

MEMORIU DE PREZENTARE

I. Denumirea proiectului:

AMENAJARE PARCARE ETAJATA SI RECONFIGURAREA ZONEI SPITALULUI DE BOLI INFECTIOASE, CARTIER POROLISSUM, STR. LT. COL. TEOFIL MOLDOVEANU- MUNICIPIUL ZALAU

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

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 km² 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.

Este situat în apropierea graniței fostului Imperiu Roman, mai precis la 8 km de Castrul Roman de la Porolissum - cea mai puternică fortificație cu rol de apărare din partea de nord-vest a Provinciei Dacia Romana. În epoca medievală reprezenta spatiul de trecere dinspre centrul Europei înspre inima Transilvaniei, prin binecunoscutul "drum al sării".

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.

Pe calea ferată Zalăul se află la 159 km de Cluj-Napoca, la 81 km de Baia Mare și la 124 km de Satu Mare. Pe șosea este situat la 86 km de Cluj-Napoca (DN 1 / E 81), la 108 km de Baia Mare (DN 1 H și DN 1 C), la 119 km de Satu Mare (DN 1 F/ E 81 și DN 19) și la 117 km de Oradea (DN 1 H, DN 1).

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 locuinte 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 parcărilor.

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

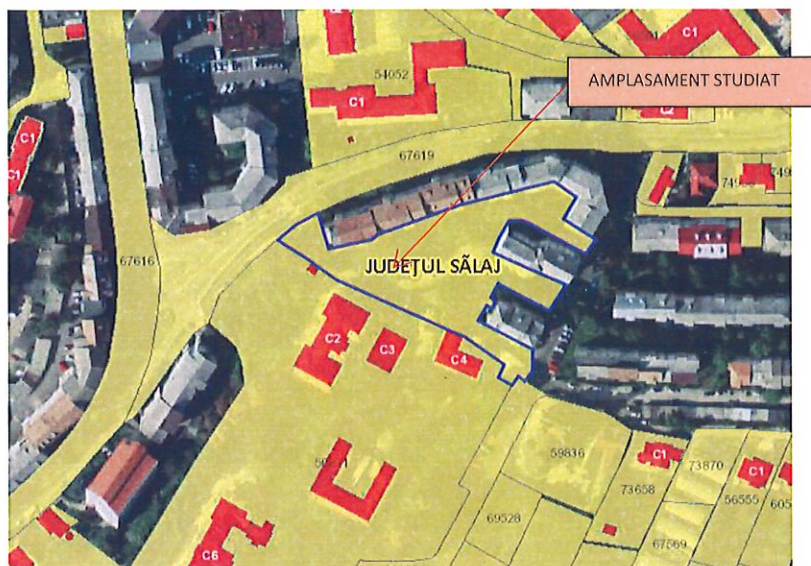
Strategia de dezvoltare durabilă a municipiului Zalău pentru perioada 2008-2013 menționează că lipsa unui număr suficient de locuri de parcare reprezintă o problemă atât în cartiere, cât și în zona centrală.

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.

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 parcărilor 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 in vecinatatea strazilor Andrei Saguna si Porolissum, in nordul Spitalului de boli contagioase din mun. Zalau, pe strada Lt. Col. T. Moldeveanu, fiind marginit de ansambluri de locuinte colective cu regimul de inaltime P+4E, de biserica ortodoxa „Pogorarea Sf Duh”, precum si de Spitalul de Boli Contagioase Zalau.



Conform extrasului de Carte Funciara nr. 75406 Zalau, terenul este situat in intravilanul municipiului, avand suprafata de 4625,00 mp si acces carosabil, alei si parcare aferente blocurilor P82, P83, P84, P85, P86, P87, P88, P89, P90, P91. Conform CF, pe terenul vizat nu sunt edificate corpuri de cladire, terenul fiind liber de sarcini.

Conform planului de amplasament si delimitare a imobilului, pe teren se pot identifica locuri de parcare la sol pe platforme pietruite si betonate, precum si spatii verzi.

Accesul pe amplasament se realizeaza de pe Str. Andrei Saguna, atat pentru pietoni cat si pentru autoturisme.

1. Descrierea zonei studiate

Arterele principale in zona sunt strada Porolissum si strada Andrei Saguna. Terenul se invecineaza cu cele doua strazi mentionate, cu Spitalul de Boli Contagioase 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 nord-vestica din strada Porolissum, dar si pe latura estica din strada Andrei Saguna.



