

## MEMORIU DE PREZENTARE

### I. Denumirea proiectului:

**AMENAJARE PARCARE ETAJATA IN ZONA GRADINITEI CU PROGRAM PRELUNGIT NR. 1, STR. GHEORGHE DOJA-ZALAU, SALAJ**

### II. Titular:

- numele: **Municipiul Zalau (Primaria Municipiului Zalau)**
- adresa poștală; **Piața Iuliu Maniu, nr.3, mun. Zalău, județul Salaj, cod postal 450016.**
- numărul de telefon, de fax și adresa de e-mail, adresa paginii de internet;  
**Telefon: 0260 610 550,**

**E-mail: [primaria@zalausj.ro](mailto:primaria@zalausj.ro)**

### III. Descrierea caracteristicilor fizice ale întregului proiect:

- a) un rezumat al proiectului;

#### A. SITUATIE EXISTENTA

Situat în nord-vestul României, la trecerea dintre Carpații Estici și Munții Apuseni, județul Sălaj este cunoscut din vremuri străvechi ca Țara Silvaniei, adică Țara Pădurilor, cu o suprafață de 3850 km<sup>2</sup> și având ca vecini la nord județele Satu-Mare și Maramureș, la vest și sud-vest județul Bihor iar la sud-est județul Cluj. Municipiul Zalău, care se găsește în centrul județului pe valea cu același nume, este reședința administrativă a Sălajului.

Municipiul Zalău, situat pe axa Cluj - Satu-Mare - Petea Vama, DN 1F - E 81, este conectat la o rețea rutieră cu acces spre Europa de vest. Acesta, pe lângă importanța sa economică, constituie și un puternic centru cultural, de învățământ, și nu în ultimul rând, un atractiv areal turistic.

Având în vedere cele menționate, municipiul Zalau este un important centru urban la nivel județean și regional care contribuie la dezvoltarea echilibrată a Regiunii Nord – Vest.

Pe plan local, atractivitatea municipiului a pornit de la accesibilitatea sa ridicată ca punct de intersecție a mai multor rute de interes național, însă acest lucru a avut și dezavantajul de a transforma orașul într-un oraș de tranzit, în care vizitatorii nu petrec foarte mult timp.

Cu toate acestea, exista la nivelul municipiului numeroase zone de locuire colectiva, care se desfasoara in lungul principalelor artere de circulatie care strabat Municipiul Zalau. De altfel, blocurile de locuințe care bordează marile bulevarde sunt și cele care uneori depășesc regimul mediu de înălțime de P+4E, ajungând până la P+10E.

Zona centrală și arealele din vecinătatea acestora sunt caracterizate de concentrarea activităților economice și a facilităților socio-culturale care pe de-o parte oferă o serie de avantaje locuitorilor, dar care prezintă un risc de supraîncărcare a spațiilor de parcare, cu efecte clare de nesatisfacere a necesarului de locuri de parcare și a zonelor adiacente acestora, sau al gradului de aglomerație.

Rețeaua stradală a municipiului Zalău și organizarea sistemului de transport sunt influențate în cea mai mare parte de configurația reliefului, acesta fiind unul colinar, marcat de dealuri și văi. Structura rutieră locală care urmează un singur ax principal (b-dul. M. Viteazul

– str. Gh. Doja) și care se suprapune parțial pe traseul drumului național DN 1F/E81 pe direcția Sud – Nord (intrarea dinspre Cluj-Napoca – ieșirea spre Oradea), care adună fluxurile de pe artere colectoare dispuse pe ambele părți ale axului central, ce leagă zonele rezidențiale și economice de acesta, poate genera efecte negative.

Principala problemă o constituie aglomerațiile cu efecte asupra duratei de deplasare și fenomene de poluare. Cauza principală este depășirea capacității de transport a infrastructurii. Acest fapt se datorează în principal a două cauze: lipsei șoselei ocolitoare și creșterea utilizării mașinilor personale pentru deplasare, ceea ce conduce implicit la problema privind insuficiența locurilor de parcare din zonele de locuințe colective.

În ceea ce privește traficul de la nivelul municipiului, traficul de tranzit pe direcțiile prioritare trece prin oraș. Traficul greu de tranzit a fost deviat din zona centrului istoric, pe străzi cu capacitate neadecvată, fapt ce generează vibrații ce afectează clădirile din vecinătate.

În ceea ce privește infrastructura privind parcarile de la nivelul municipiului, managementul acestora în municipiul Zalău este asigurat de D.G.A.D.P. Zalău, direcție responsabilă pentru amenajarea, întreținerea și exploatarea parcarilor.

Măsurile luate în ceea ce privește managementul parcarilor sunt: introducerea parcarilor cu plată/abonament, amenajarea și închirierea prin licitații a parcarilor rezidențiale.

Strategia de dezvoltare durabilă a municipiului Zalău pentru perioada 2008-2013 menționează că lipsa unui număr suficient de locuri de parcare reprezintă o problemă atât în cartiere, cât și în zona centrală.

Numărul de locuri de parcare a crescut în mod constant și susținut de la un an la altul. Infrastructura de parcare pe raza municipiului Zalău este compusă în anul 2020 din 8221 de parcări amenajate, din care 2978 sunt parcări de reședință, 1965 locuri de parcare publice cu plată, 33 locuri de parcare publice fără plată și 3245 locuri de parcare în garaje. Există, de asemenea, zone în care parcare nu este amenajată, însă oprirea și staționarea nu sunt interzise cu condiția păstrării unui spațiu suficient pentru trecerea vehiculelor. Aceste situații se găsesc pe străzi cu sens unic.

Majoritatea parcarilor de reședință amenajate la sol (excluzând garajele) se află în cartierul Dumbrava Nord - o zonă cu o densitate ridicată a populației (100-200 locuitori/ha). În cartierul Simion Bărnuțiu, unde densitatea populației este cea mai mare (peste 200 locuitori/ha), sunt disponibile doar 534 de locuri de parcare rezidențială, alături de aproximativ 400 de garaje.

În cadrul PMUD Zalău, se estimează că deficiențele legate de lipsa locurilor de parcare sunt greu de soluționate în viitor. Deoarece resursele de teren pentru suplimentarea locurilor de parcare sunt precare, accentul trebuie pus pe măsuri adiționale pentru eficientizarea modului de utilizare a parcarilor existente, cât și diminuarea cererii. De asemenea, pe termen lung, prin dezvoltarea infrastructurii velo și creșterea atractivității transportului în comun se are în vedere păstrarea sau chiar diminuarea indicelui de motorizare, aspect care contribuie decisiv la reducerea cererii de parcare.

### ***Descrierea amplasamentului***

Amplasamentul studiat se afla în vecinătatea arterei principale de circulație din municipiul Zalău, drumul național DN1F, fiind marginit de ansambluri de locuințe colective cu regimul de înălțime P+4E, precum și de Grădina cu program prelungit, nr.1.





Conform extrasului de Carte Funciara nr. 75614 Zalau, terenul este situat in intravilanul municipiului, avand suprafata de 2026,00 mp, partial imprejmuit. Conform CF, pe terenul vizat nu sunt edificate corpuri de cladire.

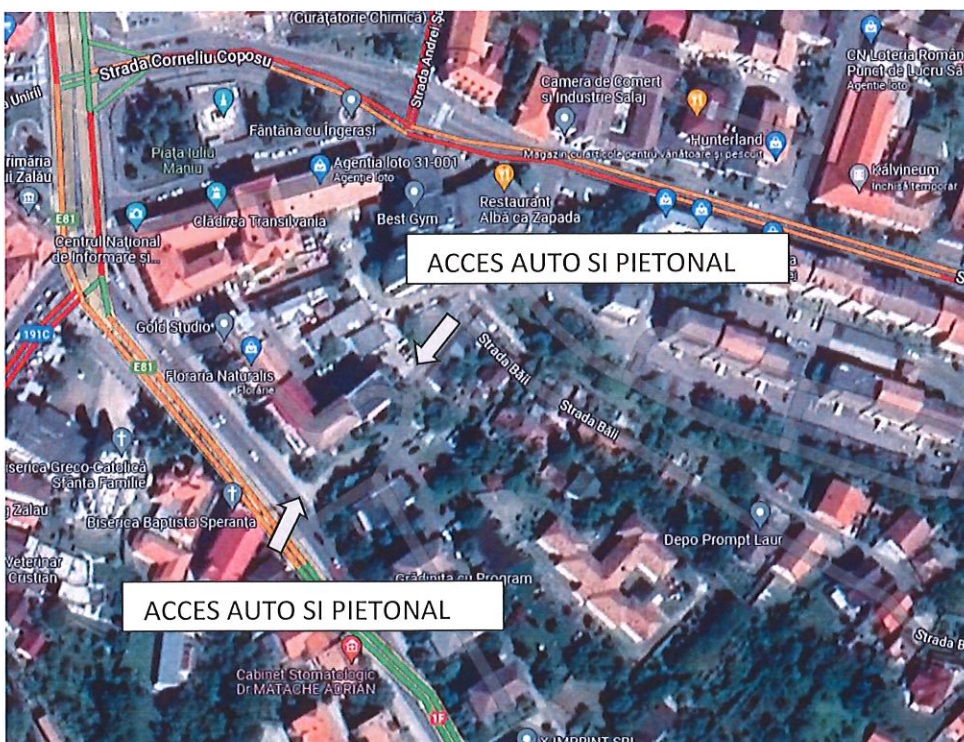
Conform planului de amplasament si delimitare a imobilului, pe teren se pot identifica locuri de parcare la sol neamenajate, precum si spatii verzi si garaje cu regim de inaltime P, construite de catre localnici, din diferite materiale, care nu au la baza o Autorizatie de construire.

