. Reșița - Icloda și LEA 400 kVs.c. Icloda-Timișoara și Icloda Săcălaz	După 4 luni de la începerea investiției	La începerea investiției
Suprafață redată fondului forestier (ha)	5	-	-

În urma analizei tehnico-economice; de mediu, precum și din analiza energetică privind siguranța și flexibilitatea în funcționare a SEN, varianta optimă de traseu este **varianta 1**.

C. Tronsonul 400 kV s.c. Icloda – Săcălaz al LEA 400 kV Reșița – Săcălaz

Traseul **LEA 400 kV** simplu circuit Icloda – Săcălaz străbate următoarele UAT-uri: Sacoșul Turcesc, Liebling, Pădureni, Șag, Parța, Sânmihaiu Român, Săcălaz și municipiul Timișoara și va pleca din zona stâlpului 196 existent al LEA d.c. 220 kV.

Varianta 1 a traseului pleacă din zona stâlpului 196 pe direcția est-vest ocolind pe la sud pădurea Lighed. (la nord de localitatea Pădureni). După traversarea DN 59 Timișoara-Moravița și CF Timișoara – Jebel, traseul va schimba direcția spre vest până la un punct situat la est de localitatea Parța și apoi se va îndrepta spre nord, va traversa DC 200, râul Timiș, DJ 591 și canalul Bega.

După traversarea canalului Bega Veche, traseul va intra pe teritoriul Municipiului Timișoara, va traversa CF Timișoara – Săcălaz, intrând în stația Săcălaz, pe frontul sudic al stației actuale 220/110 kV Săcălaz.

Traseul LEA 400 kV s.c. Icloda – Săcălaz va traversa zona protejată ROSCI0109 Lunca Timișului, în porțiunea cea mai îngustă a acesteia și, pe cât posibil printr-o singură deschidere între doi stâlpi, amplasați la marginea zonei protejate.

Varianta 2 a traseului este comună cu traseul variantei 1 pe o distanță de cca. 10 km. După traversarea DN 59 Timișoara Moravița și CF Timișoara-Deta, traseul va schimba direcția spre nord ocolind pe la vest localitatea Parța. Sunt traversate, pe rând, râul Timiș (prin zona îndiguită), DJ 593 Șag-Foeni, CF Timișoara-Giulvăz, LEA 110 kV Timișoara-Giulvăz și DJ 591 Timișoara-Sânmihaiu Român.

După traversarea canalului Bega traseul variantei 2 va fi comun cu cel al variantei 1 până la stația Săcălaz.

Varianta 3 a traseului pleacă din același punct ca și cele anterioare (situat la vest de localitatea Icloda) orientându-se spre nord-vest și traversând LEA 110 kV Timișoara-Gătaia pe la vest de localitatea Unip.

Tronson 400 kV d.c. Icloda – Săcălaz	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Lungime traseu (km)	34,5	37,5	32,7
Suprafață de teren forestier afectată definitiv (m ²)	0	0	0
temporar (m ²)	0	0	0
Suprafață de teren arabil afectată definitiv (m ²)	7.600	8.590	7.420
temporar (m ²)	102.600	112.500	188.100
Număr de stâlpi de întindere	109	116	109
de susținere	19	22	19
Procentaj stâlpi speciali (%)	90	94	90
Accesibilitatea traseului	17,4	18,9	17,4
	DA	DA	DA
Traversarea râului Timiș	Deschidere de cca. 350 m cu stâlpi amplasați în afara zonei îndiguite	Deschidere de cca. 350 m cu stâlpi amplasați în afara zonei îndiguite	Deschidere de cca. 750 m cu amplasarea unui stâlp cu fundație pe coloane forate în lunca inundabilă, între digurile de apărare contra inundațiilor existente
Traversare zonă protejată	ROSCI0109 Lunca Timișului (308 m)	ROSCI0109 Lunca Timișului (475 m)	ROSCI0109 Lunca Timișului (1.046 m)

Pentru evitarea traversării de 2 ori a LEA 110 kV Timișoara-Buziaș și a unei întinse zone inundabile, zona de traversare a râului Timiș, a fost aleasă la est de pădurea Unip, lungimea traversării între diguri fiind de cca. 750 m.

După traversarea râului Timiș, traseul variantei 3 va schimba orientarea spre vest, ocolind terenul cu destinații speciale precum și zona rezidențială proiectată, situate la nord de localitatea Șag. De asemenea traseul LEA 400 kV va coexista cu traseul viitoarei centuri de ocolire a municipiului Timișoara.

După traversarea DN 59 Timișoara-Moravița, a DJ 593 Timișoara-Foeni, precum și a LEA 110 kV Timișoara-Gătaia traseul acestei variante va evita depozitul de zgură și

cenușă al CET Timișoara. Din această zonă varianta 3 va avea traseu comun cu cel al variantei 1 până la stația Săcălaz.