Vecinătăți teren studiat:

- ✓ Spitalul de Boli Contagioase - la S;
- ✓ Strada Porolissum și unități locative - la N;
- ✓ Spitalul de Boli Contagioase, strada Porolissum și unități locative - la V;
- ✓ Unități locative și strada Andrei Saguna - la E.

SITUATIE EXISTENTA

SUPRAFATA TEREN STUDIAT = 5042 mp

nr. TOPO CAD - 75406 S = 4625 mp

nr. TOPO CAD - 68464 S = 417 mp

SUPRAFATA DE TEREN ASUPRA CARUIA SE INTERVINE = 1571.30 mp

→ *SUPRAFATA ANEXE (GARAJ AUTO) - FARA ACTE = 86.15 mp*

→ *SUPRAFATA POST TRAFU = 12.60 mp*

→ *SUPRAFATA CAROSABILA (ASFALT) = 570.27 mp*

→ *SUPRAFATA ALEI PIETONALE SI PLATFORME (BETON) = 72.08 mp*

→ *SPATIU TEREN PIETRIS = 614.34 mp*

→ *SPATIU VERDE = 302.01 mp*

→ *P.O.T. EXISTENT = 0.80%*

→ *C.U.T. EXISTENT = 0.008*

Tinând cont de faptul că noua construcție care se propune prin proiect (parcare etajată supraterană), va fi amplasată în spațiul care la momentul actual este utilizat pentru parcare la sol ordonată/ neordonată a autovehiculelor pe platforme pietruite și betonate, precum și spații verzi.

Tinând cont de numărul insuficient al acestora, se propune reamenajarea unei suprafețe de pe terenul studiat, în vederea amenajării unei parcuri supraterane cu regim de înălțime D+T.

Din totalul suprafeței de teren studiate prin proiect, se intervine asupra unei suprafețe de 1571,30 mp.

Demolarea platformelor betonate și a mixturii asfaltice.

Luând în considerare situația precară în care se afla municipiul Zalău privind numărul locurilor de parcare creată de dezvoltare explozivă a parcului auto din ultimii ani, obligă autoritățile locale în găsirea unei soluții viabile pentru dezvoltarea numărului locurilor de parcare. Problema numărului locurilor de parcare, aparține în special zonei centrale și a zonelor de locuințe colective.

2. *Rețele existente*

Au fost identificate pe amplasament următoarele utilități:

- Rețele de energie electrică;
- Rețele de alimentare cu apă potabilă;
- Rețele de canalizare;
- Rețele de alimentare cu gaze naturale;
- Rețele de telefonie.

NOTA! Ținând cont de faptul că prezentul proiect se derulează la faza Studiu de Fezabilitate, soluțiile propuse vor fi dezvoltate în etapa următoare (faza PTh/ DTAC), pentru care se va întocmi un proiect tehnic cu detalii de execuție și dimensionarea corespunzătoare a acestora.

3. *Descrierea zonei verzi existente*

În prezent amplasamentul dispune de zone verzi amenajate în jurul blocurilor de locuințe, și zone verzi neamenajate prezente în jurul platformelor auto existente.

În zona studiată prin proiect, suprafețele spațiilor verzi existente sunt următoarele:

→ *SPATIU VERDE* = 2257.61 mp - raportat la terenul studiat (5042,00 mp).

Indicatori tehnici aferenți zonei verzi :

- S.totala teren = 1571.30 mp – **100,00%**;
- S.totala.spatiu verde existent = 302.01 mp – **19,22%**;
- S.totala.spatiu verde existent pastrat la care nu se intervine = 140.32 mp – **8,92%**;
- S.totala.spatiu verde propus spre realizare = 220.46 mp – **14,04%**;
- S.totala.spatiu verde adaugat prin proiect = 58.77 mp – **3,74%**.

În vederea amenajării propuse, ținând cont de poziționarea în plan a parcarii, este necesar a fi tăiați 3 arbori existenți care sunt amplasați în spațiile în care va fi amenajată construcția. În acest sens, prin proiect se propune plantarea unor noi arbori în spațiile verzi create. Pe amplasament, la momentul actual, se regăsesc doar arbori, nu și pomi.

