

MEMORIU DE PREZENTARE
pentru obtinerea avizului de mediu întocmit conform anexei nr. 5E din legea 292/2018

I. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITIE

“CORIDOR INTEGRAT DE MOBILITATE URBANA CAMPIEI-LUNCII”

II. TITULAR

- *Numele:* **MUNICIPIUL TURDA**
- *Adresa postala:* P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 28, Localitatea Turda, Județul Cluj
- *Reprezentanti legali/Responsabil proiect:* Director Executiv: Gigel Calugar

III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT

a) Rezumat al proiectului

In postura de stat membru al UE, politica nationala de dezvoltare a Romaniei se va racorda la politicile, obiectivele, principiile si reglementarile europene in domeniu, in vederea asigurarii dezvoltarii socio-economice si reducerii cat mai rapide a discrepantelor fata de Uniunea Europeana.

Municipiul Turda este situata în partea de nord-vest a Romaniei, în zona de sud a judetului Cluj si este traversata de raul Aries.

Prin prezenta documentatie se urmareste imbunatatirea infrastructurii de baza in municipiul Turda, judetul Cluj, prin modernizarea infrastructurii rutiere de interes local.

Investitia este cu prioritate social-economica si prevede modernizarea unor drumuri si strazi, in vederea fluidizarii traficului in municipiul Turda. Conceptul modern privind dezvoltarea economica si sociala a acestei zone pleaca de la premisa ca starea si dezvoltarea infrastructurii de transport se constituie ca principal suport pentru viitoarea crestere economica in toate sectoarele.

Prin aceasta documentatie se doreste imbunatatirea starii tehnice a drumurilor, precum si limitarea efectelor care duc la avansarea degradarilor actuale ale carosabilului. Circulatia pe aceste drumuri se desfasoara anevoios nefiind asigurate conditiile minime de siguranta si confort, cerintele de trafic actual si de perspectiva fiind necorespunzatoare.

Coridorul de mobilitate urbană durabilă care se dorește a se realiza prin prezentul proiect cuprinde Strada Campiei (incepand cu intersectia cu Starda Hategului) si Strada Luncii. Lungimea totala a coridorului de mobilitate urbană durabilă va fi de aproximativ 3.256.0m, dupa cum urmeaza:

Strada Campiei	L=2834.0 m
Strada Luncii	L=422.0m

Din punct de vedere administrativ strazile studiate se afla în administrarea Primariei Municipiului Turda, fiind incluse in Inventarul domeniului public al acesteia.

Regimul Juridic:

Imobilul aferent strazii Campiei este inscris in CF nr. 66096 Turda, prevazut la A1 cu nr cad. 66096, avand categoria de folosinta drum. Starda Luncii este domeniu public al Municipiul Turda –

cf. Hotararea nr. 46 privind atribuirea unor denumiri noi de strazi in municipiul Turda aprobata in Consiliul Local in 28.02.2006. Imobilele se afla situate in mare parte in intravilanul municipiului Turda, fiind proprietate publica a Municipiului Turda. Servituti pentru obiective de utilitate publica aflate in zona, alte restrictii:

Servituti pentru obiective de utilitate publica aflate in zona: - nu e cazul;

Alte restrictii:

*Coridorul propus este cuprins in suprafata studiata prin P.M.U.D. 2023, aprobat prin H.C.L.M.T. nr. 46 / 2023.

*Coridorul propus este cuprins partial in suprafata studiata prin P.U.Z. Nucleu III, in curs de aprobare.

Regimul Economic:

Conform P.U.G. strada Campiei traverseaza UTR LR3, UTR A7 si extravilan si este tangentiala cu UTR LM19 si UTR A7. Zona este destinata locuintelor individuale si dotarilor aferente, respectiv locuintelor de serviciu, institutiilor si serviciilor aferente unitatilor agricole respectiv ca teren agricol.

Str. Luncii este limitrofa zonelor introduse in intravilan prin planuri urbanistice zonale aprobate prin HCLMT nr. 144/2006 si prin HCLMT nr. 102/2016 - destinate ca productie industria si functiuni complementare de echipamente publice si servicii de interes general, respectiv zona mixta: prestari servicii de interes general, echipamente publice si activitati neproductive.

Folosinta actuala: teren ocupat.

Zona de impozitare: B. Rang localitate: II. Coeficient de corectie: 2,30.

