

1. Introducere

Prezentul document reprezintă un raport privind **planurile de acțiune** elaborate de către SC Cepstra Grup SRL pentru CNCF „CFR” - SA, **ținând seama de cartarea strategică de zgomot pentru căile ferate din interiorul aglomerării Pitești – an de referință 2016.**

2. Descrierea sectorului de cale ferată și a suprafețelor înconjurătoare

2.1. Descrierea aglomerării:

Municipiul Pitești – aglomerare cu populație de peste 100000 de locuitori – este menționat atât în Anexa la HG nr. 944/2016 pentru modificarea și completarea HG nr. 321/2005 (r1) privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant – Tabelul nr. 1 – poziția nr. 10, cât și în Anexa nr. 7 a Legii nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant.

Reședință a județului Argeș, Municipiul Pitești este situat în partea central-sudică a României, la sud de Carpații Meridionali. Orașul este așezat între dealuri înalte, pe terasele râului Argeș. (sursa: Primăria Municipiului Pitești – Strategia de dezvoltare a municipiului Pitești (SD) pentru perioada 2014 – 2020; Agenția Națională pentru Protecția Mediului (ANPM) - Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Pitești (SIDU) 2014-2030)

Coordonate WGS84: 44°51'38" N și 24°52'4" E.

Altitudinea variază între +385 m și +265 m.

Clima zonei este temperat-continentală, situarea între dealuri conferind un topoclimat de vale, calm și moderat atât vara cât și iarna, cu primăveri timpurii și toamnă îndelungată. (sursa: ANPM – SIDU 2014-2023)

2.2. Descrierea căilor ferate din aglomerare: Pe teritoriul aglomerării Pitești se află două gări: Gara Pitești (Sud - principală) și Gara Pitești Nord. Gara Pitești (Sud) face legătura cu București, Craiova (linia 901). Gara CFR Pitești Nord asigură legătura cu Municipiul Curtea de Argeș și localitățile de pe traseul Pitești - Curtea de Argeș (linia 906).

Accesibilitatea Municipiului Pitești prin rețeaua de căi ferate este secundară, în afara principalelor trasee de transport feroviar.

Căile ferate din interiorul UAT nu sunt electrificate, iar destinațiile și frecvența sunt reduse.

(surse: CNCF „CFR” SA - date de trafic de infrastructură; Primăria Municipiului Pitești - PMUD 2017; SD 2014 – 2020)

Căi ferate principale: Nu este cazul. În anul 2016, traficul CFR nu a depășit 30000 treceri/an pe niciunul dintre segmentele de căi ferate din interiorul aglomerării. (surse: CNCF „CFR” SA - date de trafic).

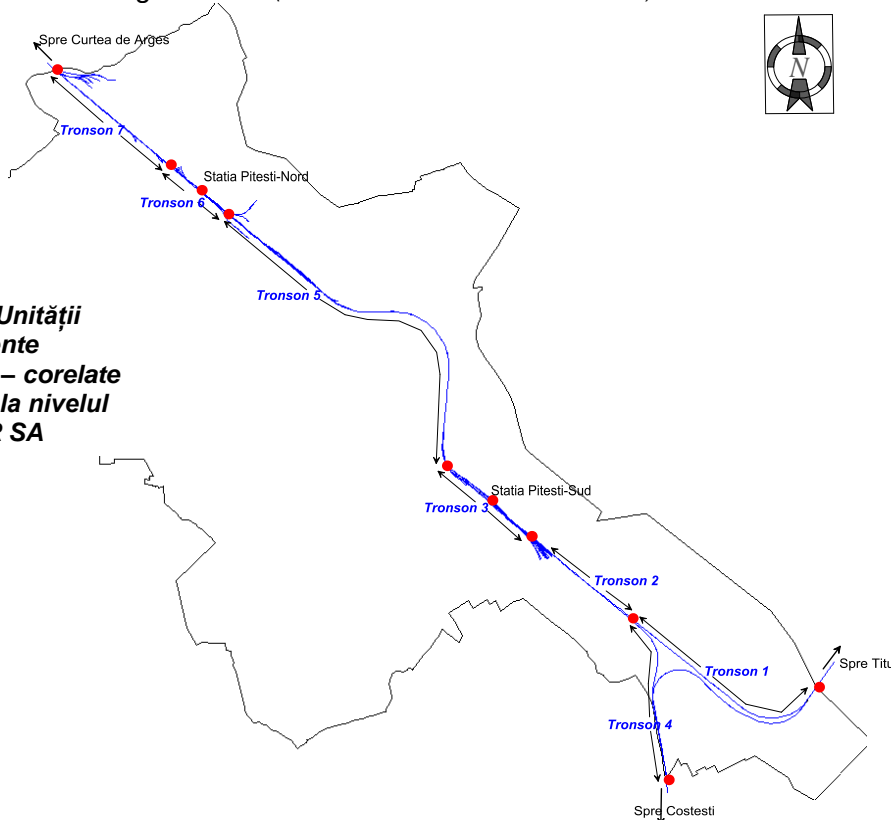


Figura nr 1 Calea ferată din cadrul Unității Administrative Teritoriale, cu segmente relevante pentru emisia de zgomot – corelate cu datele de trafic și infrastructură la nivelul anului 2016 furnizate de CNCF CFR SA