Taierea arborilor se va realiza prin dispoziția beneficiarului, iar prin proiect se va obține o altă zonă verde cu plantații prevăzute la nivelul arealului amenajat, astfel încât arborii propuși vor depăși numărul 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 5 buc de mesteacan, 7 bucati de tuia si 3 bucati de ienupar chinezesc blue.



B. SITUATIE PROPUSA

DESCRIEREA LUCRARILOR PROPUSE

Acest proiect va contribui la atingerea următoarelor obiective specifice:

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

1. Corp cladire parcare D+T

Cladirea parării va avea 2 niveluri (1 nivel demisol si un nivel terasa circulabila, în total fiind prevăzute 33 de locuri de parcare la nivelul corpului de cladire, dintre care 1 loc este destinat persoanelor cu dizabilități.

Pe langa locurile de parcare destinate automobilelor, parkingul va dispune și de un spatiu destinat rastelurilor de biciclete, amenajat la exteriorul cladirii, în vecinatatea accesului de la demisol.

De asemenea se propune prin proiect amenajarea a 4 locuri de parcare la sol, realizandu-se in acest fel un numar total de 37 de locuri de parcare in cadrul investitiei.



Beneficiarii indirecti ai parcarii vor fi in principal personalul administrativa al spitalului de boli Contagioase Zalau, dar si pacienti sau locuitorii aferenti zonei de locuinte colective din zona.

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

SITUATIE PROPU SA PARCARE

- *ARIE CORP CLADIRE DEMISOL PROPU S= 408.45 mp*
- *ARIE TERASA NEACOPERITA PROPU SA= 382.55 mp*
- *SUPRAFATA ANEXE (GARA J AUTO) - FARA ACTE = 86.15 mp EXISTENT*
- *SUPRAFATA POST TRAF O = 12.60 mp EXISTENT*
- *ARIE CONSTRUITA TOTALA = 507.20 mp*
- *ARIE DESFASURATA TOTALA = 507.20 mp*
- *P.O.T. PROPU S = 10.06%*
- *C.U.T. PROPU S = 0.1*

NR. PARCARI PROPU SE:

- *18 LOCURI DE PARCARE ACOPERITA;*
- *15 LOCURI DE PARCARE DESCOPERITA;*
- *NR LOCURI PARCARI AMENAJATE LA SOL: 4.*

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: 18, din care 1 destinate persoanelor cu dizabilitati;
- Nivel terasa nr. locuri de parcare: 15;
- Nivel sol nr. locuri de parcare: 4 si rastel de biciclete;

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 instiinteze participantii la trafic de privind numarul locurilor disponibile din parcare.

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

- $S_{\text{construita demisol}} = 408,45 \text{ mp}$;
- $S_{\text{construita terasa}} = 382,55 \text{ mp}$;
- $S_{\text{utila demisol}} = 379,64 \text{ mp}$;
- $S_{\text{utila terasa}} = 382,55 \text{ mp}$.

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 elicoptrizat 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, iar la nivelul terasei circulabile pe latura 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.

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.
- realizarea instalatiei sanitare si de stingere incendiu;
- realizare instalatiei de canalizare pluviala.

2. Amenajări exterioare

Se propune realizarea unor spații verzi amenajate în vecinătatea parcarii. Pentru amenajări se vor folosi specii ornamentale aparținând familiilor 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 5 buc de mesteacan, 7 bucati de tuia și 3 bucati de ienupar chinezesc blue.

Spațiul verde rezultat în urma lucrărilor propuse este de 220,46 mp, iar spațiul verde pastrat este de 140,32 mp.

În vederea pastrării spațiilor verzi curate, precum și a întregului amplasament, se propune pastrarea punctului gospodăresc actual existent pe amplasament, inclusiv platforma acestuia.

SPATII VERZI – AMPLASAMENT

Spațiu verde amenajat va fi delimitat de bordura prefabricată. Spațiile se vor amenaja cu pamant vegetal pe o adâncime de 30 cm.

– 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.973/11.11.2022

IV. Descrierea lucrărilor de demolare necesare:

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

Lucrarile de demolare necesare sunt stabilite in interiorul perimetrului studiat si constau in desfacerea/ spargerea platforme betonate si platforme din mixtura asfaltica.