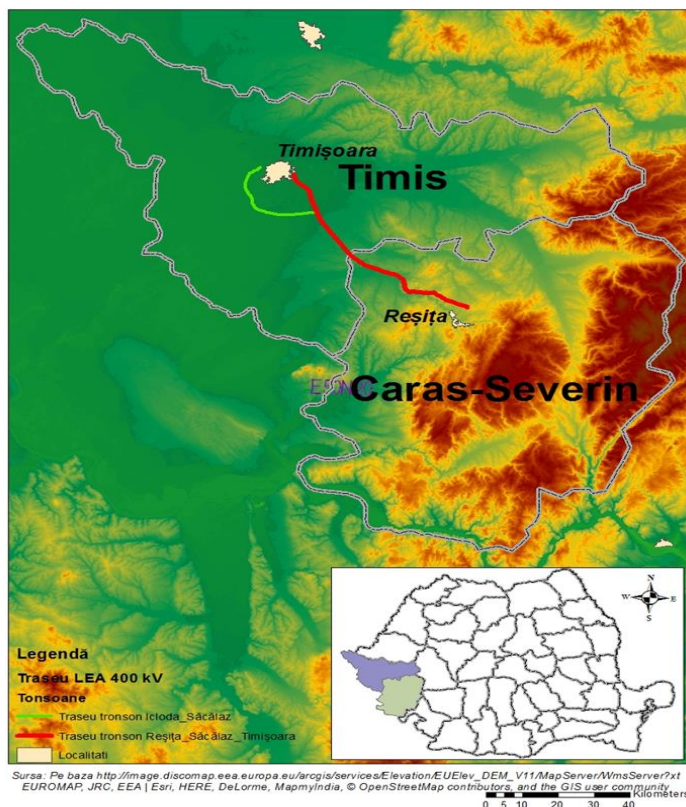
În tabelul următor au fost sistematizate informațiile disponibile **la nivelul Studiului de fezabilitate** referitoare la variantele de traseu pentru tronsonul 400 kV s.c. Icloda – Săcălaz al LEA 400 kV Reșița – Săcălaz:

În urma analizei tehnico-economice; de mediu, precum și din analiza energetică privind siguranța și flexibilitatea în funcționare a SEN, varianta optimă de traseu este **varianta 1**.

3.3 Amplasarea Proiectului

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 Timis și Caraș-Severin.

Figura 3 Amplasarea traseului LEA



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

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 s-au datorat obstacolelor naturale:

- 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 conducerile 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.

4. DE CE PROIECTUL „ LINIA INTERNĂ DINTRE REȘIȚA ȘI TIMIȘOARA / SĂCĂLAZ (RO)”

Realizarea proiectului este necesară deoarece rețeaua electrică de transport a energiei electrice existente din România, la tensiunea de 400 kV, este deficitară în zona de sud-vest (tronsonul Porțile de Fier – Arad) și zona de nord (tronsonul Cluj (Gădălin) – Suceava). 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 posibile daune financiare semnificative.

Realizarea proiectului generează o serie de avantaje:

- va conduce la întărirea rețelei de interconexiune cu ENTSO-E în zona de sudvest și vest a țării, creînd premisele necesare pentru interconexiunea cu Serbia.
- securizează alimentarea unei mari zone de consum, de circa 1000 MW;
- întăresc 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 electrică ce se poate tranzita între România și Serbia, ceea ce generează compensații financiare mai mari;
- Impact socio-economic pozitiv, prin:
 - Crearea de noi locuri de muncă atât pe perioada de construcție, cât și pe perioada operării;
 - Creșterea cererii de bunuri de consum, cu efect stimulator asupra economiei, ca urmare a creării de noi locuri de muncă;
 - Atragerea unor venituri suplimentare la bugetul statului și la bugetele locale;
 - Impact pozitiv asupra unor operatori de turism la nivel local (unități de cazare) și creșterea contribuției acestora la veniturile administrațiilor publice locale (pe perioada implementării proiectului) prin contractarea de servicii de cazare în zona lucrărilor pentru echipele responsabile de implementarea proiectului și execuția lucrărilor;

5. RESPECTĂM MEDIUL ÎNCONJURĂTOR ȘI OAMENII

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 circularea 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 ne-asfaltate, 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 începea 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.

6. CALENDARUL PRELIMINAR AL PROIECTULUI

Etape de dezvoltare și implementare	Perioada de realizare
Studiu de fezabilitate	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

7. STADIUL ACTUAL

7.1. 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

7.2. Procedura de autorizare aplicabilă proiectelor de interes comun în baza prevederilor Regulamentului (UE) nr. 347/2013

Regulamentul (UE) nr. 347/2013 prevede la art. 10 că procedura de autorizare este alcătuită din două proceduri:

- procedura anterioară depunerii candidaturii;
- procedura legală de autorizare.

Procedura anterioară depunerii candidaturii definește perioada dintre inițierea procedurii de autorizare care începe de la data la care ACPIC a semnat aprobarea notificării și data acceptării de către ACPIC a dosarului de candidatură depus de inițiatorul proiectului. Conform art. 10 alin. (1) lit. (a) din Regulamentul (UE) nr. 347/2013, durata procedurii anterioare depunerii candidaturii are un caracter orientativ de 2 ani.

În cadrul procedurii anterioare depunerii candidaturii, inițiatorii proiectului au obligativitatea de a pregăti toate rapoartele de mediu.

Procedura anterioară depunerii candidaturii cuprinde următoarele etape:

- transmiterea notificării către ACPIC;
- întocmirea programului detaliat al procedurii de autorizare;
- transmiterea conceptului pentru participarea publicului;

- identificarea de către ACPIE a structurii și gradului de detaliere al informațiilor care trebuie transmise de inițiatorul proiectului;
- transmiterea dosarului de candidatură.
- În prezent pentru proiectul **Linia internă dintre Resita-Timisoara/Sacalaz** este în derulare procedura anterioară depunerii candidaturii

În conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 347/2013 s-a creat pe site-ul companiei ***pagina web a proiectului*** unde a fost publicată o broșură informativă care oferă, într-o manieră clară și succintă, informații asupra proiectului, precum și datele de contact.

8. SURSE SUPLIMENTARE DE INFORMARE

Informații despre C.N.T.E.E. Transelectrica S.A.:

<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 treia 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, București

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