2.3. Descrierea suprafețelor înconjurătoare:

Funcțiunile terenului în vecinătatea căilor ferate din aglomerare sunt după cum urmează:

- o zonă rezidențială, dispusă în special în partea de centru a UAT, pe segmentul dintre cele două gări
- o zonă industrială-comercială cu întrepătrunderi de zonă locuită pe segmentul ce pornește de la stația Pitești Nord spre limita de NNE a UAT
- o zonă locuită înlocuită progresiv cu zonă industrială-comercială spre partea de S a UAT (pe sensul de deplasare CF spre Costești) și respectiv cu pășuni și teren agricol în partea de SE a UAT (pe sensul de deplasare CF spre Costești)
- o zonele verzi cu cele mai însemnate suprafețe și cu un potențial efect asupra propagării nivelurilor de zgomot sunt reprezentate de Parcul Ștrand și Parcul Lunca Argeșului.

(sursa: observații prin utilizarea straturilor tematice Agenția Europeană de Mediu (EEA) & Copernicus Land Monitoring Service 2018 – aplicația Urban Atlas 2012 v. 22-05-2018), Primăria Municipiului Pitești - Planșe editate în 2012 aferente PUG; PMUD 2017)

3. Autoritatea sau unitatea responsabilă

Compania Națională de Căi Ferate "CFR" – SA, unitate aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, este Managerul de Infrastructură Feroviară din România care administrează și întreține infrastructura feroviară publică și o serie de componente de infrastructură privată. (sursa: <http://www.cfr.ro>)

4. Cadrul legal. Valori limită

Transpunerea Directivei 2002/49/EC privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant s-a realizat prin HG nr. 321 2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, republicată, modificată și completată prin HG nr. 1260/2012 și prin HG nr. 944/2016, la data semnării contractului RUIC nr. 27/25.04.2018, iar la data elaborării prezentului plan de acțiune transpunerea este asigurată prin Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant.

Conform Legii nr. 121 din 03/07/2019, **planurile de acțiune sunt destinate gestionării problemelor și efectelor cauzate de zgomot, incluzând măsuri de diminuare, dacă este necesar.**

La art. 1 litera c) se precizează că **planurile de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiant se adoptă, pe baza rezultatelor cartării zgomotului, unde este cazul, în special acolo unde nivelurile de expunere pot cauza efecte dăunătoare asupra sănătății umane, și pentru a menține nivelurile zgomotului ambiant sub valorile-limită**, în situația în care acestea nu sunt depășite. Conform art. 91 litera b), valorile limită pentru L_{zsn} și L_{noapte} nu pot fi mai mici decât cele existente înainte de data intrării în vigoare a Legii nr. 121/2019.

Hărțile strategice de zgomot ilustrează rezultatele modelării nivelurilor de zgomot generate de traficul feroviar - pentru fiecare dintre indicatorii L_{zsn} și L_n fiind reprezentate suprafețele corespunzătoare benzilor izofone cu un ecart de 5 dB reglementate:

- o L_{zsn} : 55 – 59 dB, 60 – 64 dB, 65 – 69 dB, 70 – 74 dB și peste 75 dB
- o L_n : 45 – 49 dB, 50 – 54 dB, 55 – 59 dB, 60 – 64 dB, 65– 69 dB și peste 70 dB.

Hărțile de conflict ilustrează aceleași rezultate ale modelării nivelurilor de zgomot - pentru fiecare dintre indicatorii L_{zsn} , L_n – dar cartarea pune accent pe evidențierea depășirii țintei/maximei permise, fiind reprezentate suprafețele în care nivelurile de zgomot

- o se încadrează între valoarea țintă și maxima permisă
- o depășesc valoarea maximă permisă cu 0-5 dB(A)
- o depășesc valoarea maximă permisă cu mai mult de 5 dB(A).

Valorile limită stabilite prin legislația în vigoare la data semnării contractului RUIC nr. 27/25.04.2018, pentru indicatorii de zgomot reglementați pentru sursa reprezentată de traficul feroviar sunt :

Indicatori de zgomot	Valori țintă (VT)	Valori maxime permise (VMP)
	dB(A)	dB(A)
<i>Lzisearanoapte</i> L_{zsn}	65	70
<i>Lnoapte</i> L_n	50	60

Realizarea măsurilor din planurile de acțiune intră în sarcina autorităților competente.