Lucrarile cuprind:

- transportul materialelor, sculelor si personalului la amplasament ;*
 - spargere beton cu pickhammer-ul ;*
 - colectat si incarcat reziduuri rezultate ;*
 - terenul va fi adus la starea initiala prin greblare si nivelare ;*
 - asigurarea curateniei amplasamentului si transportul acestora ;*
- Costul materialelor va fi inclus in pretul lucrării.*

Amplasamentul va fi protejat perimetral cu o plasa antipraf, antifonica, care va reduce in mod considerabil impactul asupra mediului in timpul demolării pentru spatiile invecinate.

Prin proiect sunt prevazute si spatii verzi cu planatii de arbori.

– 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, tinandu-se cont de faptul ca parcare este ingropata partial-nivel demisol, cu aproximativ 2,00 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 cadrul 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, conform plan de situatie-amenajare spatiu verde.

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 sau pietonala pe teren, ci doar amenajarea din interiorul amplasamentului a doua cai de acces auto in parcarii: pe latura N-E – acces la nivelul demisol si pe latura S-E – la nivelul terasei circulabile.

– metode folosite în demolare;

Platformele betonate se vor sparge prin desfaceri mecanice, iar acolo unde este cazul, se vor folosi elemente de taiere.

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 spargerii placilor si a mixturilor asfaltice existente, vor fi sortate pe categorii de materiale si se vor preda catre un centru de preluare a materialelor de tip deseuri din demolari infrastructuri rutiere.

Costul aferent preluării/depozitarii materialelor de catre firma specializata va fi suportat ca „taxa de depozit” de catre constructorul lucrării.

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 și străzi principale precum:

- ✓ *Spitalul de Boli Contagioase - la S;*
- ✓ *Strada Porolissum și unitati locative - la N;*
- ✓ *Spitalul de Boli Contagioase, strada Porolissum și unitati locative - la V;*
- ✓ *Unitati locative și strada Andrei Saguna - 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, fotografii 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 arterelor rutiere de circulatie din municipiul Zalau, Strada Porolissum și strada Andrei Saguna, fiind marginit de ansambluri de locuințe colective cu regimul de inaltime P+4E, precum și de Spitalul de Boli Contagioase.

- 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 pct.de contur		Lungimi laturi D(i, i+1)
	X [m]	Y [m]	
1	633954.865	353414.748	3.200
2	633957.674	353416.281	28.617
3	633945.002	353441.939	10.613
4	633934.389	353441.934	5.688
5	633929.881	353438.465	4.015
6	633932.188	353435.179	2.781
7	633929.939	353433.544	2.433
8	633927.818	353432.352	7.817
9	633931.592	353425.506	6.659
10	633937.494	353428.589	23.311
11	633950.934	353409.542	7.756
12	633953.781	353402.327	56.368
13	633977.171	353351.041	13.954
14	633985.169	353339.607	18.539
15	633995.796	353324.416	10.824
16	634002.660	353332.785	11.433
17	634008.123	353342.828	17.262
18	633991.550	353347.655	19.804
19	633995.734	353367.012	3.891
20	633998.270	353369.963	40.487
21	634011.839	353408.108	44.961
22	634022.238	353451.850	12.384
23	634015.321	353462.122	11.882
24	634005.079	353456.098	17.664
25	633995.852	353471.161	8.493
26	633988.726	353466.540	30.303
27	634003.405	353440.030	3.092
28	634004.309	353437.073	5.814
29	634004.546	353431.264	9.227
30	633996.738	353426.348	7.849
31	633989.546	353423.205	37.464
32	633974.635	353457.574	14.283
33	633962.732	353449.679	26.898
34	633975.254	353425.873	16.013
35	633982.477	353411.582	27.561
36	633958.233	353398.473	8.246
37	633954.282	353405.711	4.851
38	633958.578	353407.964	7.734
S(1Cc)=4625.340mp			P=590.170m

– 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 retea stradală.