In urma implementarii proiectului de investitie se doresc a fi create/modernizate urmatoarele functiuni ale spatiului public cuprins in proiect:

- circulatia transportului public - prin asigurarea conexiunii intre zona urbana a municipiului si zonele cu potential de dezvoltare.

- statiile de imbarcare/debarcare calatori (cu alveole dedicate si cu suprastructuri de adapostire a calatorilor).

- in zona intersectarii cu str. Morii se va amenaja un spatiu pentru intoarcerea si stationarea mijloacelor de transport public, cu spatiu de asteptare pentru calatori - un terminal intermodal.

- circulatiile auto-se va asigura un numar de 3 benzi pentru circulatia auto, unde este posibil pe str. Campiei.

- trotuare si zone pietonale - se vor moderniza trotuarele existente si se vor amenaja trotuare noi cu latime de minim 1,5m, acolo unde acestea lipsesc; preluarea apelor pluviale de la burlanele

cladirilor si conducerea acestora in reseaua de canalizare pluviala prin tevi de canalizare amplasate in trotuar.

- piste de biciclete - se propun piste de biciclete cu dublu sens .
- accesele la proprietari - zona de acces larg pentru fiecare proprietate.
- retele de utilitati subterane - se va proiecta reseaua de canalizare pluviala, fie inlocuirea tronsoanelor existente, fie extinderea acesteia. Se va analiza posibilitatea relocarii retelelor si se vor propune masuri pentru protectia acestora.

Iluminatul public -se vor inlocui stalpii de iluminat existenti cu stalpi noi, metalici.

Drumurile propuse spre modernizare prin prezentul Studiu de fezabilitate au urmatoarele caracteristici:

Caracteristicile principale ale constructiei:

Lungimea totala a coridorului de mobilitate urbana format din cele 2 strazi va fi de aproximativ 3.256.0m, dupa cum urmeaza:

- Strada Campiei L=2834.0 m
- Strada Luncii L=422.0m

Conform solutiei adoptate, traseul strazilor studiate se suprapune în totalitate peste traseul existent si are urmatoarele caracteristici:

- | | |
|--------------------------------------|---|
| Categoria functionala a drumurilor : | Strazi urbane |
| - Categoria | III (Strada Campiei), IV (Strada Luncii) |
| - Viteza de proiectare | 30 -50 km/h |
| - Lungime totala | 3256.0 m |
| - Latimea parte carosabila | Strada Campiei: 2 x 3.50 m; 3 x 3.00 m
Strada Luncii: 2 x 3.00 m |
| - Platforma strazi: | 8.0 m – 20.0 m |
| - Suprafata totala | 65620.0 mp |
| - Suprafata carosabila | 31254.0 mp |

Se vor amenaja :

- Trotuare latimi variabile
- Piste de biciclete 2 x 1.5 m ; pentru circulatia velo in 2 sensuri
- Zona de siguranta 0.50 m (intre pista si partea carosabila)

b) Justificarea necesitatii proiectului

Necesitatea investitiei

Conceptul modern privind dezvoltarea economica si sociala a unei zone pleaca de la premise ca starea si dezvoltarea infrastructurii rutiere se constituie ca principal suport pentru viitoarea crestere economica si dezvoltare în toate sectoarele. Proiectul se înscrie în cadrul investitiilor destinate infrastructurilor pentru transporturi ca suport pentru îmbunatatirea conditiilor de viata si de munca in Municipiul Turda, prin asigurarea unui trafic normal in conditii de siguranta si confort. Din cauza conditiilor actuale improprii pentru desfasurarea traficului, capacitatea de circulatie pe acest sector de drum este mult redusa.

Necesitatea modernizarii drumurilor ce constituie obiectul prezentei, se poate justifica prin:

- asigurarea infrastructurii de acces între Turda si Campia Turzii. În prezent fluența traficului este puternic afectată;
- crearea unor infrastructuri velo eficiente;
- asigurarea accesului riveranilor la proprietății;
- eliminarea disconfortului produs de degradarea avansată a strazii, cu numeroase denivelari, gropi și fagase;
- rezolvarea circulației rutiere și pietonale în conditii de confort optim și de siguranță a circulației;
- îmbunătățirea capacității portante a carosabilului cu efecte benefice asupra desfășurării traficului și pentru diminuarea cheltuielilor de întreținere viitoare;
- degradarea vehiculelor este accelerata din cauza stării precare a carosabilului;
- ameliorarea condițiilor igienico-sanitare ale locuitorilor și îmbunătățirea desfășurării activităților productive;
- realizarea lucrărilor va contribui la ridicarea standardului material al locuitorilor prin forța de muncă angajată;
- ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare, prin realizarea unei suprafețe de rulare netede care reduce zgomotul și asigură o mai bună colectare a apelor pluviale;