Conform Legii nr. 121 din 03/07/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, Art. 39, „operatorii economici care au în administrare infrastructuri ...feroviare ... realizează cartarea zgomotului și elaborează hărțile strategice de zgomot și planurile de acțiune pentru:

.... b) **traficul feroviar desfășurat pe căile ferate principale care se află în administrarea Companiei Naționale Căi Ferate „CFR” – SA, indiferent dacă acestea se află în interiorul sau în exteriorul unor aglomerări;**

c) **pentru traficul feroviar desfășurat pe căile ferate, altele decât cele principale, care sunt în administrarea CNCF „CFR” – SA și aflate în interiorul aglomerărilor,...**”

Prin Art. 30. se prevede că **măsurile de gestionare și reducere a zgomotului** prevăzute în planurile de acțiune:

- se stabilesc în vederea **implementării de către „autoritățile administrației publice locale sau operatorii economici care au în responsabilitate realizarea planurilor de acțiune, pe domeniul lor de competență”**
- **„sunt adresate cu prioritate situațiilor identificate prin depășirea oricărei valori-limită în vigoare și utilizând și alte criterii alese în acest scop și se aplică celor mai importante zone stabilite în acest mod prin realizarea cartării strategice de zgomot.”**

Notă: Conform Art. 31, „criteriile după care se evaluează planurile de acțiune și se revizuiesc, precum și criteriile care se utilizează la stabilirea măsurilor de gestionare și reducere a zgomotului prevăzute în planurile de acțiune se stabilesc prin actele normative”, ghidurile pentru implementarea prevederilor Legii 121/2019 urmând a se aproba la o dată ulterioară.

5. Sinteza informațiilor obținute prin cartarea zgomotului

Cartarea strategică de zgomot efectuată pentru traficul CFR din anul 2016 a permis evaluarea receptorilor sensibili expuși la zgomot, rezultatele fiind prezentate sintetizat în tabelele următoare.

Tabel nr. 1 Estimarea locuitorilor, școlilor și spitalelor din interiorul aglomerației, expuse/expuși la zgomotul de trafic feroviar, parametrul L_{zsn} - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

Intervalul [dB(A)]	Locuitori [sute]	Școli [sute]	Spitale [sute]
55 - 59	7,19	0,03	0
60 - 64	0,29	0	0
65 - 69	0,20	0	0
70 - 74	0	0	0
>75	0	0	0

Tabel nr. 2 Estimarea locuitorilor, școlilor și spitalelor din interiorul aglomerației, expuse/expuși la zgomotul de trafic feroviar, parametrul L_n - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

Intervalul [dB(A)]	Locuitori [sute]	Școli [sute]	Spitale [sute]
45 - 49	17,90	0,03	0
50 - 54	3,76	0,01	0
55 - 59	0,35	0	0
60 - 64	0	0	0
65 - 69	0	0	0
>70	0	0	0

6. Informații privind măsurile de reducere a zgomotului aflate în desfășurare și informații privind proiectele de reducere a zgomotului aflate în pregătire

Principala măsură implementată în ultimii ani de CNCF CFR S.A. la scară națională, cu efect direct în reducerea zgomotului generat de traficul CF, a constat în corelarea lungimii și rangurilor trenurilor de călători cu distanța parcursă, în conformitate cu normele europene privind eficientizarea traficului feroviar.

În vederea alinierii transportului feroviar de călători la normele europene, începând cu anul 2012 CFR Călători a modificat vechile ranguri de trenuri de călători care datau din perioada interbelică, după cum urmează: **Intercity (IC)** **InterRegio (IR)** **Regio (R).**

Trenurile Intercity trebuie să ofere servicii suplimentare de transport cu vagoane dormit și/sau cușetă, iar viteza medie minimă este de 55 kilometri pe oră.

Trenurile InterRegio opresc în principalele gări care asigură conexiuni convenabile cu celelalte trenuri de călători și circulă cu o viteză medie de 45 de kilometri pe oră.

Trenurile de tipul Regio au funcția unor trenuri personale pentru că asigură transportul pentru arii geografice restrânse, la o viteză de minim 35 kilometri pe oră și de regulă nu circulă în intervalul orar 23:00 - 4:00.

Trenurile Regio circulă ca un tren personal, oprind în toate stațiile și haltele și circulă cu viteză de minimum 35 km/oră, serviciul de clasa I nefiind obligatoriu.

În vederea eficientizării traficului, s-a avut în vedere o corelare a sosirilor/plecărilor trenurilor de diferite ranguri în stațiile comune.

Pe site-ul Ministerului Transporturilor, aplicația WebGIS „Harta interactivă a proiectelor din MPGT”, figurează următoarele proiecte cu potențial efect de reducere a impactului determinat de zgomotul generat de traficul feroviar :

Sector CF	Tip CF	Lungime	Categorie proiect	Sursa de finanțare	Perioadă de implementare	Status proiect
Pitești (Gara principală) - Craiova	simplă, neelectrificată	142 km	Modernizare	FEDR	2025 - 2029	în așteptare
Pitești - Rm. Vâlcea	simplă, neelectrificată	60 km	Modernizare/ Construcție nouă	FEDR	2021 - 2026	în așteptare
Bucuresti – Pitești	dublă, neelectrificată	99 km	Modernizare	FEDR	2021 - 2025	în așteptare
		108 km	Viteză sporită, orar cadentat	FEDR	2016 - 2017	

Notă: Primele 3 proiecte acoperă lungimile CF de pe suprafața aglomerării.

FEDR - Fondul European de Dezvoltare Regională (componentă a Fondurilor Structurale și de Investiții Europene)

Documentele de referință ale rețelei CFR – DDR 2019, DDR 2020 – menționează proiectul de dezvoltare din grupa C. Alte proiecte din rețeaua TEN-T generală și globală denumit „Program de lucrări în vederea îmbunătățirii condițiilor de circulație și eliminarea restricțiilor de viteză pe liniile existente, inclusiv lucrări de reconstrucție pentru viteză sporită, orar cadentat și servicii feroviare respectiv 1001 km linie cf (proiect inclus în MPGT – pachetul QuickWins)”.