Accesul pe amplasament se realizeaza de pe Str. Gheorghe Doja, atat pentru pietoni cat si pentru autoturisme.

### 1. Descrierea zonei studiate

Arterele principale in zona sunt strada Gheorghe Doja si strada Corneliu Coposu. Terenul se invecineaza cu cele doua strazi mentionate, cu Gradinita cu Program Prelungit nr. 1 si cu o zona rezidentiala (blocuri de locuinte). Imobilul are asigurat atat acces auto, cat si pietonal amenajat.

Accesul auto si pietonal pe amplasament se realizeaza in prezent pe latura sud-vestica din strada Gheorghe Doja (DN1F), dar si pe latura nordica din strada Corneliu Coposu.



Vecinitati teren studiat:

- ✓ str. Gheorghe Doja - la S, S-V;
- ✓ Cladirea Transilvania - la N;
- ✓ Gradinita cu program prelungit nr. 1 - la S, S-E;
- ✓ Unitati locative si strada Baiti - la E.

### **SITUATIE EXISTENTA**

*SUPRAFATA TEREN STUDIAT = 2026 mp*

*nr. TOPO CAD - 75614*

- *SUPRAFATA ANEXE (GARAJ AUTO) - FARA ACTE = 90 mp*
- *SUPRAFATA CAROSABILA (ASFALT) = 1108.60 mp*
- *SUPRAFATA ALEI PIETONALE SI PLATFORME (BETON) = 150 mp*
- *SPATIU VERDE = 677.40 mp*
- *ARIE CORP CLADIRE (FARA ACTE) = 90 mp*
- *P.O.T. EXISTENT = 4.44%*
- *C.U.T. EXISTENT = 0.04*

Tinand cont de faptul ca noua constructie care se propune prin proiect (parcare etajata supraterrana), va fi amplasata in spatiul in care sunt amplasate garajele existente, proprietarii vor face demersuri pentru demolarea constructiilor existente, astfel incat la momentul construirii parcarii, terenul sa fie liber de sarcini si adus la starea initiala.

Demolarea constructiilor existente de tip garaje nu face obiectul prezentului proiect.

Garajele reprezinta o vedere comuna in cartierele municipiului Zalau, fiind cel mai adesea ridicate fara autorizatie de construire si indeplinind functiuni variate, de la spatii de depozitare, la ateliere de reparatii s.a. Multe dintre ele au un statut neclar al proprietatii si se afla sub semnul improvizatiei. In acest sens Strategia de dezvoltare a municipiului Zalau, prevede amenajarea de parcuri rezidentiale si cresterea calitatii vietii in interiorul comunitatii, prin reamenajarea spatiilor din jurul blocurilor ocupate de garaje.

Luand in considerare situatia precara in care se afla municipiul Zalau privind numarul locurilor de parcare creata de dezvoltare exploziva a parcului auto din ultimii ani, obliga autoritatile locale in gasirea unei solutii viabile pentru dezvoltarea numarului locurilor de parcare. Problema numarului locurilor de parcare, apartine in special zonei centrale si a zonelor de locuinte colective.

### **2. Retele existente**

Au fost identificate pe amplasament urmatoarele utilitati:

- Retele de energie electrica;
- Retele de alimentare cu apa potabila;
- Retele de canalizare;
- Retele de alimentare cu gaze naturale;
- Retele de telefonie.



**NOTA!** Tinand cont de faptul ca prezentul proiectul se deruleaza la faza Studiu de Fezabilitate, solutiile propuse vor fi dezvoltate in etapa urmatoare (faza PTh/ DTAC), pentru care se va intocmi un proiect tehnic cu detalii de executie si dimensionarea corespunzatoare a acestora.

### 3. Descrierea zonei verzi existente

In prezent amplasamentul dispune de zone verzi amenajate in jurul blocurilor de locuinte, si zone verzi neamenajate prezente in jurul garajelor, precum si a platformelor auto existente.

In zona studiata prin proiect, suprafetele spatiilor verzi existente sunt urmatoarele:

→ *SPATIU VERDE* = 677.40 mp

#### Indicatori tehnici aferenti zonei verzi :

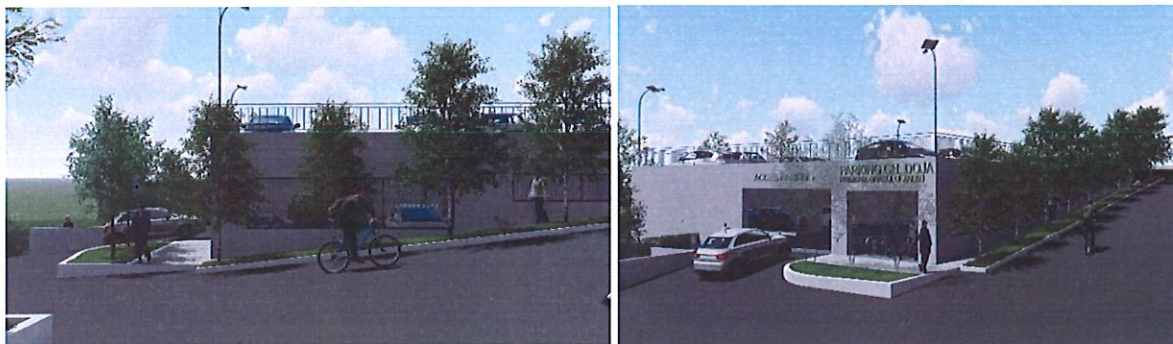
- $S_{\text{totala teren}} = 2026.00 \text{ mp} - 100\%$ ;
- $S_{\text{totala spatiu verde existent}} = 677.40 \text{ mp} - 33,43\%$ ;
- $S_{\text{totala spatiu verde propus}} = 341.90 - 16,87\%$  ;
- $S_{\text{totala spatiu verde redus prin proiect}} = 335.50 - 16,56\%$ .

In vederea amenajarii propuse, tinand cont de pozitionarea in plan a parcarii, este necesar a fi taiati 2 arbori existenti care sunt amplasati in spatiile in care va fi amenajata constructia. In acest sens, prin proiect se propune plantarea unor noi arbori in spatiile verzi create. Pe amplasament, la momentul actual, se regasesc doar arbori, nu si pomi.



Taierea arborilor se va realiza prin dispozitia beneficiarului, iar prin proiect se va obtine o alta zona verde cu plantatii prevazute la nivelul arealului amenajat, astfel incat arborii propusi vor depasi numarul celor actuali.

Speciile de plante și de arbori pentru care se optează sunt sustenabile din punct de vedere ecologic, ceea ce înseamnă specii ce nu sunt sensibile, predispuse la boli și dăunători, care prin tratare cu substanțe fitosanitare ar avea efecte negative asupra mediului dar și asupra utilizatorilor spațiului. Se propune plantarea a 14 buc de mesteacan.



## B. SITUATIE PROPUSA

### DESCRIEREA LUCRARILOR PROPUSE

Acest proiect va contribui la atingerea urmatoarelor obiective specifice:

- sa creeze locuri de parcare asigurate si civilizate;
- spatiile parcarii sunt supravegheate video, riscurile de furt și vandalizare a mașinii sunt eliminate.

#### 1. Corp cladire parcare D+T

In baza celor mentionate, beneficiarul a hotarat demararea unui proiect care sa asigure edificarea unui sistem de parcare colectiva, etajata (D+T), cu utilizare maxima a spatiului disponibil. Parcarea va beneficia de 34 locuri de parcare si a fost conceputa astfel incat sa se reduca impactul negativ tinand cont de functiunea cladirii propuse (poluare, impacti vizual etc.), precum si de faptul ca in zona sunt amplasate blocuri de locuinte cu regim de inaltime P+4E, precum si o gradinita.



Beneficiarii indirecti ai parcarii vor fi in principal locuitorii aferenti zonei de locuinte colective, cu posibilitatea de utilizare si a parintilor/ ingrijitorilor/ educatorilor Gradinitei cu Program Prelungit nr. 1.

*Suprafata construita si desfasurata pentru obiectivul propus in cadrul proiectului este:*

#### **SITUATIE PROPUSA PARCARE**

- *ARIE CORP CLADIRE DEMISOL = 495.91 mp*
- *ARIE TERASA DESCOPERITA = 455.07 mp*
- *SUPRAFATA CAROSABILA (ASFALT) = 984.40 mp = 48.59 %*



- SUPRAFATA ALEI PIETONALE (BETON) PASTRATE = 150 mp = 7.40 %
- SPRAFATA ALEI PIETONALE PROPUSE (DALE) = 54.00 mp = 2.67 %
- SPATIU VERDE = 341.90 mp = 16.87 %
- P.O.T. PROPUS = 24.47 %
- C.U.T. PROPUS = 0.24

#### **NR. PARCARI PROPUSE:**

- 16 LOCURI DE PARCARE ACOPERITA;
- 18 LOCURI DE PARCARE DESCOPERITA.