– 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 nivelele 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;

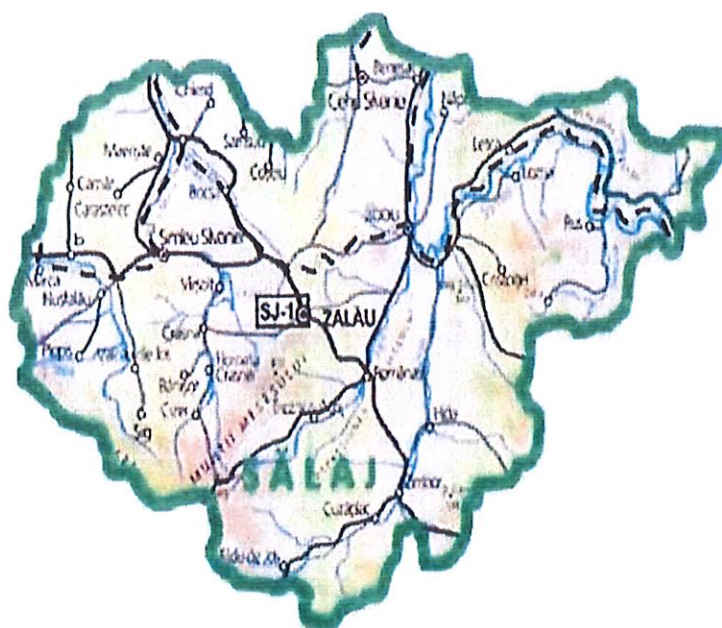
In zona obiectivului de investitie nu sunt surse majore de poluare atmosferica, principalele surse de poluare in perioada de functionare a obiectivului de investitie fiind emisiile datorate traficului rutier.

In vederea stabilirii calitatii aerului (din zona studziata: 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 investitie, 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 (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), dioxid de sulf (SO₂). De asemenea, prezenta protoxidului de azot (N₂O) impreuna cu CO₂, 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>	33 locuri = 18 D + 15 T
<i>Nr. intrari/iesiri</i>	1 intrari+1 iesiri (latura S-E); 1 intrari+1 iesiri (latura N-E);
<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 → 24 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 urmări 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: 33), limitarea noxelor produse de autovehiculele garate in parcare se realizeaza prin dispunerea pe zone, avand cote de nivel diferite, iar accesele se realizeaza separat;*
- Pentru evitarea deranjului provocat de luminile farurilor autovehiculelor din parcare, pe timpul noptii se va avea in vedere utilizarea spatiilor de parcare disponibile la subsolul si parterul corpului de cladire;*
- In vederea retinerii emisiilor poluante, la nivelul amplasamentului se propune plantarea a 5 buc de mesteacan, 7 bucati de tuia si 3 bucati de ienupar chinezesc blue.*

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 investitie 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 in teritoriile protejate astfel incat nivelul acustic echivalent continuu (Leq), 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 Spitalul de Boli Contagioase siblocurile de locuinte cu regim de inaltime P+4E situate in vecinatatea parcarii, cel mai apropiat fiind la aproximativ 3 m (avand latura cu perete plin si golurile de aerisire aferente grupurilor sanitare).

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 aceeași manevra ;*
- Timpul de executare a manevrei ;*
- Distanța medie de la punctul de observatie pentru vehiculele care executa aceeași manevra ;*
- Viteza de deplasare a vehiculelor.*

Impactul zgomotului din interiorul parcarii se poate separa pe nivele și se poate presupune în același timp ca, conducătorii auto vor utiliza nivelele parcarii cu aceeași distribuție uniformă.

La calculul emisiilor de zgomot și vibrații în timpul funcționării 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 căutarea unui loc de parcare este de 30 s.

Nivelul de zgomot echivalent rezultat din căutarea locului de parcare				
Nivel	Ni[dB]	Ti [s]	La [dB(A)]	L _{Aeq} [dB(A)]
D	7	30	63.9	43.4

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

Luând în considerare efectele de ecranare și distanțele, se poate constata că în fața obiectivului (receptorului) de protejat, aflat la distanța de 3.00 m față de parcare propusă, nivelul de zgomot echivalent în timpul zilei este de 43.4 dB(A).

În urma valorilor rezultate, se poate afirma că nu există o depășire a limitei (50 dBA) nivelului de zgomot pe timpul zilei.

În timpul nopții (considerând orele 7,00-23,00), având în vedere că parcare are ca beneficiari principali locuitorii limitrofi ai parcarii (zona blocurilor de locuințe de lângă amplasamentul studiat), se consideră utilizarea parcarii la o capacitate de aproximativ 10% (constând în intrări-iesiri din parcare), reprezentând un număr de 4 locuri de parcare. În acest sens se consideră că nu este depășit nivelul acustic stabilit conform normelor în vigoare de 45db(A).

– amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor;

În faza de execuție, pentru a reduce la minim riscul de producere a zgomotului și a vibrațiilor, se vor folosi utilaje și mijloace de transport auto silențioase, cu respectarea instrucțiunilor de lucru și optimizarea pe cât posibil a utilizării tehnologiilor mecanizare, prin executarea fazelor de lucrări corespunzător, după indicațiile șefului de șantier, astfel încât să se evite greselile în execuție.

Utilajele și echipamentele utilizate în perioada de execuție a lucrărilor nu produc vibrații și nici zgomote peste limita admisibilă, prin urmare nu se impun măsuri de protecție speciale, cu excepția respectării măsurilor prevăzute în caietele de sarcini și legislația în vigoare.

De asemenea se propune implementarea unui sistem de monitorizare a factorilor de mediu în perioada de execuție, astfel încât să poată fi limitate efectele negative accidentale aparute în această etapă a construcției, în vederea diminuării impactului asupra mediului.

Pentru a reduce eventualul zgomot produs de autovehicule în etapa de funcționare, deși zgomotul produs de acestea se încadrează în normele admise, se propun măsuri suplimentare menite să diminueze nivelul de zgomot produs, astfel încât să fie sporit confortul locatarilor din zona studiată. În acest sens, se propune la nivelul terasei circulabile, perimetral un parapet din beton armat de tip atic cu înălțimea 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 parcare 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 mentinerea 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.

Colectarea deseurilor se va realiza de catre o firma specializata si se va realiza direct din strada Andrei Saguna, fiind libera intrarea si iesirea de pe amplasamentul studiat.

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;

Distanța construcției propusă prin proiect, fata de cladirile invecinate care au un regin de inaltime P+4:

- *SUD - Spitalul de Boli Contagioase;*
- *EST - Unitati locative si strada Andrei Saguna;*
- *VEST - Spitalul de Boli Contagioase, strada Porolissum si unitati locative;*
- *NORD- Strada Porolissum si unitati locative.*

– 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 in ceea ce priveste pozitionarea acesteia fata de vecinatati, iar acolo unde cladirea este situata la 3.00 m fata de blocul vecin, pe latura respectiva cladirea propusa va avea zid antifoc rezistent la foc 180 min.

De asemenea, se tine cont de faptul ca latura blocului din apropierea parcarii are perete plin si goluri de aerisire aferente grupurilor sanitare, astfel suprafata de impact este infima.

h) prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, 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>							
Cod deseu	Denumire deseu	Sursa generatoare	Cantitate	U M	Operatiune valorificare/ eliminare	Cod opera tional	Denumire operatiune
17 01 01	beton	Execuție	0,10	mc	valorificare (rambleiere)	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre

17 01 02	caramizi	Execuție	0,10	mc	valorificare (rambleiere)	R12	operațiile numerotate de la R1 la R11 Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
17 04 05	fier si otel	Executie	0,05	t	valorificare	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
17 06 04	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
17 03 02	asfalturi, altele decat cele specificate la 17 03 01	Executie	0,02	t	valorificare	R12	Schimb de deșeuri în vederea efectuării oricăreia dintre operațiile numerotate de la R1 la R11
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	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 plasarii numarului corect de containere, pentru toate tipurile de deseuri, 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 lucrari care presupun folosirea de substante 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 inconjurator să se realizeze într-o perioadă scurtă de timp.

Manipularea deșeurilor se va realiza astfel încât să se evite dizolvarea lor în pânza 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 șantierului pentru a delimita perimetrul care intră în responsabilitatea constructorului. Colectarea selectivă a deșeurilor generate în cadrul organizării de șantier și a întregii execuții, se va amplasa în zone special amenajate.

Zgomotul și vibrațiile rezultate în timpul execuției, nu vor depăși nivelul admis de normativele în vigoare. Atât utilajele folosite, cât și mijloacele care alcatuiesc procesul de execuție pentru prezentul obiectiv de investiții, vor fi atent supravegheate în vederea gestionării limitelor fonice.

După finalizarea execuției, se va face o analiză a lucrărilor necesare pentru refacerea amplasamentului, iar după constatare, acestea se vor executa de către 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 măsurile necesare pentru limitarea emisiilor de poluanți și monitorizarea acestora, astfel încât populația din zonă să nu fie afectată de lucrările desfășurate.