Scopul proiectului constă în aducerea liniei în parametri proiectați pentru rutele: București - Brașov, București - Craiova; București - Pitești, București - Giurgiu, Pașcani - Iași, Timișoara - Arad, București - Buzău.

Sursă de finanțare: Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) 2014 -2020.

Proiectul se află în faza de pregătire a lansării licitației pentru achiziția serviciului de elaborare a studiului de fezabilitate.

7. Acțiuni pe care autoritățile competente intenționează să le ia în următorii 5 ani, care să includă măsurile pentru protejarea zonelor liniștite

În vecinătatea căii ferate nu au fost identificate arii care să îndeplinească criteriile de a fi declarate zone liniștite în aglomerări.

Se constată că, pentru ambii indicatori Lzsn și Ln, **receptorii sensibili (persoane, școli, spitale) nu au fost expuși la valori de zgomot peste maximele permise** (>70 dB(A) pentru Lzsn sau >60 dB(A) pentru Ln) ca urmare a traficului feroviar din anul 2016.

Dirjecțiile de acțiune sunt conform celor prezentate la pct. 6, 8, 9.

8. Strategia pe termen lung

Din punct de vedere legislativ, la nivel european continuă tendința de impunere a unor plafoane de emisie acustică pentru materialul rulant precum și de introducere a unor mecanisme financiare pentru promovarea unui trafic feroviar mai silențios.

În prezent, sectorul feroviar din România se află într-un proces de reformă și se urmărește dezvoltarea traficului feroviar, în conformitate cu tendința europeană în domeniu.

Integrarea în spațiul feroviar unic European reprezintă unul dintre cele 3 obiective strategice generale de dezvoltare ale CNCF „CFR” SA. obiectivele specifice și acțiunile strategice aferente constând în:

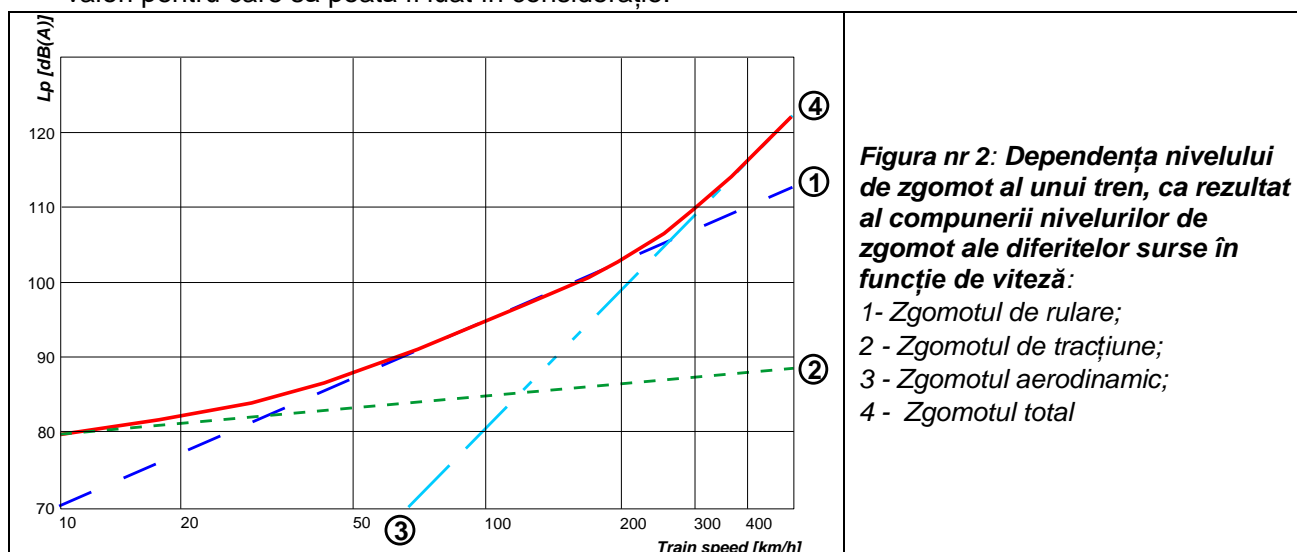
Obiectiv strategic general Integrarea în spațiul feroviar unic European	
Obiectiv specific	Acțiuni strategice
Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Rin-Dunăre
	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridorului Orient/Est-Mediterană
Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Centrale
	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T Globale
Integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză	Axa de mare viteză Est -Vest
	Axa de mare viteză Nord -Sud
Alinierea la politica și legislația europeană în domeniul transportului feroviar	Alinierea metodologiei de calcul al tarifului de utilizare a infrastructurii feroviare (TUI) la legislația europeană - Reactualizarea algoritmului de calcul al TUI (taxa de utilizare a infrastructurii) în funcție de criterii europene, printr-o politică a prețurilor bazată pe o strategie pe termen lung referitoare la dimensionarea rețelei, calitate și utilizarea previzionată.
	Implementarea mecanismelor de finanțare a infrastructurii feroviare conforme cu legislația europeană
	Internalizarea costurilor externe ale transporturilor