Beneficii raportate la mediu:

Reducerea emisiilor de noxe (drumul modernizat presupune un consum mai mic de combustibil la 100 km si implicit reducerea cantitatii de monoxid de azot, dioxid de sulf, plumb, pulberi, poluanti organici persistenti si cadmiu cu aproximativ 23%, conform specificatiilor tehnice preluate de la producatorii de autovehicule;

Reducerea poluarii prin limitarea cantitatii de praf ridicate in atmosfera la trecerea masinilor. O problema este praful care se ridica pe drumurile neamenajate corespunzator. Traficul de pe aceste drumuri contribuie in mod considerabil la marirea concentratiilor de particule de diferite dimensiuni in aer. Aceste particule suspendate contin mult plumb, benzo- α -pirina si, posibil, alti componente

cancerigeni emisi de mijloacele de transport care circula mai ales prin localitatile urbane.

Reducerea nivelului de zgomot. Conform STAS 10009-88 „Acustica in constructii Acustica urbana. Limitele admisibile ale nivelului de zgomot” pentru drumurile de categorie tehnica IV si V de deservire locala nivelul de zgomot echivalent Lech este de 60 dB(A) - nivelul de zgomot echivalent se calculeaza diferentiat pentru perioadele de zi si noapte conform STAS 6161/1-79, iar nivelul de zgomot de varf, L10, este de 70 dB (A). In prezent, pe drumurile studiate nivelul zgomotului depaseste aceste valori.

Prin modernizarea acestor drumuri se urmareste imbunatatirea conditiilor de viata si de munca în Municipiul Turda din judetul Cluj, prin asigurarea unui trafic normal în conditii de siguranta si confort. Din cauza conditiilor actuale care sunt impropii pentru desfasurarea traficului, capacitatea de circulatie este mult redusa.

Oportunitatea investitiei

Dezvoltarea infrastructurii rutiere locale reprezintă un element esențial în cadrul oricărui efort de a valorifica potențialul de creștere și de a promova durabilitatea acestor zone. De fapt, modernizarea infrastructurii rutiere reprezintă primul pas în cadrul procesului de dezvoltare locală, în ideea că aceasta va crește atractivitatea zonei, deci acționează ca un „magnet” pentru potențialii investitori.

Potențialul de dezvoltare a unei zone este cu atât mai mare cu cât infrastructura de acces este mai dezvoltată. De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea unei infrastructuri rutiere de bună calitate au un efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

c) Valoarea investitiei

Valoarea de investitie este de aproximativ 75.000.000 RON.

d) Perioada de implementare propusa

Perioada in care se aproximeaza ca se vor executa lucrarile este de 24 luni (perioada efectiva de executie a lucrarilor).

e) Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar.

In vederea imbunatatirii conditiilor de circulatie auto si pietonala în municipiul Turda, judetul Cluj, Primaria Municipiului Turda a initiat actiunea de realizare a proiectului „CORIDOR INTEGRAT DE MOBILITATE URBANA CAMPIEI-LUNCII”.

Municipiul Turda este situată de-a lungul raului Aries, afluent de dreapta al Muresului, având o lungime de 166km. Zona predominantă este de deal (cu altitudini ce nu depasesc 650m) cu climă

temperată și precipitații moderate. Municipiul are o suprafață de 91.43 km pătrați și se învecinează la Nord cu Cluj-Napoca, la Sud – Alba Iulia, la Est – Targu Mures.

Municipiul Turda are o populatie de cca. 55804 locuitori având din care 77.04% de nationalitate română și 22.96% alte nationalitati (maghiara și rroma);

Strazile ce fac obiectul studiului de fezabilitate sunt amplasate pe teritoriul municipiului Turda. Lungimea totala a drumurilor propuse spre modernizare este de 3256.0 m, iar suprafata totala pe care se intervine este de 65620.0 mp

Din punct de vedere al amplasarii in teritoriu, drumurile de interes local propuse pentru modernizare sunt reprezentate in figurile de mai jos:

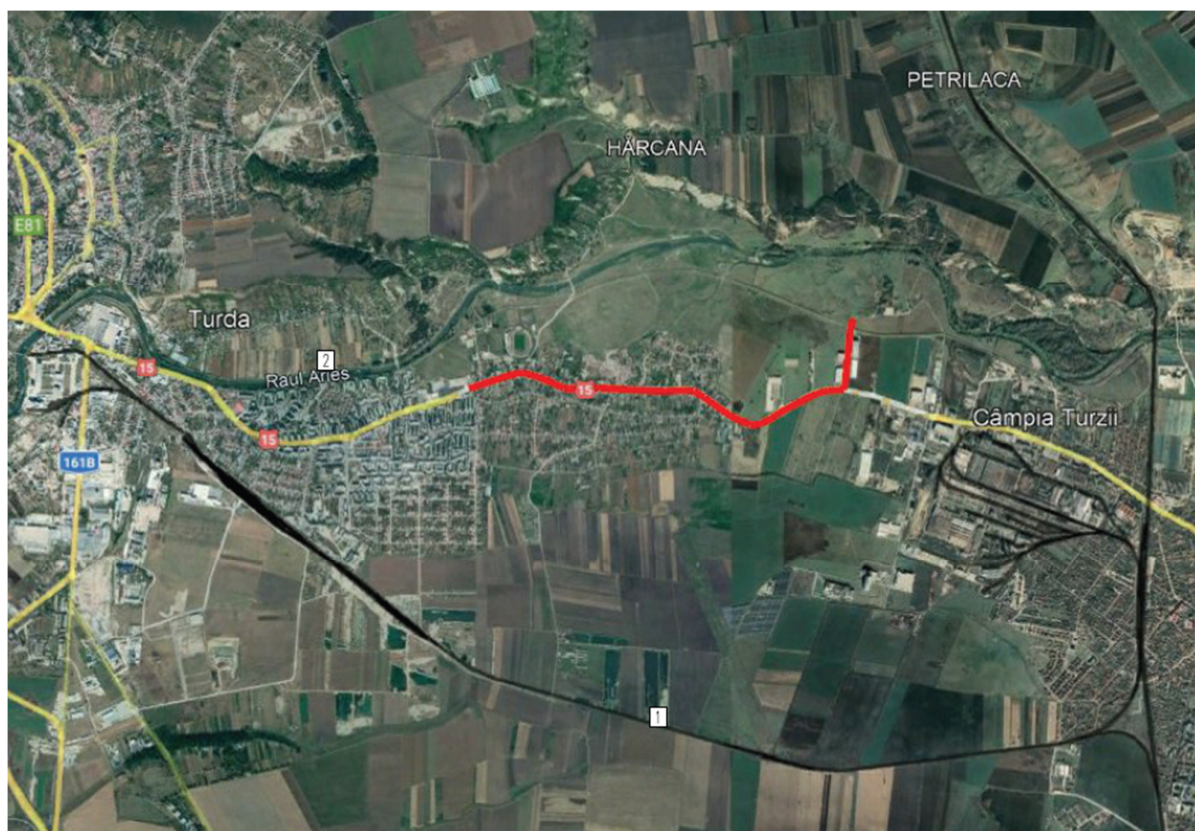


Figura 1 – Amplasamentul lucrărilor in Municipiul Turda

Nr. Crt.	Denumire	Început		Sfârșit	
		EST	NORD	EST	NORD
1.	Strada Campiei	409638.286	562994.673	412204.693	562932.728
2.	Strada Luncii	412187.155	562947.909	412221.932	563350.155

f) Formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructii)

1) SOLUTIA PROIECTATA

La baza alegerii solutiilor proiectate, au stat urmatoarele criterii principale:

- Respectarea solutiei aprobate
- Respectarea temei de proiectare si a caietului de sarcini;

Solutia tehnica presupune:

Drumurile propuse spre modernizare prin prezentul Studiu de fezabilitate au urmatoarele caracteristici:

Categoria functionala a drumurilor : Strazi urbane

- | | |
|----------------------------|---|
| - Categoria | III (Strada Campiei), IV (Strada Luncii) |
| - Viteza de proiectare | 30 -50 km/h |
| - Lungime totala | 3256.0 m |
| - Latimea parte carosabila | Strada Campiei: 2 x 3.50 m; 3 x 3.00 m
Strada Luncii: 2 x 3.00 m |
| - Platforma strazi: | 8.0 m – 20.0 m |
| - Suprafata totala | 65620.0 mp |
| - Suprafata carosabila | 31254.0 mp |

Se vor amenaja :

- | | |
|----------------------|---|
| - Trotuare | latimi variabile |
| - Piste de biciclete | 2 x 1.5 m ; pentru circulatia velo in 2 sensuri |
| - Zona de siguranta | 0.50 m (intre pista si partea carosabila) |

▪ **In plan**

S-a pastrat traseul existent al strazii, alcatuit din succesiuni de aliniamente si curbe amenajate conform STAS 863-85, eliminandu-se portiunile amenajate necorespunzator, care prezinta disconfort si nesiguranta pentru desfasurarea circulatiei.