Cladirea parcarii va avea 2 niveluri (1 nivel demisol si un nivel terasa circulabila, în total fiind prevăzute 34 de locuri de parcare la nivelul corpului de cladire, dintre care 2 sunt destinate persoanelor cu dizabilități.

Pe langa locurile de parcare destinate automobilelor, parkingul va dispune și de un spatiu la demisol destinat rastelurilor de biciclete.

Parcarea este prevazuta cu o singura functiune: *parcare auto*, fiind dezvoltata pe 2 nivele D+T.

*Numarul de locuri de parcare pentru fiecare nivel in parte:*

- Nivel demisol nr. locuri de parcare: 16, din care 1 destinate persoanelor cu dizabilitati + rastel de biciclete;
- Nivel terasa nr. locuri de parcare: 18, din care 1 destinate persoanelor cu dizabilitati;

Ca si program de functionare, cladirea va fi deschisa non-stop, conform cu legislatia in vigoare si regulamentele interne de organizare si functionare a institutiei.

Accesele auto de la intrarea/iesirea din cladire vor fi prevazute cu bariere de control acces, gestionate de un sistem de control acces prevazut cu sistem inteligent de taxare.

La intrarea in parcare va fi montat un panou informativ care sa instiintele participantii la trafic de privind numarul locurilor disponibile din parcare.

Suprafata construita si utila pentru obiectivul propus in cadrul proiectului este:

- $S_{\text{construita demisol}} = 495,91$  mp;
- $S_{\text{construita terasa}} = 455,07$  mp;
- $S_{\text{utila demisol}} = 456,98$  mp;
- $S_{\text{utila}} = 456,98$  mp.

#### ***Sistemul constructiv al parcarii***

- realizare fundatii continue sub diafragmele din beton armat, evazate in zona stalpilor de rezistenta;
- pe sol se va realiza o placa de clasa C30/37, din beton elicopterizat armat cu fibre metalice si finisat cu pudra de ramforsare;
- suprastructura va fi realizata din stalpi de beton armat si diafragme de beton, pe care reazema un planseu dala avand grosimea de 25 cm;
- peretii exteriori de la nivelul demisol vor avea grosimea de 30 cm si rezistenta la foc min. 120 min. Nu sunt realizate compartimentari interioare.

- la nivelul terasei circulabile, perimetral se va realiza un parapet din beton armat de tip atic cu inaltimea de 50 cm, pe care se va monta o balustrada metalica de protectie cu inaltimea de 1,00 m, precum si stalpi de iluminat cu panouri fotovoltaice. Acestia vor fi dispusi conform partii desenate anexata proiectului.

### *Accese rutiere si circulatie*

Accesul auto de intrare si iesire din parcare se realizeaza de la nivelul demisol pe latura N-V, iar la nivelul terasei circulabile pe latura S-E a parcarii. Cele 2 niveluri nu comunica intre ele.

Accesele auto de la intrarea/iesirea din cladire vor fi prevazute cu bariere de control acces, gestionate de un sistem de control acces prevazut cu sistem inteligent de taxare.

La intrarea in parcare va fi montat un panou informativ care sa instiinteze participantii la trafic privind numarul locurilor disponibile din parcare.

### RETELE DE UTILITATI

Alimentarea cu energie electrică a investitiei se va realiza din rețeaua furnizorului, conform avizului de racord eliberat la cererea beneficiarului.

Apele uzate menajere se colecteaza în rețeaua de canalizare proiectata până la punctul de racord cu canalizarea stradala.

Atat la nivelul demisol, cat si la nivelul terasei vor fi prevazute rigole pentru colectarea apelor meteorice, conduse apoi la separatorul de hidrocarburi si apoi deversate in rețeaua publica de canalizare ape pluviale.

### *Instalatii proiectate*

- realizarea instalatiilor electrice, de supraveghere video si antiefracție;
- realizarea instalatiei sanitare si de stingere incendiu;
- realizare instalatiei de canalizare pluviala.

## **2. Amenajari exterioare**

Se propune realizarea unor spatii verzi amenajate in vecinatatea parcarii, atat pe latura S-V, cat si pe cea N-V.

Se vor folosi specii ornamentale aparținând famililor botanice caracterizante habitatului natural.

Pentru o schemă de plantat reușită se va lua în calcul perioada de decor, cerințele ecologice și biologice a fiecărei specii în parte. Speciile de plante și de arbori pentru care se optează sunt sustenabile din punct de vedere ecologic, ceea ce înseamnă specii ce nu sunt sensibile, predispuse la boli și dăunători, care prin tratare cu substanțe fitosanitare ar avea efecte negative asupra mediului dar și asupra utilizatorilor spațiului. Se propune plantarea a 14 buc de mes-teacan.

S verde rezultat in urma lucrarilor propuse= 341,90 mp.

In vederea pastrarii spatiilor verzi curate, precum si a intregului amplasament, se propune pastrarea punctului gospodaresc subteran actual existent pe amplasament, inclusiv platforma acestuia.

Pentru delimitarea punctului gospodaresc de structura auto, se va realiza pe exteriorul platformei existente, un zid de sprijin.



## SPATII VERZI – AMPLASAMENT

Spatiu verde amenajat va fi delimitat de bordura prefabricata. Spatiile se vor amenaja cu pamant vegetal pe o adancime de 30 cm, conform planselor de arhitectura.

– alte activități care pot apărea ca urmare a proiectului (de exemplu, extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apă, surse sau linii de transport al energiei, creșterea numărului de locuințe, eliminarea apelor uzate și a deșeurilor);

*Nu este cazul*

– alte autorizații cerute pentru proiect.

*Avize cerute prin certificatul de urbanism nr. 972/08.11.2022*

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

– planul de execuție a lucrărilor de demolare, de refacere și folosire ulterioară a terenului;

*Tinand cont de faptul ca noua constructie care se propune prin proiect (parcare etajata supraterana), va fi amplasata in spatiul in care sunt amplasate garajele existente, proprietarii vor face demersuri pentru demolarea constructiilor existente, astfel incat la momentul construirii parcarii, terenul sa fie liber de sarcini si adus la starea initiala.*

*Lucrarile de demolare necesare sunt stabilite in interiorul perimetrului studiat si contau in constructii provizorii sau semiprovizorii de tip garaje executate din diverse materiale, neavand o infrastructura solida.*

*Demolarea constructiilor existente de tip garaje nu face obiectul prezentului proiect.*

*La demolarea garajelor de catre proprietari, se vor executa lucrari de desfacere a elementelor de inchidere (usi/ferestre) si a peretilor perimetrali (zidarie, elemente metalice, lemn etc.), executate fara a produce disconfort acustic si vizual, avand un regim de inaltime parter, dispuse la o distanta corespunzatoare fata de corpurile de cladire invecinate (blocuri de locuinte).*

*Acestea vor fi protejate perimetral cu o plasa antipraf, antifonica, care va reduce in mod considerabil impactul asupra mediului in timpul demolarii pentru spatiile invecinate.*

– descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului;

*Amenajarea terenului propus se va realiza conform planului de situatie propunere(A.03) si a planului de situatie amenajare spatiu verde (A.12), aferent documentatiei. In acest scop se propune curatarea/defrisarea terenului (acolo unde este cazul), inclusiv colectarea, sortarea si transportul deseurilor rezultate la depozite autorizate, precum si executia lucrarilor de sistematizare pe verticala a terenului, finandu-se cont de faptul ca parcare este ingropata partial-nivel demisol, cu aproximativ 3,00 m de la cota terenului natural.*

*In ceea ce priveste amenajarea terenului pentru protectia mediului si aducerea la starea initiala, dupa terminarea lucrarilor de constructii (realizarea infrastructurii), precum si realizarea aleilor si platformelor propuse la sol, se va reface cadrulul natural si se vor realiza*

*lucrari de protectie a mediului, prin reamenajarea spatiilor verzi existente si crearea de noi spatii verzi, precum si plantarea de arbori si arbusti.*

*La realizarea lucrarilor propuse se vor minimiza activitatile generatoare de praf si pulberi. Utilajele si activitatile generatoare de praf se amplaseaza departe de receptorii sensibili.*

*Dupa incheierea lucrarilor care vor avea loc pe amplasament, materiale care au ramas in urma constructiei si deseurile rezultate vor fi transportate in locuri special amenajate prin grija firmei de executie.*

– căi noi de acces sau schimbări ale celor existente, după caz;

*Fata de situatia existenta, prin proiect nu s-a propus modificarea cailor de acces auto pe teren. Din caile de acces existente, se propune realizarea a 2 cai de acces in parcare: pe latura N-V – acces la nivelul demisol si pe latura S-E – acces la nivelul terasei circulabile.*

– metode folosite în demolare;

*Elementele se vor demola de sus in jos, prin desfaceri manuale, iar acolo unde este cazul, se vor folosi elemente de taiere si demolare mecanice.*

*Toate aceste lucrari se vor executa ingrijit, fara a produce vibratii la cladirile invecinate si vor fi stropite cu apa pentru limitarea producerii si propagarii particulelor de nisip fin/praf.*

– alte activități care pot apărea ca urmare a demolării (de exemplu, eliminarea deșeurilor).