(Sursa CNCF CFR SA Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare,
<http://www.cfr.ro/files/pdf/Strategia%20de%20dezvoltare%20a%20companiei%20CFR%20SA.pdf>)

9. Prognoze privind evaluarea implementării și a rezultatelor planului de acțiune

➤ Sursele de zgomot în transportul feroviar:

- **zgomotul unităților de tracțiune (locomotive)** – motoarele de tracțiune propriu-zise, compresoare, sistemul de răcire, sistemul de evacuare (la motoarele Diesel)
- **zgomotul de rulare rezultat din interacțiunea roata – șină**, ca urmare a existenței rugozităților suprafețelor de contact, generat atât de vagoane cât și de locomotive
- **zgomotul de semnalizare** este un zgomot până în prezent inevitabil în transportul feroviar și care este în directă legătură cu siguranța circulației – **nu este luat în considerare la cartarea strategică de zgomot.**
- **zgomotul aerodinamic** este caracteristic trenurilor de mare viteză și începe să apară la circa 260 km/h ca urmare a fenomenului de desprindere a stratului limită. În prezent, în România trenurile circulă la viteze mult mai reduse, neexistând riscul apariției zgomotului aerodinamic la valori pentru care să poată fi luat în considerație.



Zgomotul de rulare rezultat din interacțiunea roată – șină

Deoarece roțile din oțel se rostogolesc pe șina din oțel (având ca suport traversele) forțele de contact generează vibrații atât în roți cât și în șine. Forța generată în zona de contact este dependentă de viteza

trenului și de nivelurile de rugozitate care caracterizează șinele și roțile.

Astfel, zgomotul de rulare crește cu cât trenul se deplasează cu viteză mai mare și cu cât nivelurile de rugozitate sunt mai mari.

Rugozitatea roților crește mult mai rapid la vehiculele a căror frânare se face cu saboți din fontă turnată, decât la vehiculele echipate cu frâne disc.

De asemenea, dacă saboții din fontă turnată se înlocuiesc cu saboți din materiale compozite, atât zgomotul de frânare, cât și viteza de creștere a rugozității suprafeței de contact a roții sunt mai reduse.

Diferențele de nivel de zgomot de rulare într-o situație în care atât șina cât și roțile sunt șlefuite și în altă situație în care roțile prezintă excentricități importante și un nivel de rugozitate mare, iar șinele prezintă denivelări și rugozități mari, pot ajunge și la 20 dB(A).

Nivelul de zgomot rezultat în urma interacțiunii roată – șină, ca urmare a existenței suprafețelor de contact rugoase are următoarea expresie:

$$L_{total} = 10 * \lg \left(10^{\frac{L_{roata}}{10}} + 10^{\frac{L_{șina}}{10}} \right)$$

unde: L_{total} este nivelul total al zgomotului de rulare;

L_{roata} este nivelul de zgomot radiat de roată;

$L_{șina}$ este nivelul de zgomot radiat de șină.

Această relație este importantă în evaluarea eficacității oricăror acțiuni de reducere aplicate atât roților cât și șinelor.

Dacă $L_{șina} - L_{roata} > 10dB(A)$, contribuția șinei este hotărâtoare asupra nivelului de zgomot total, iar tratamentele de reducere aplicate roților sunt ineficiente.

Dacă $L_{roata} - L_{șina} > 10dB(A)$, contribuția roților este hotărâtoare asupra nivelului de zgomot total, iar tratamentele de reducere aplicate șinei sunt ineficiente.

Pentru cele mai multe situații din România în care șina are un suport nerigid și vitezele de deplasare sunt relativ reduse, nivelul zgomotului generat de șină este superior celui generat de roată.

În situațiile în care nu există o diferență clară a unuia dintre cele două niveluri, este necesară aplicarea de măsuri de reducere atât asupra roților cât și asupra șinelor pentru a reduce nivelul de zgomot total.

Există mai multe metode de determinare a contribuțiilor șinelor și roților la zgomotul total radiat în mediul înconjurător.

Alegerea uneia sau alteia dintre metode ține de experiența consultantului care pune în aplicare planul de acțiune.

➤ **Măsuri aplicabile pentru reducerea zgomotului generat de traficul feroviar**

Printre măsurile aplicabile pentru reducerea zgomotului menționăm:

a) introducerea materialului rulant modern. Este un proces radical, cu defășurare progresivă și care în general se efectuează pe măsură ce materialul existent devine inutilizabil.

Din păcate, existența în circulație a materialului rulant învechit, zgomotos, face ca pentru o arteră de trafic efectul echipamentului nou să conteze în mică măsură.

De asemenea, existența într-o garnitură a unui număr de vagoane vechi compromite în mare măsură emisia acustică a trenului în cauză.