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 operațiilor de manipulare, transport și depozitare, șeful de șantier va conduce operațiile, stabilește măsurile de securitate necesare și supraveghează permanent desfășurarea acestora. Operațiunile de încărcare-descărcare se vor executa numai sub conducerea unui responsabil instruit și cunoscător al măsurilor de securitate și sănătate în muncă.

Pe terenul propus se va organiza șantierul prin amplasarea unor construcții provizorii, stabilite cu exactitate în faza a 2 de realizare a proiectului : etapa de elaborare a Proiectului Tehnic și DTAC.

Depozitarea materialelor se face în spații și incinte special organizate și amenajate în acest scop, împrejmuite și asigurate împotriva accesului neautorizat. Fiecare antreprenor/subantreprenor are obligația de a amenaja, dota și întreține corespunzător zonele proprii de depozitare în locația pusă la dispoziție de beneficiar, de a organiza descărcarea/încărcarea și manipularea materialelor, de a asigura gestiunea tuturor bunurilor aprovizionate pentru realizarea lucrării.

Depozitele constau în spații libere sau delimitate prin împrejmuire cu gard și porți de acces dotate cu sisteme de închidere și încuiere – pentru materialele care permit depozitarea în spații deschise, precum și din containere magazii metalice – pentru materiale și alte bunuri care necesită astfel de condiții de înmagazinare.

Operațiunile de încărcare-descărcare se vor executa numai sub conducerea unui responsabil, instruit pentru acest scop și cunoscător al măsurilor de securitate și sănătate în muncă.

– localizarea organizării de șantier;

Pentru realizarea organizării de șantier se va folosi amplasamentul studiat în suprafața de 1571,30 mp. Acesta este marginit de strada Andrei Saguna și de strada Porolissum.

– descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier;

Lucrarile aferente organizării de șantier nu vor genera un impact semnificativ asupra mediului, deoarece la momentul actual există cai de acces pe amplasament, iar construcțiile necesare organizării de șantier (baraci, depozite etc.) sunt construcții de sine statatoare așezate pe amplasament, care nu necesită lucrări de infrastructură sau alte lucrări care să dauneze mediului.

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

Se va ridica o barieră eficientă pentru a delimita șantierul, zonele cu utilaje grele și tractari, vor fi suprafețe întărite pentru eliminarea riscurilor de degradare a terenului. Planul pentru elaborarea de șantier, utilajele și activitățile generatoare de praf, se vor amplasa departe de receptorii sensibili.

Dirigintele de șantier va ține un jurnal de înregistrări și va efectua inspecții, iar personalul șantierului va fi pregătit profesional, instruit SSM/PSI.

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

Se vor minimiza activitățile generatoare de pulberi.

Se va monitoriza traficul în jurul șantierului de construcții. Toate încărcăturile care intra și ies de pe șantier vor fi acoperite.

Lucrarile pregătitoare pentru realizarea acestor investiții constau într-o organizare de șantier, ținând cont de suprafața amplasamentului pus la dispoziție 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.

După încheierea lucrărilor care vor avea loc pe amplasament, materiale care au ramas în urma construcției și deseurile rezultate vor fi transportate în 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 încadrare 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 colectează în rețeaua de canalizare proiectată până la punctul de racord cu canalizarea stradală existentă.

Atât la nivelul demisol, cât și la nivelul terasei parcarii proiectate vor fi prevăzute rigole pentru colectarea apelor meteorice. Acestea vor fi conduse la separatorul de hidrocarburi/deznisipator ce va fi amplasat în demisol parcarii unde vor fi tratate. Apoi prin intermediul unei pompe submersibile apele pluviale tratate anterior vor fi deversate în rețeaua publică existentă de canalizare a apelor pluviale.

Prin realizarea prezentului proiect nu se va influența scurgerea apelor din Valea Sarmasagului (Vale necadastrată), aceasta aflându-se la circa 115.00m față de limita clădirii propuse prin cadrul prezentului proiect.

Între lucrările propuse în cadrul prezentului proiect și Valea Sarmasagului (Vale necadastrată) sunt edificat clădiri rezidențiale colective, dar și Strada Porolissum.

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