*Deseurile rezultate la momentul demolatii constructiilor existente (garaje), vor fi sortate pe categorii de materiale si se vor preda catre un centru de preluare a materialelor de tip deseuri din demolari de constructii. Costul aferent praluarii/depozitarii materialelor de catre firma specializata va fi suportat ca „taxa de depozit” de catre constructorul lucrarii.*

V. Descrierea amplasării proiectului:

– distanța față de granițe pentru proiectele care cad sub incidența Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare;

*Amplasamentul este marginit de artere si strazi principale precum:*

- ✓ *str. Gheorghe Doja - la S, S-V;*
- ✓ *Cladirea Transilvania - la N;*
- ✓ *Gradinita cu program prelungit nr. 1 - la S, S-E;*
- ✓ *Unitati locative si strada Baii - la E.*

– localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizată, aprobată prin Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004, cu modificările ulterioare, și Repertoriului arheologic național prevăzut de Ordonanța Guvernului nr. 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, republicată, cu modificările și completările ulterioare;



*Nu este cazul. In zona nu sunt cladiri cuprinse in lista monumentelor istorice si nici situri arheologice.*

– hărți, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informații privind caracteristicile fizice ale mediului, atât naturale, cât și artificiale, și alte informații privind:

- folosințele actuale și planificate ale terenului atât pe amplasament, cât și pe zone adiacente acestuia;

*Amplasamentul studiat se afla in vecinatatea arterei principale de circulatie din municipiul Zalau, drumul national DN1F, fiind marginit de ansambluri de locuinte colective cu regimul de inaltime P+4E, precum si de Gradinita cu program prelungit, nr.1.*

- politici de zonare și de folosire a terenului;
- arealele sensibile;

– coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

### **Teren studiat**

Nr. Pct.	Coordonate		Lungimi latari D(i, i+1)
	X [m]	Y [m]	
1	632741.512	352864.521	8.022
2	632745.311	352871.586	1.408
3	632744.020	352872.148	2.136
4	632744.910	352874.090	1.682
5	632746.067	352875.311	1.654
6	632747.714	352875.156	20.171
7	632743.665	352894.916	2.188
8	632742.285	352896.614	4.712
9	632738.628	352893.642	4.795
10	632735.040	352890.461	9.139
11	632727.614	352885.134	1.669
12	632726.157	352884.320	3.528
13	632722.632	352884.176	1.195
14	632721.518	352884.608	4.583
15	632718.626	352888.163	5.385
16	632714.878	352892.029	5.558
17	632718.625	352896.134	18.122
18	632705.274	352908.388	5.578
19	632701.513	352904.268	3.179
20	632699.107	352906.346	4.110
21	632696.721	352902.999	2.631
22	632694.098	352902.792	12.814
23	632683.538	352910.051	2.494
24	632682.178	352907.961	12.788
25	632675.922	352896.808	5.064
26	632673.580	352892.318	35.761
27	632703.780	352873.166	1.577
28	632704.110	352871.624	1.359
29	632703.932	352870.277	26.739
30	632689.397	352847.834	6.655
31	632695.081	352844.373	5.811
32	632699.745	352840.906	44.660
33	632726.000	352877.033	13.361
34	632736.997	352869.445	2.319
35	632735.955	352867.373	6.246

S(1C<sub>c</sub>)=2025.645mp P=289.093m

– detalii privind orice variantă de amplasament care a fost luată în considerare.

VI. Descrierea tuturor efectelor semnificative posibile asupra mediului ale proiectului, în limita informațiilor disponibile:

A. Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu:

a) protecția calității apelor:

– sursele de poluanți pentru ape, locul de evacuare sau emisarul;

*Nu sunt prezente surse de poluanți ai apelor, doar eventualele ape provenite de la masini (din ploaie sau zapada).*

*La nivelul parcarii, apele pluviale si cele provenite de la masini vor trece printr-un separator de hidrocarburi, dupa care vor fi evacuate in reseaua stradala.*

– stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute;

*Se va urmări protejarea calitatii apei, limitand sursele de poluare existente pe amplasament.*

*Pentru nivelurile de parcare, apa provenita de la masini (ploaie sau zapada) va fi colectata printr-un sistem de rigole amplasate pe calea de rulare a acestora. De aici, apele vor fi conduse catre un separator de hidrocarburi/deznisipator prin intermediul unei retele de conducte de canalizare. Dupa ce apele vor fi tratate de separatorul de hidrocarburi, ele vor fi putea fi evacuate la canalizarea pluviala prin intermediul unei pompe submersibile (dupa caz).*

*In perimetrul destinat santierului, toate platformele auto vor fi amenajate cu pante corespunzatoare, astfel incat sa nu conduca la derapaje, sa nu produca noroi sau baltiri de apa.*

b) protecția aerului:

– sursele de poluanți pentru aer, poluanți, inclusiv surse de mirosuri;

*In zona obiectivului de investitii nu sunt surse majore de poluare atmosferica, principalele surse de poluare in perioada de functionare a obiectivului de investitii fiind emisiile datorate traficului rutier.*

*In vederea stabilirii calitatii aerului (din zona studiata: municipiul Zalau), reseaua automata de monitorizare a calitatii aerului s-a efectuat prin intermediul unei statii automate care face parte din reseaua nationala de monitorizare a calitatii aerului, astfel :*

- *1 statie de tip industrial: in Zalau (str. Meteorologiei, nr.93).*

*Indicatori monitorizati sunt: dioxid de sulf, oxizi de azot, ozon, monoxid de carbon, ozon, pulberi in suspensie ( PM 10 ) si Parametrii meteo: directia și viteza vântului, presiunea aerului, temperatura aer , radiația solară, umiditate relativă, precipitații.*



*Amplasamentul statiei conform PLAN DE MENȚINERE A CALITĂȚII AERULUI ÎN JUDEȚUL SĂLAJ - ANUL 2018 — 2022 este urmatorul:*



**Surse de poluanti proveniti din perioada de executie :**

*In perioada de executie a obiectivului de investitii, sursele de emisii poluante in atmosfera constau in gazele de esapament provenite de la utilajele angrenate de catre constructor in activitatea de constructii in vederea realizarii investitiei (avand motoare Dese- combustibil motorina), precum si sursele de pulberi provenite din manipularea si transportul materialelor in incinta santierului.*

*Tinand cont de tipul de combustibil utilizat, gazele de esapament evacuate in atmosfera contin un intreg complex de poluanti specific arderii interne a motorinei : oxizi de azot (Nox), compusi organici volatili nonmetanici (NMVOC), metan (CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), amoniac (NH<sub>3</sub>), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), dioxid de sulf (SO<sub>2</sub>). De asemenea, prezenta protoxidului de azot (N<sub>2</sub>O) impreuna cu CO<sub>2</sub>, continue gaze cu efect de sera, avand efecte la scara larga asupra mediului.*

*In vederea estimarii emisiilor de poluanti atmosferici, se are in vedere tehnologia de executie, precum si starea utilajelor folosite din dotarea executantului, deoarece poluantii emisi de utilaje in atmosfera depind de tehnologia de fabricatie a fiecarui utilaj/echipament folosit, de puterea motorului, de consumul de carburant pe unitatea de putere, de capacitatea si varsta acestuia.*

*La calculul emisiilor de poluanti atmosferici s-a considera programul de lucru in executie, acesta reprezentand durata de timp intr-o zi cand se produc emisiile de poluanti, fiind considerat in medie de (8-10 h/zi), acestea putand varia totodata de la o ora la alta si de la o zi la alta in functie de etapele necesare realizarii lucrarilor. Durata estimata de realizare a lucrarilor este de 12 luni, timp in care se estimeaza un consum mediu total de combustibil (motorina) al mijloacelor de transport folosite de aproximativ 210 l/zi.*

## Surse de poluanti proveniti din timpul functionarii parcarii

*Sursele de poluare atmosferica din perioada de functionare a obiectivului de investitie contau in autovehiculele care utilizeaza serviciile de parcare, mai exact datorate emisiilor de esapament ale acestora.*

*Principalele noxe generate de traficul rutier sunt constituite din oxizi de azot, hidrocarburi benzinice, monoxid de carbon si particule si sunt considerate a fi constante, exceptand variatiile datorate perioadelor de timp cu trafic crescut si a structurii parcarii (zone de rampe pentru urcare/coborare). In acest sens gradul de poluare a aerului poate varia considerabil in timp si spatiu, cu cresteri sezoniere in lunile de iarna, in weekenduri, vacante si in intervalele 9-18.*

*In vederea calculului emisiilor de poluanti s-au luat in considerare urmatoarele date:*