De exemplu dacă jumătate din numărul trenurilor pe un tronson, presupuse la fel de zgomotoase, ar avea emisii cu 5 dB(A) mai reduse, efectul pentru tronson ar fi de numai 1,8 dB(A). Lucrurile stau mult mai bine în situația în care reducerile se aplică materialului rulant celui mai zgomotos.

b) la vagoanele de marfă, înlocuirea saboților de frână din fontă cu saboți din material compozit, cu costuri de circa 10000 de Euro/vagon este o investiție care, în general, nu poate fi suportată de o companie feroviară, ea poate fi susținută doar într-un plan mult mai general, prin investiții la nivelul UE.

Sisteme de frânare a vehiculelor - Una din cele mai importante surse de zgomot este interacțiunea roată – șină, datorită rugozităților suprafețelor în contact.

Atunci când se utilizează ca măsură șlefuirea, pentru ca efectul de diminuare a zgomotului să fie maxim, este necesar ca această operațiune să se efectueze atât la șine, cât și la roțile care se rostogolesc pe aceste șine.

Ca urmare a folosirii frânelor cu saboți din fontă turnată, suprafețele roților sunt primele expuse la creșterea rugozității și a excentricității roții, fenomen care, prin interacțiune, se transmite șinei. La circulația în curbă, condițiile cinematice caracteristice acestei zone fac ca vitezele de alunecare dintre roți și șine să crească, conducând la apariția unor vibrații autoîntreținute ale sistemului roată - șină și apariția unui zgomot caracteristic, strident (squeal noise) cu componente spectrale importante în domeniul 2 - 4 kHz, adică într-un interval de frecvențe în care urechea are un maxim de sensibilitate.

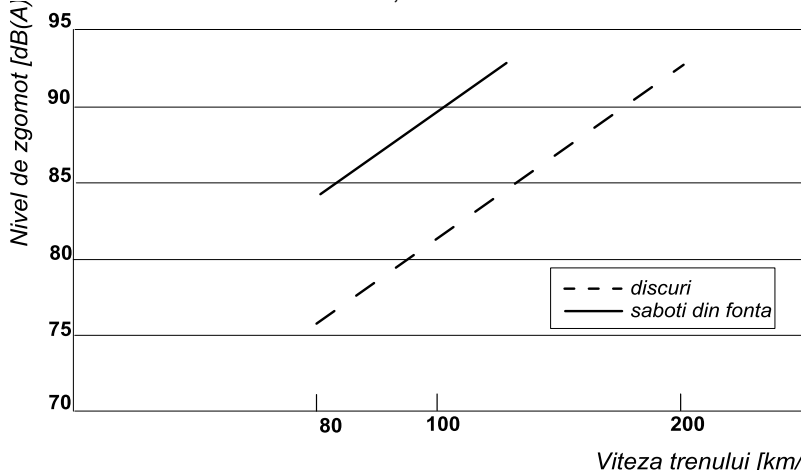


Figura nr 3: Diferența dintre nivelurile de zgomot de frânare pentru două tipuri de frânări (cu saboți din fontă și cu discuri) pentru două trenuri, măsurate la distanța de 25 m

Inițiativa UIC de post-echipare a parcului de trenuri de marfă cu saboți din materiale compozite. Estimările privind reducerile sunt de circa 8 dB(A) pentru un tren echipat cu acest tip de saboți.

c) reabilitarea acustică a locomotivelor. Este o acțiune care constă în aplicarea unor tratamente acustice adecvate diferitelor părți generatoare de zgomot ale locomotivei. Din experiențele celor care au aplicat procedeul pot rezulta diminuări de 6 – 8 dB(A) în emisia acustică a locomotivei. Este o operațiune care presupune personal specializat adecvat.

Atenuarea zgomotului locomotivei este importantă și din cauză că o parte din sursele aparținând locomotivei se află la cote de peste 2 m, adică la înălțimi la care ecranele acustice obișnuite încep să nu-și mai joace rolul de protecție.

d) rectificarea căii de rulare și a roților asigură diminuări importante, cu degradare inerentă în timp a calității suprafețelor și creșterea la loc a emisiei acustice.

De aici rezultă necesitatea aplicării ciclice a operațiunilor. De asemenea, dacă se rectifică numai calea de rulare, efectul de reducere a zgomotului este mai redus, deoarece rămâne contribuția rugozităților roților la contactul cu șina rectificată.

e) utilizarea amortizoarelor de zgomot pentru șine este o metodă de diminuare a zgomotului de rulare, iar din prezentările diferiților producători asigură reduceri de până la aproximativ 6 dB(A). În figurile următoare este prezentat acest tip de amortizoare (fig. 4) și eficacitatea lor în diminuare (fig. 5).