<i>Capacitatea maxima a parcarii</i>	<b>34 locuri = 16 D + 18 T</b>
<i>Nr. intrari/iesiri</i>	1 intrari+1 iesiri (latura S-E); 1 intrari+1 iesiri (latura N-V);
<i>Rampele propuse</i>	Panta 6%
<i>Viteza de circulatie</i>	5-10 km/h
<i>Timp de cautare loc de parcare</i>	30 s
<i>Durata medie de parcare</i>	7 ore/zi
<i>Lungimea medie de circulatie in parcare</i>	Lungimea maxima pana la ultimul loc de parcare → 28 ml
<i>Trafic mediu considerat</i>	5 autovehicule /h
<i>Tipul de autovehicule (combustibil)</i>	60% benzina, 40% diesel

– instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă;

### *In perioada de executie*

*Pe perioada desfasurarii lucrarilor, alterarea calitatii aerului de catre sursele mobile va fi limitata si va avea caracter temporar, fara a afecta semnificativ calitatea aerului din zona. Potentialele surse de poluare atmosferice sunt surse la sol sau in apropierea solului, deschise si mobile, surse libere, nedirijate (cele provenite din trafic). Prin urmare aceste surse nu pot fi evaluate in raport cu prevederile OM 462/1993 si nici cu alte normative referitoare la emisii.*

*Tinand cont de circulatia curentilor de aer, dispersia emisiilor si diminuarea concentratiilor este realizata in permanenta. Emisiile din sursele mobile vor fi dispersate in zona de executie a lucrarilor, nivelul emisiilor din zona fiind influentat si de traficul rutier de pe strazile invecinate, avand in vedere ca amplasamentul studiat este inconjurat de artere de circulatie.*



*In concluzie, avand in vedere ca activitatea de executie va avea caracter temporar si localizat la zona de lucru, impactul asupra calitatii aerului este considerat a fi unul nesemnificativ.*

*In vederea protejarii aerului in perioada de executie, se vor respecta normele in vigoare. Transportul materialelor se va efectua astfel incat sa nu fie antrenate particule in aer, dupa caz prin udarea drumurilor de acces, in functie de conditiile climatice.*

*In scopul diminuarii impactului asupra aerului se pot mentiona urmatoarele masuri propuse :*

- Organizarea lucrarilor de santier cu mijloace de transport si tehnologii moderne, care sa reduca emisiile de poluanti in aer. Tinand cont ca prin proiect se propune un singur amplasament, este benefic in vederea unei exploatare controlate a frontului de lucru si diminuarea zonei de impact ;*
- Amenajarea de platforme speciale pentru depozitarea materialelor, a utilajelor si a deseurilor ;*
- Alimentarea utilajelor in statii de distributie autorizate si folosirea de utilaje cu motoare cu emisii reduse de noxe;*
- Lucrarile de executie care produc mult praf vor fi reduse in perioadele cu vant puternic sau se va urmari umectarea mai intensa a suprafetelor ;*
- Detectarea rapida a eventualelor neetanseitati sau defectiuni si interventia imediata;*
- Stropirea ciclica cu apa pe caile de transport si suprafetele de lucru, care produc praf, in vederea reducerii pana la anulare a poluarii cu pulberi.*

*In perioada de functionare*

*In perioada de functionare, emisiile de poluanti in aer sunt produse in principal de gazele de esapament provenite din traficul auto.*

*Prin realizarea proiectului de investitie se estimeaza o reducere a nivelului de poluare a aerului din zona, datorat parcarilor haotice a autovehiculelor la sol (inclusiv pe spatiul verde amenajat/neamenajat), cautarea indelungata a unui loc de parcare etc.*

*Din acest punct de vedere se poate considera ca investitia va avea un efect benefic asupra populatiei din zona, contribuind in acest fel la imbunatatirea conditiilor de parcare in zona.*

*In perioada de functionare, impactul emisiilor este considerat unul nesemnificativ, avand in vedere masurile propuse pentru reducerea acestor emisii.*

*Gradul de poluare in zona datorat traficului auto din parcare colectiva propusa nu va creste semnificativ in acest fel fata de situatia existenta (traficul auto de pe strazile invecinate si parcare haotica a autovehiculelor la sol).*

*Pentru perioada de functionare s-au prevazut in proiect masuri constructive pentru reducerea emisiilor de pe amplasament :*

- In parcare se va permite accesul numai autoturismelor/autovehiculelor usoare, cu sarcina totala de max. 3,5 t ;*
- Fiind vorba despre o parcare cu circuit inchis (in care se pot gara un numar controlat de vehicule: 34), limitarea noxelor produse de autovehiculele garate*

*in parcare se realizeaza prin dispunerea pe zone, avand cote de nivel diferite, iar accesele se realizeaza separat;*

- *In vederea retinerii emisiilor poluante, la nivelul amplasamentului se propune montarea unui numar de 14 arbori.*

*Tinand cont de modernizarea parcului auto din ultimii ani si calitatea carburantilor actuali, precum si masurile prevazute prin proiect, se estimeaza incadrarea calitatii aerului pe perioada realizarii proiectului si in timpul functionarii acestuia in limitele prevazute de STAS 12574-87 si Legea 104/2011 privind calitatea aerului inconjurator cu actualizarile ulterioare.*

*Desi se estimeaza ca nu vor exista depasiri ale valorilor limita in cazul poluantilor proveniti din parcare, pentru a cunoaste nivelul exact al poluarii aerului se recomanda ca dupa punerea in functiune a obiectivului de investitii si stabilizarea circulatiei in zona, sa se efectueze masuratori ale concentratiei noxelor din trafic (inclusiv zgomot).*

c) protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

– sursele de zgomot și de vibrații;

#### *Sursele de zgomot si vibratii produse in perioada de executie*

*In perioada de executie zgomotul si vibratiile produse provin de la utilajele si mijloacele de transport angrenate in activitatea de executie.*

*In vederea incadrarii in limitele admise a poluarii sonore atat in timpul executiei, cat si in timpul functionarii parcarii, nivelul zgomotului nu va depasi pragul de 50 dB(A).*

*La executia lucrarilor aferente obiectivului de investitii, se va avea in vedere utilizarea unor utilaje si mijloace de transport cu regim normal de functionare, fara defectiuni tehnice care sa poata cauza zgomote sau vibratii nedorite. Se asemenea se va folosi la realizarea obiectivului de investitii tehnologie de executie mecanizata acolo unde se impune acest lucru, iar in zonele inguste, pe suprafete restranse se estimeaza folosirea unui numar mic de utilaje, de capacitate mica si medie, in acest fel efectele generatoare de impact ramanand relativ limitate.*

*Programul de lucru in santier si circulatia autovehiculelor se va stabili astfel incat sa se respecte cu strictete perioadele de odihna ale locuitorilor din zona limitrofa parcarii.*

*Viteza de deplasare a utilajelor si mijloacelor de transport in santier va fi marcata cu indicatoare rutiere, respectandu-se limita maxima de viteza impusa.*

*Toate sursele potentiale de producere a zgomotului si vibratiilor se vor utiliza in asa fel incat sa respecte prevederile SR 10009:2017 si ale Ordinului nr. 119/2014 cu actualizarile ulterioare, cu privire la nivelul de zgomot produs.*

#### *Sursele de zgomot si vibratii produse in perioada de functionare*

*Pe amplasamentul proiectat cele mai semnificative surse de zgomot in timpul functionarii parcarii vor reprezenta manevrele de parcare ale masinilor, zgomotul produs de instalatiile tehnice poate fi neglijat.*

*Conform ordinului nr. 119/2014, amplasarea obiectivelor economice cu surse de zgomot si vibratii si dimensionarea zonelor de protectie sanitara se vor face in asa fel incat*



incat nivelul acustic echivalent continuu ( $L_{eq}$ ), masurat la 3 m de peretele exterior al locuintei si la 1,5 m inaltime de la sol, sa nu depaseasca 55db(A) si curba de zgomot 45. In timpul noptii (orele 7,00-23,00), nivelul acustic, echivalent continuu trebuie sa fie redus cu 10 db(A) fata de valorile din timpul zilei.

Cladirile protejate sunt blocurile de locuinte cu regim de inaltime P+4E situate in vecinatatea parcarii, cel mai apropiat fiind la aproximativ 12.50 m.

Acestea pot fi supuse zgomotului masinilor de la nivelul parcarii, produs de intrarile si iesirile din parcare.

Pentru evaluarea nivelului de zgomot prin calcule, s-au luat in considerare urmatoarele aspecte :

- Numarul autovehiculelor/h care executa aceeasi manevra ;
- Timpul de executare a manevrei ;
- Distanța medie de la punctul de observatie pentru vehiculele care executa aceeasi manevra ;
- Viteza de deplasare a vehiculelor.

Impactul zgomotului din interiorul parcarii se poate separa pe nivele si se poate presupune in acelasi timp ca, conducatorii auto vor utiliza nivelele parcarii cu aceeasi distributie uniforma.

La calculul emisiilor de zgomot si vibratii in timpul functionarii parcarii s-a considerat un trafic mediu al autovehiculelor pe timpul zilei de aproximativ 5 autoturisme/h. Viteza medie a acestora este de 5-10 km/h, iar timpul estimat pentru cautarea unui loc de parcare este de 30 s.

Nivelul de zgomot echivalent rezultat din cautarea locului de parcare				
Nivel	Ni[dB]	Ti [s]	La [dB(A)]	L <sub>Aeq</sub> [dB(A)]
D	7	30	63.5	42.7

Valorile din tabelul de mai sus se pot considera ca nivele de zgomot interne din parcare (zona demisol).

Luand in considerare efectele de ecranare si distantele, se poate constata ca in fata obiectivului (receptorului) de protejat, aflat la distanta de 12.50 m fata de parcare propusa, nivelul de zgomot echivalent in timpul zilei este de 42.7 dB(A).

In urma valorilor rezultate, se poate afirma ca nu exista o depasire a limitei (50 dBA) nivelului de zgomot pe timpul zilei.

In timpul noptii (considerand orele 7,00-23,00), avand in vedere ca parcare are ca beneficiari principali locuitorii limitrofi ai parcarii (zona blocurilor de locuinte de langa amplasamentul studiat), se considera utilizarea parcarii la o capacitate de aproximativ 10% (constand in intrari-iesiri din parcare), reprezentand un numar de 4 locuri de parcare. In acest sens se considera ca nu este depasit nivelul acustic stabilit conform normelor in vigoare de 45db(A).

– amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

*In faza de executie, pentru a reduce la minim riscul de producere a zgomotului si a vibratiilor, se vor folosi utilaje si mijloace de transport auto silentioase, cu respectarea instructiunilor de lucru si optimizarea pe cat posibil a utilizarii tehnologiilor mecanizare, prin executarea fazelor de lucrari corespunzator, dupa indicatiile sefului de santier, astfel incat sa se evite greselile in executie.*

*Utilajele si echipamentele utilizate in perioada de executie a lucrarilor nu produc vibratii si nici zgomote peste limita admisibila, prin urmare nu se impun masuri de protectie speciale, cu exceptia respectarii masurilor prevazute in caietele de sarcini si legislatia in vigoare.*

*De asemenea se propune implementarea unui sistem de monitorizare a factorilor de mediu in perioada de executie, astfel incat sa poata fi limitate efectele negative accidentale aparute in aceasta etapa a constructiei, in vederea diminuarii impactului asupra mediului.*

*Pentru a reduce eventualul zgomot produs de autovehicule in etapa de functionare, desi zgomotul produs de acestea se incadreaza in normele admise, se propun masuri suplimentare menite sa diminueze nivelul de zgomot produs, astfel incat sa fie sporit confortul locatarilor din zona studiata. In acest sens, se propune la nivelul terasei circulabile, perimetral un parapet din beton armat de tip atic cu inaltimea de 50 cm, pe care se va monta o balustrada metalica de protectie cu inaltimea de 1,00 m, precum si stalpi de iluminat cu panouri fotovoltaice, in scopul limitarii propagarii zgomotului spre cladirile de locuinte.*

*In vederea limitarii producerii nivelului de zgomot pe timpul noptii se va folosi nivelul inchis al parcarii. Acest lucru se poate asigura prin dirijarea corespunzatoare a traficului intern.*

*In cazul semnalarii poluarii fonice (izolate si pe durate restranse) de catre locuitorii din zona, se vor completa masurile propuse cu noi masuri de reducere a zgomotului (la sursa, pe calea de propagare, la receptor), in vederea incadrarii in limitele legale.*

d) protecția împotriva radiațiilor:

– sursele de radiații;

*Nue este cazul.*

– amenajările și dotările pentru protecția împotriva radiațiilor;

*Nu este cazul, deoarece pe amplasament nu exista surse de radiatii.*

e) protecția solului și a subsolului:

– sursele de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime;

*La momentul functionarii parcarii, nu sunt surse de poluare a solului, tinand cont de faptul ca amplasamentul era amenajat anterior tot in vederea parcarii autoturismelor (garaje si parcarii la sol), iar potentialele surse de poluare ar putea fi provenite din depozitarea necorespunzatoare a deseurilor provenite de la nivelul unitatilor locative.*



– lucrările și dotările pentru protecția solului și a subsolului;

*Pentru menținerea calitatii solului si a subsolului se urmareste controlarea surselor posibile de poluare. La momentul executiei lucrarilor, depozitarea deseurilor si rezidurilor aflate in stare lichida, solida sau gazoasa provenite din activitatea desfasurata se va face in perimetrul amenajat in acest scop. In zonele in care se folosesc utilaje grele se va face o amenajare cu suprafete intarite pentru eliminarea riscurilor de degradare a terenului. Se va avea in vedere si adaptarea limitei de viteza in jurul santierului.*

*Se va face curatarea vehiculelor si spalarea specifica a rotilor la plecarea de pe sit. Pentru prevenirea imprastierii diverselor materiale cauzata de vant, se vor lua masuri de acoperire, ingradire si inchiderea stocurilor de materiale.*

*Pentru evitarea poluarii solului in timpul functionarii parcarii, se propune mentinerea pe amplasament a punctului gospodaresc subteran existent, realizat pe o platforma betonata. Aici se realizeaza colectarea selectiva a deseurilor, evitandu-se raspandirea acestora pe amplasament. Amplasarea parcarii va fi astfel realizata, incat sa rezulte spatiu suficient pentru intrarea/iesirea din parcare. Punctul gospodaresc va fi protejat perimetral (pe laturile spre parcare) de un zid de sprijin din beton armat.*

*Colectarea deseurilor se va realiza de catre o firma specializata. In intervalul de timp in care se va realiza colectarea deseurilor de la punctul gospodaresc se va evita iesire/intrarea din parcare (timp de asteptare de ordinul minutelor).*

f) protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

– identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect;

*Nu este cazul.*

– lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate;

*Lucrarile care se desfasoara pe amplasament vor proteja atat ecosistemele terestre, cat si cele acvatice, contribuind la conservarea acestora si gestionarea oricarei surse de alterare a zonelor mentionate.*

g) protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

– identificarea obiectivelor de interes public, distanța față de așezările umane, respectiv față de monumente istorice și de arhitectură, alte zone asupra cărora există instituit un regim de restricție, zone de interes tradițional și altele;

*Distanta constructiei propusa prin proiect, fata de cladirile invecinate care au un regin de inaltime de P, P+4:*

- *SUD - Gradinita cu program prelungit nr. 1;*
- *EST - bloc de locuinte D+P+4;*
- *VEST - bloc de locuinte P+4 ;*
- *NORD- Cladirea Transilvania.*

– lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public;

*Nu este cazul. Cladirea propusa respecta distantele stabilite prin legislatia in vigoare ihn ceea ce priveste pozitionarea acesteia fata de vecinatati.*

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatarei, inclusiv eliminarea:

– lista deșeurilor (clasificate și codificate în conformitate cu prevederile legislației europene și naționale privind deșeurile), cantități de deșeuri generate;

<i>Construire parcare</i>							
<b>Cod deseu</b>	<b>Denumire deseu</b>	<b>Sursa generatoare</b>	<b>Cantitate</b>	<b>U M</b>	<b>Operatiune valorificare/ eliminare</b>	<b>Cod operational</b>	<b>Denumire operatiune</b>
<b>17 01 01</b>	beton	Execuție	0,10	mc	valorificare (rambleiere)	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
<b>17 01 02</b>	caramizi	Execuție	0,10	mc	valorificare (rambleiere)	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
<b>17 04 05</b>	fier si otel	Executie	0,05	t	valorificare	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
<b>17 06 04</b>	materiale izolante, altele decât cele specificate la 17 06 01 și 17 06 03	Executie	4,00	mp	valorificare	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
<b>17 03 02</b>	asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	Executie	0,02	t	valorificare	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile



17 01 07	amestecuri de beton, caramizi, tigle, si materiale ceramice, altele decat cele specificate la 17 01 06	Executie	0,01	mc	valorificare (rambleiere)	R12	numerotate de la R1 la R11 Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
-------------	--	----------	------	----	---------------------------	-----	--

– programul de prevenire și reducere a cantităților de deșeuri generate;

*In scopul prevenirii si reducerii cantitatii de deseuri generate la momentul realizarii obiectivului de investitii, se va realiza un management de proiect riguros, cantitatile de materiale comandate pe santier vor fi verificate de catre inginerii/sefii de santier, astfel incat sa se evite comandarea in exces a materialelor utilizate, iar la punerea in opera a materialelor folosite se va acorda o atentie sporita, in scopul evitarii distrugerii materialelor folosite, astfel incat ele sa nu ajunga deseuri/rebuturi.*

– planul de gestionare a deșeurilor;

*Deseurile rezultate in urma lucrarilor de pe amplasament vor fi colectate, sortate pe categorii de deseuri si transportate de pe amplasament la depozite autorizate in vederea reciclarii/reutilizarii.*

*Se va urmări folosirea materialelor de constructii disponibile pe sit, fara a risipi capacitatea acestora de a fi folosite si refolosite in diverse scopuri.*

*Betonul ramas poate sa fie reciclat si transformat intr-o gama larga de produse cu rol de pavare sau drenare.*

*Molozul este materialul rezultat din amestectul dintre caramizi, mortar si tencuiala. Molozul mineral neincarcata care poate fi maruntit se poate refolosi in constructia de drumuri, ca material de umplere. In ceea ce priveste materialul care nu se poate utiliza se transporta in depozite autorizate.*

*Metalul provenit in urma demolarilor este colectat in containere si transportat catre instalatii de reciclare.*

*Sortarea tuturor deșeurilor se va face la sursa, acordandu-se o atentie deosebita plasării numărului corect de containere, pentru toate tipurile de deșeuri, la locul potrivit pe santier.*

*In ceea ce priveste transportul deșeurilor, acesta va fi facut de catre un personal instruit pentru incarcarea, transportul si descarcarea deșeurilor in conditii de siguranta si pentru interventii in cazul unor defectiuni sau accidente.*

i) gospodărirea substanțelor și preparatelor chimice periculoase:

– substanțele și preparatele chimice periculoase utilizate și/sau produse;

*Nu este cazul.*

– modul de gospodărire a substanțelor și preparatelor chimice periculoase și asigurarea condițiilor de protecție a factorilor de mediu și a sănătății populației.