Reducerea zgomotului "la sursă" prin aplicarea amortizorilor CORUS:



Figura nr 4: Amortizor de zgomot CORUS, aplicat

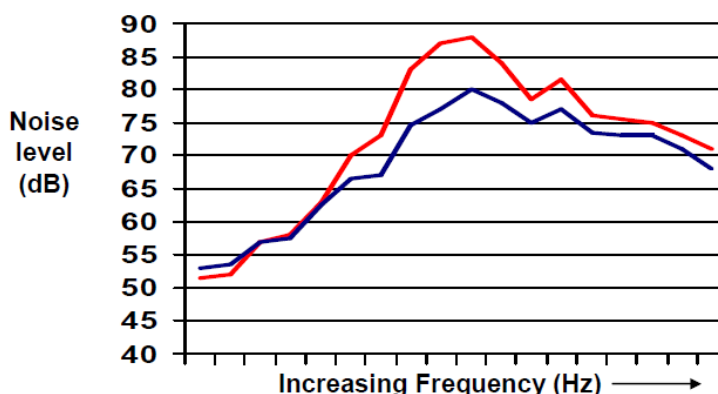


Figura nr 5: Reducerea la sursă
Diminuarea nivelului de zgomot în funcție de frecvență, suprapusă peste caracteristica de frecvență a unui tren.
 - curba roșie reprezintă situația inițială
 - curba albastră reprezintă situația de după aplicarea amortizorilor

f) **utilizarea de ecranări combinate**

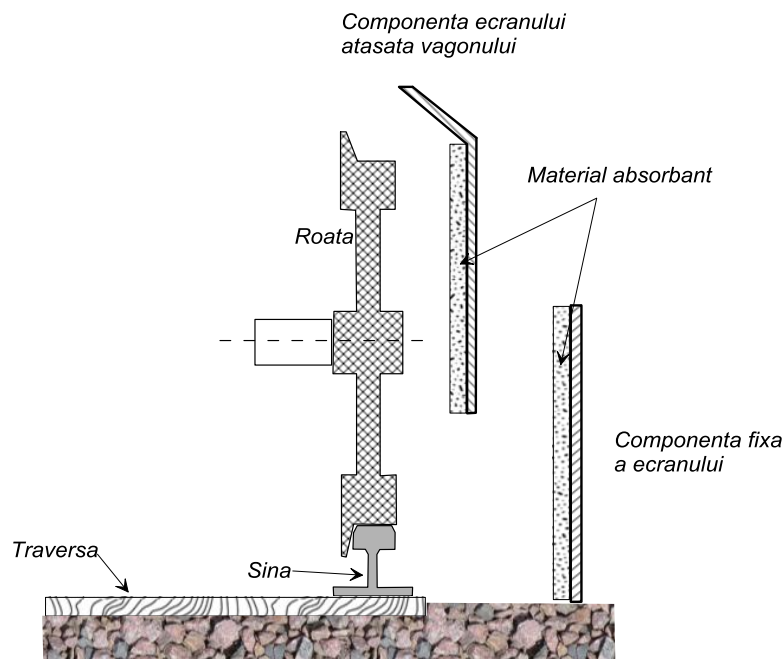


Figura nr 6: Schița unui ecran combinat – partea superioară este atașată vagonului, iar partea inferioară, de înălțime mică este situată în vecinătatea căii de rulare, în zona unde este necesară protecția.

Metoda este avantajoasă atât economic, cât și ca eficiență în reducerea acustică și cu reducerea riscului de alterare a vizibilității într-o stație întrucât ecranele fixe au înălțimi de ordinul a 0,5 m.

g) **utilizarea de ecrane fixe**

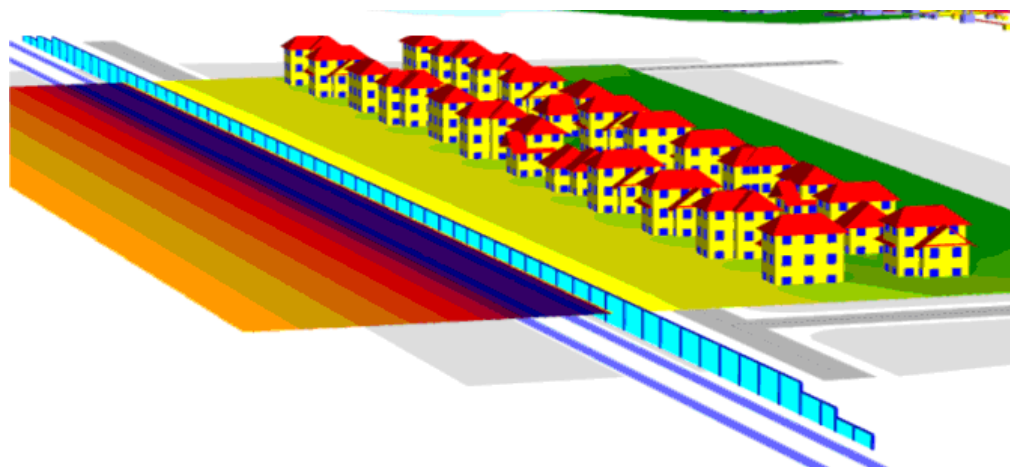


Figura nr 7: Ecran fix – în funcție de caracteristici și poziția relativă sursă – receptor, eficiența în reducere este 5 – 11 dB(A).

h) **diminuarea vitezei de deplasare** – diminuarea cu 20% a vitezei determină o reducere cu cca. 3 dB(A) a emisiei acustice, iar o diminuare cu 30% determină o reducere cu cca. 4,5 dB(A)

i) **înlocuirea șinei cu joante cu șină sudată** – cu o diminuare de cca. 3 dB(A) a emisiei acustice

j) **înlocuirea traverselor de lemn cu traverse de beton** – cu o diminuare de cca. 3 dB(A) a emisiei acustice.