*Pe amplasament nu se vor efectua lucrări care presupun folosirea de substanțe chimice periculoase.*

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității.

VII. Descrierea aspectelor de mediu susceptibile a fi afectate în mod semnificativ de proiect:

- impactul asupra populației, sănătății umane, biodiversității (acordând o atenție specială speciilor și habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei sălbatice, terenurilor, solului, folosințelor, bunurilor materiale, calității și regimului cantitativ al apei, calității aerului, climei (de exemplu, natura și amploarea emisiilor de gaze cu efect de seră), zgomotelor și vibrațiilor, peisajului și mediului vizual, patrimoniului istoric și cultural și asupra interacțiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adică impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu și lung, permanent și temporar, pozitiv și negativ);
- extinderea impactului (zona geografică, numărul populației/habitatelor/speciilor afectate);
- magnitudinea și complexitatea impactului;
- probabilitatea impactului;
- durata, frecvența și reversibilitatea impactului;
- măsurile de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului;
- natura transfrontalieră a impactului.

*Impactul asupra mediului rezultat în urma lucrărilor desfășurate va fi temporar, doar pe perioada lucrărilor.*

*În ceea ce privește modul în care componentele de mediu care vor fi afectate de lucrările desfășurate, se dorește ca impactul să fie unul minim și posibilitatea refacerii mediului înconjurător să se realizeze într-o perioadă scurtă de timp.*

*Manipularea deșeurilor se va realiza astfel încât să se evite dizolvarea lor în panza freatică și să se urmărească combaterea poluării accidentale.*

*Pentru prevenirea poluării aerului se va avea în vedere reducerea vitezei de circulație a vehiculelor grele utilizate în executia prezentului proiect. Descarcarea și încărcarea materialelor necesare se va face de la o înălțime care să nu genereze emiterea de particule poluante în aer. În timpul în care nu sunt utilizate vehiculele, motoarele acestora vor fi oprite pentru evitarea răspândirii noxelor în atmosferă.*

*Calitatea solului va fi protejată prin luarea măsurilor de prevenire și de diminuare, unde este cazul, a tuturor surselor care ar putea să constituie o sursă de poluare.*

*Se va verifica zilnic starea utilajelor și echipamentelor pentru a nu exista scurgeri accidentale de carburanți, ulei sau alte substanțe necorespunzătoare. Se va face împrejmuirea santierului pentru a delimita perimetrul care intră în responsabilitatea*



*constructorului. Colectarea selectiva a deseurilor generate in cadrul organizarii de santier si a intregii executii, se va amplasa in zone special amenajate.*

*Zgomotul si vibratiile rezultate in timpul executiei, nu vor depasi nivelul admis de normativele in vigoare. Atat utilajele folosite, cat si mijloacele care alcatuiesc procesul de executie pentru prezentul obiectiv de investitii, vor fi atent supravegheate in vederea gestionarii limitelor fonice.*

*Dupa finalizarea executiei, se va face o analiza a lucrarilor necesare pentru refacerea amplasamentului, iar dupa constatare, acestea se vor executa de catre constructor.*

VIII. Prevederi pentru monitorizarea mediului - dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu, inclusiv pentru conformarea la cerințele privind monitorizarea emisiilor prevăzute de concluziile celor mai bune tehnici disponibile aplicabile. Se va avea în vedere ca implementarea proiectului să nu influențeze negativ calitatea aerului în zonă.

*Constructorul va lua masurile necesare pentru limitarea emisiilor de poluanti si monitorizarea acestora, astfel incat populatia din zona sa nu fie afectata de lucrarile desfasurate.*

IX. Legătura cu alte acte normative și/sau planuri/programe/strategii/documente de planificare:

A. Justificarea încadrării proiectului, după caz, în prevederile altor acte normative naționale care transpun legislația Uniunii Europene: Directiva 2010/75/UE (IED) a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), Directiva 2012/18/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase, de modificare și ulterior de abrogare a Directivei 96/82/CE a Consiliului, Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva-cadru aer 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa, Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, și altele).

B. Se va menționa planul/programul/strategia/documentul de programare/planificare din care face proiectul, cu indicarea actului normativ prin care a fost aprobat.

X. Lucrări necesare organizării de șantier:

– descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier;

*Pentru efectuarea operatiilor de manipulare, transport si depozitare, seful de santier va conduce operatiile, stabileste masurile de securitate necesare si supravegheaza permanent desfasurarea acestora. Operatiunile de incarcare descarcare se vor executa numai sub conducerea unui responsabil instruit si cunoscator al masurilor de securitate si sanatate in munca.*

*Pe terenul propus se va organiza santierul prin amplasarea unor constructii provizorii, stabilite cu exactitate in faza a 2 de realizare a proiectului : etapa de elaborare a Proiectului Tehnic si DTAC.*

*Depozitarea materialelor se face in spatii si incinte special organizate si amenajate in acest scop, imprejmuite si asigurate impotriva accesului neautorizat. Fiecare antreprenor/subantreprenor are obligatia de a amenaja, dota si intretine corespunzator zonele proprii de depozitare in locatia pusa la dispozitie de beneficiar, de a organiza descarcarea/incarcarea si manipularea materialelor, de a asigura gestiunea tuturor bunurilor aprovizionate pentru realizarea lucrarii.*

*Depozitele constau in spatii libere sau delimitate prin imprejmuire cu gard si porti de acces dotate cu sisteme de inchidere si incuiere – pentru materialele care permit depozitarea in spatii deschise, precum si din containere magazii metalice – pentru materiale si alte bunuri care necesita astfel de conditii de inmagazinare.*

*Operatiunile de incarcare-descarcare se vor executa numai sub conducerea unui responsabil, instruit pentru acest scop si cunoscator al masurilor de securitate si sănătate în muncă.*

– localizarea organizării de șantier;

*Pentru realizarea organizarii de santier se va folosi amplasamentul studiat in suprafata de 2026,00 mp.*

– descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

*Lucrarile aferente organizarii de santier nu vor genera un impact semnificativ asupra mediului, deoarece la momentul actual exista cai de acces pe amplasament, iar constructiile necesare organizarii de santier (baraci, depozite etc.) sunt constructii de sine statatoare asezate pe amplasament, care nu necesita lucrari de infrastructura sau alte lucrari care sa dauneze mediului.*

– surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier;

*Se va ridica o bariera eficienta pentru a delimita santierul, zonele cu utilaje grele si tractari, vor fi suprafete intarite pentru eliminarea riscurilor de degradare a terenului. Planul pentru elaborarea de santier, utilajele si activitatile generatoare de praf, se vor amplasa departe de receptorii sensibili.*

*Dirigintele de santier va tine un jurnal de inregistrari si va efectua inspectii, iar personalul santierului va fi pregatit profesional, instruit SSM/PSI.*

– dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu.

*Se vor minimiza activitatiile generatoare de pulberi.*

*Se va monitoriza traficul in jurul santierului de constructii. Toate incarcaturile care intra si ies de pe santier vor fi acoperite.*

*Lucrarile pregatitoare pentru realizarea acestor investitii constau intr-o organizare de santier, tinand cont de suprafata amplasamentului pus la dispozitie de beneficiar.*

XI. Lucrări de refacere a amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității, în măsura în care aceste informații sunt disponibile:



– lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității;

*Nu este cazul*

– aspecte referitoare la prevenirea și modul de răspuns pentru cazuri de poluări accidentale;

*Nu este cazul*

– aspecte referitoare la închiderea/dezafectarea/demolarea instalației;

*Nu este cazul*

– modalități de refacere a stării inițiale/reabilitare în vederea utilizării ulterioare a terenului.