➤ **Planuri de acțiune – Situația privind căile ferate din interiorul aglomerației Pitești**

Valorile maxime permise stabilite prin legislația în vigoare la data semnării contractului RUIIC nr. 27/25.04.2018 pentru indicatorii de zgomot reglementați pentru sursa reprezentată de traficul feroviar sunt 70 dB(A) pentru indicatorul **Lzisearanoapte_Lzsn** și respectiv 60 dB(A) pentru indicatorul **Lnoapte_Ln**.

Relațiile doză-efect estimează deranjul populației chiar în cazul expunerii la niveluri de zgomot sub valorile maxime permise și sub valorile țintă, având în vedere că pragul de audibilitate este diferit. Relațiile doză-efect evaluează disconfortul asociat Lzsn și tulburarea somnului aferentă Ln pentru zgomotul produs de traficul feroviar, prin aplicarea procentelor determinate statistic pentru calcul numărului de persoane deranjate (D) și foarte deranjate (FD). În tabelele de mai jos sunt prezentate estimările statistice privind deranjul determinat de zgomotul de trafic feroviar la nivelul anului 2016, pe baza relațiilor recomandate prin documentele:

1. Agenția Europeană de Mediu: *Good Practice Guide on Noise Exposure and Potential Health Effects*, EEA Technical report No 11/2010, ISSN 1725-2237
2. Comisia Europeană: *Position Paper on Dose Response Relationships between Transportation Noise and Annoyance*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002, ISBN 92-894-3894-0.

Tabel nr. 3 Estimarea numărului de persoane deranjate și foarte deranjate ca urmare a expunerii locuitorilor la zgomotul de trafic feroviar – parametrul Lzsn - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

Lzsn			
Interval [dB(A)]	Locuitori [sute]	Număr persoane Deranjate [sute]	Număr persoane Foarte Deranjate [sute]
55 - 59	7,19	0,89	0,25
60 - 64	0,29	0,06	0,02
65 - 69	0,20	0,06	0,02
70 - 74	0	0	0
>75	0	0	0

Tabel nr. 4 Estimarea numărului de persoane deranjate și foarte deranjate ca urmare a expunerii locuitorilor la zgomotul de trafic feroviar – parametrul Ln - benzile izofone cu ecart de 5 dB(A)

Ln			
Interval [dB(A)]	Locuitori [sute]	Număr persoane Deranjate [sute]	Număr persoane Foarte Deranjate [sute]
45 - 49	17,90	1,16	0,42
50 - 54	3,76	0,33	0,13
55 - 59	0,35	0,04	0,02
60 - 64	0	0	0
65 - 69	0	0	0
70 - 74	0	0	0
>75	0	0	0

Estimările indică faptul că la nivelul aglomerației ar putea exista persoane deranjate și foarte deranjate în zonele de expunere la valori de zgomot semnificativ reduse față de valorile maxime permise. Aceste suprafețe sunt dispuse în vecinătatea căilor ferate din jumătatea de Sud a aglomerației, în imediata proximitate a liniilor CF dinspre București și Craiova, până în sectorul gării principale din Pitești.

(Notă: Relațiile doză efect sunt în revizuire.)

Se estimează că implementarea măsurilor cu caracter general precum:

- adaptarea regimului de viteză – măsură aplicabilă la nivel de cooperare între administratorul infrastructurii feroviare și transportatori
- amenajarea teritoriului asociat căilor ferate – în sensul construirii de obiective cu altă destinație decât cea de locuit, unități de învățământ sau unități spitalicești – măsură aplicabilă la nivel de cooperare între administratorul infrastructurii feroviare și administrația publică locală
- măsuri tehnice la nivelul surselor de zgomot/alegerea surselor mai silențioase – precum trecerea la utilizarea de saboți din material compozit unde este tehnic posibil, măsură aplicabilă de către deținătorii de material rulant

- introducerea, pârghiilor economice care să încurajeze diminuarea sau menținerea valorilor nivelurilor de zgomot sub maximele permise – măsură aplicabilă la nivel de instituții centrale

va permite menținerea nivelurilor de zgomot ambiant aferent traficului feroviar sub valorile limită, pentru aria analizată.

Deși cartarea strategică prin indicatorii reglementați nu acoperă situații locale, particulare, și nici zgomotul de semnalizare, autoritatea feroviară este receptivă la sesizări privind disconfortul produs de traficul feroviar, încercând să identifice cauze și măsuri pentru tratarea punctuală a situației.

Alocarea judicioasă a resurselor financiare impune corelarea măsurilor de tratare punctuală cu aplicarea măsurile cu caracter general.

Dezvoltările în zonele din vecinătatea căilor ferate și respectiv implicând căile ferate necesită realizarea de studii de zgomot de detaliu pentru a preveni, pe cât posibil, măsuri ulterioare, costisitoare.

Director

dr.ing. Mihai Zaplaic

Colectiv de elaborare :

dr.ing. Mihai Zaplaic

ing. Sorina Iliuță

expert sisteme informatice Toma Zaplaic

chim. Anca Dragomir

chim. Daniela Zisu