***Dupa incheierea lucrarilor care vor avea loc pe amplasament, materiale care au ramas in urma constructiei si deseurile rezultate vor fi transportate in locuri special amenajare. Se vor executa umpluturi ale terenului si nivelarea acestuia pe suprafetele pe care va fi cazul.***

XII. Anexe - piese desenate:

1. planul de încadrare în zonă a obiectivului și planul de situație, cu modul de planificare a utilizării suprafețelor; formele fizice ale proiectului (planuri, clădiri, alte structuri, materiale de construcție și altele); planșe reprezentând limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafață de teren solicitată pentru a fi folosită temporar (planuri de situație și amplasamente);

***Plan de incadrare in zona, vizat OCPI, scara 1 :5000.***

***Plan topografic vizat OCPI, scara 1 :500***

***Plan de situatie existent, scara 1 :500***

***Plan de situatie propus, scara 1 :500***

***Plan de situatie – amenajare spatiu verde, scara 1 :500***

2. schemele-flux pentru procesul tehnologic și fazele activității, cu instalațiile de depoluare;

*Nu este cazul*

3. schema-flux a gestionării deșeurilor;

*Nu este cazul*

4. alte piese desenate, stabilite de autoritatea publică pentru protecția mediului.

XIII. Pentru proiectele care intră sub incidența prevederilor art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, memoriul va fi completat cu următoarele:

a) descrierea succintă a proiectului și distanța față de aria naturală protejată de interes comunitar, precum și coordonatele geografice (Stereo 70) ale amplasamentului proiectului.

Aceste coordonate vor fi prezentate sub formă de vector în format digital cu referință geografică, în sistem de proiecție națională Stereo 1970, sau de tabel în format electronic conținând coordonatele conturului (X, Y) în sistem de proiecție națională Stereo 1970;

***Obiectivul de investitii nu este in apropierea ariei naturale protejate de interes comunitar.***

b) numele și codul ariei naturale protejate de interes comunitar;

***Nu este cazul***

c) prezența și efectivele/suprafețele acoperite de specii și habitate de interes comunitar în zona proiectului;

***Nu este cazul***

d) se va preciza dacă proiectul propus nu are legătură directă cu sau nu este necesar pentru managementul conservării ariei naturale protejate de interes comunitar;

***Nu este cazul***

e) se va estima impactul potențial al proiectului asupra speciilor și habitatelor din aria naturală protejată de interes comunitar;

***Nu este cazul***

f) alte informații prevăzute în legislația în vigoare.

***Nu este cazul***

XIV. Pentru proiectele care se realizează pe ape sau au legătură cu apele, memoriul va fi completat cu următoarele informații, preluate din Planurile de management bazinale, actualizate:

1. Localizarea proiectului:

– bazinul hidrografic: ***SOMES-TISA***;

– cursul de apă: ***Nu este cazul***;

– corpul de apă (de suprafață și/sau subteran): ***Nu este cazul***;

***Apele uzate menajere se colecteaza în rețeaua de canalizare proiectata până la punctul de racord cu canalizarea stradala existenta.***

***Atat la nivelul demisol, cat si la nivelul terasei parcarii proiectate vor fi prevazute rigole pentru colectarea apelor meteorice. Acestea vor fi conduse la separatorul de hidrocarburi/deznisipator ce va fi amplasat in demisol parcarii unde vor fi tratate. Apoi prin intermediul unei pompe submersibile apele pluviale tratate anterior vor fi deversate in rețeaua plublica existenta de canalizare a apelor pluviale.***

***Prin realizarea prezentului proiect nu se va influenta scurgerea apelor din Paraul Meses (Vale necadastrata), aceasta aflandu-se la circa 50.00m fata de limita cladirii propuse prin cadrul prezentului proiect.***

***Intre lucrarile propuse in cadrul prezentului proiect si Paraul Meses (Vale necadastrata) sunt edificate cladiri proprietate privata.***



2. Indicarea stării ecologice/potențialului ecologic și starea chimică a corpului de apă de suprafață; pentru corpul de apă subteran se vor indica starea cantitativă și starea chimică a corpului de apă.

*Nu este cazul.*

*Starea ecologică este definită de elementele de calitate indicate în Anexa V a Directivei Cadru Apă (DCA) (transpusă prin Legea Apelor 107/1996 cu modificările și completările ulterioare), respectiv elementele de calitate biologice, elementele hidromorfologice, elemente fizico-chimice generale și poluanții specifici (sintetici și nesintetici).*

*Clasificarea stării ecologice se realizează conform principiului „one out – all out”, conform prevederii DCA stipulată în Anexa V. Principiul „one out – all out” se aplică, de asemenea și între elementele de calitate din aceeași grupă (elemente biologice, fizico-chimice și hidromorfologice) ceea ce conduce la un sistem de clasificare a stării ecologice restrictiv / sever în relație cu definirea obiectivelor de mediu. “Starea chimică bună a apelor de suprafață” reprezintă starea chimică cerută în scopul atingerii obiectivelor de mediu pentru apele de suprafață prevăzute în articolul 4(1)(a) din DCA, acesta însemnând starea chimică atinsă de un corp de apă de suprafață în care nivelul concentrațiilor de poluanți nu depășește valoarea standardelor de calitate a mediului (SCM), stabilite în anexa IX și sub Art. 16(7) ale DCA, precum și în cadrul altor acte legislative Comunitare ce stabilesc astfel de standarde la nivelul Comunității. Standardele de calitate pentru mediu (SCM) sunt definite drept concentrațiile de poluanți sau grupe de poluanți din apă, sediment sau biota, care nu trebuie depășite în vederea asigurării protecției sănătății umane și a mediului acvatic.*

*Starea ecologică și chimică a apelor de suprafață, în județul Salaj, se realizează printr-o abordare integrată a calității apei, coreland analizele fizico-chimice, chimice și analizele biologice, din acest motiv stabilirea stării ecologice și chimice se realizează semestrial și anual.*

*Starea ecologică existentă a corpurilor de apă (râuri) la nivelul județului Salaj este reprezentată mai jos:*

- 7 corpuri de apă sunt în stare ecologică bună;*
- 3 corpuri de apă sunt în stare ecologică moderată;*

*Starea chimică a corpurilor de apă curgătoare (râuri) identificate aferente județului Sălaj-BH Someș-Crasna, se prezintă astfel:*

- 10 corpuri de apă prezintă stare bună;*

3. Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apă identificat, cu precizarea excepțiilor aplicate și a termenelor aferente, după caz.

*Nu este cazul.*

*Obiectivele de mediu prevăzute în Directiva Cadru Apă reprezintă unul dintre elementele centrale ale acestei reglementări europene, având ca scop protecția pe termen lung, utilizarea și gospodărirea durabilă a apelor. Directiva Cadru Apă stabilește, așa cum s-a menționat și în primul Plan de Management, în Art. 4 (în special pct. 1) obiectivele de mediu, incluzând în esență următoarele elemente:*

- pentru corpurile de apă de suprafață: atingerea stării ecologice bune și a stării chimice bune, respectiv a potențialului ecologic bun și a stării chimice bune pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale;*

- *pentru corpurile de apă subterane: atingerea stării chimice bune și a stării cantitative bune;*
- *reducerea progresivă a poluării cu substanțe prioritare și încetarea sau eliminarea treptată a emisiilor, evacuărilor și pierderilor de substanțe prioritare periculoase din apele de suprafață, prin implementarea măsurilor necesare; • „prevenirea sau limitarea” evacuării de poluanți în apele subterane, prin implementarea de măsuri;*
- *inversarea tendințelor de creștere semnificativă și durabilă a concentrațiilor de poluanți în apele subterane;*
- *nedeteriorarea stării apelor de suprafață și subterane (art. 4.1.(a)(i), art. 4.1.(b)(i) ale DCA);*
- *pentru zonele protejate: atingerea obiectivelor prevăzute de legislația specifică. Pentru apele de suprafață din punct de vedere al stării ecologice, obiectivele de mediu reprezentate de „starea ecologică bună” pentru corpurile de apă naturale și „potentialul ecologic bun” pentru corpurile de apă puternic modificate și artificiale sunt definite în Anexa 6.1. a Planului de Management.*
- *obiectivele de mediu vizând “starea chimică bună” a corpurilor de apă de suprafață și apelor teritoriale sunt stabilite în conformitate cu prevederile din Directiva 2008/105/CE (modificată de Directiva 2013/39/UE) și sunt prezentate în Anexa 6.1.6 a Planului de Management.*
- *Pentru proiectul propus nu au fost identificate elemente antagonice sau care să intre în concurență/sumație negativă cu obiectivele de mediu propuse pentru sectorul studiat, având în vedere faptul ca apele pluviale atat de la nivelul demisol, cat si de la nivelul terasei parcarii proiectate vor fi conduse la separatorul de hidrocarburi/deznisipator. Acesta va fi amplasat in demisolul parcarii, iar apele pluviale tratate vor fi deversate anterior prin ajutorul unei pompe submersibile in rețeaua publică existentă de canalizare a apelor pluviale.*

XV. Criteriile prevăzute în anexa nr. 3 la Legea nr. .... privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului se iau în considerare, dacă este cazul, în momentul compilării informațiilor în conformitate cu punctele III-XIV

*Nu este cazul.*

Semnătura și ștampila titularului