In functie de configuratia existenta, traseul strazilor a fost sistematizat prin proiectarea elementelor geometrice, astfel incat sa indeplineasca conditiile impuse de circulatia rutiera moderna si sa corespunda categoriei III si IV.

Curbele s-au amenajat in functie de viteza de proiectare. Viteza de proiectare s-a adoptat conform STAS 863/85 este de 30-50 km/h.

In urma intocmirii planului de situatie a rezultat o lungime efectiva a strazii propuse spre modernizare de 3256.0 m si o suprafata totala amenajata de aproximativ 65620.0 mp.

▪ **In profil longitudinal**

La proiectarea strazilor in profil longitudinal s-a urmarit, in general, profilul existent al terenului, tinand seama de racordarea strazilor proiectate cu elementele existente de pe traseu si de necesitatea preluarii denivelarilor longitudinale. Astfel a fost calculata linia rosie a carosabilului, rezultand declivitati cuprinse cu o medie de 0.01% -0.91 %.

Declivitatile longitudinale s-au racordat cu raze de curbura concave si convexe corespunzatoare formei de frangere a liniei rosii, conform STAS 863-85.

Pentru realizarea continuitatii traseului in profil longitudinal, circulatie comoda si vizibilitate necesara, se introduc in punctele de schimbare a declivitatilor curbe circulare dispuse simetric fata de aceste puncte.

Linia rosie este corelata cu alura traseului in plan, urmarindu-se in general armonizarea undulatiilor traseului in plan si in profil longitudinal.

Linia rosie, pe langa faptul ca trebuie sa asigure circulatia autovehiculelor in conditii de siguranta si confort, este subordonata in acelasi timp conditiilor topografice, geotehnice, hidrologice, climatice ce caracterizeaza regiunea respectiva, precum si conditiilor economice.

Elementele de profil longitudinal au fost racordate in plan vertical cu arcuri de cerc, care respecta normele impuse de legislatia privind incadrarea in clasa tehnica si privind viteza de proiectare pentru asigurarea desfasurarii circulatiei in conditii de deplina siguranta si confort.

Linia rosie proiectata a fost stabilita tinand cont de urmatoarele aspecte:

- asigurarea unui confort corespunzator in circulatie;
- executarea unui volum minim de lucrari (sapaturi, miscari de terasamente,etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietati;
- respectarea pasului de proiectare si a razelor minime de racordare impuse de standardele in vigoare (STAS 863/85 si STAS 10144/3-91).

▪ **In profil transversal**

Partea carosabila a strazilor variaza intre 6.0 m si 9.0 m, iar latimea platformei în profil transversal este variabila, de la 8.0 m pana la 20.0 m.

S-au modificat elementele geometrice existente in profil transversal, pentru a se obtine un profil caracteristic categoriei de incadrare a strazilor, astfel incat acestea sa corespunda conditiilor impuse de normativele in vigoare.

Profilul transversal care se aplică va avea următoarele elemente geometrice:

- Strada Campiei: 2 x 3.50 m; 3 x 3.00 m;
- Strada Luncii: 2 x 3.00 m;

Din punct de vedere al categoriei de importanta, conform sutiilor adoptate in concordanta cu OG 43/1997 si ORDIN nr. 49/27.01.1998, strazile studiate, fac parte din reseaua majora de circulatie a localitatii, avand categoria III si IV, cu 2/3 benzi de circulatie dupa cum urmeaza:

- Strada Campiei : intre Strada Hategului si Strada Stadionului se va amenaja cu 3 benzi de circulatie 3 x 3.00 m, cu doua benzi sens spre centru si o banda spre Campia Turzii.

- Strada Campiei : intre Strada Stadionului si Strada Luncii se va amenaja cu 2 benzi de circulatie, 2 x 3.50 m si dublu sens.

- Strada Campiei : in zona de intersectie cu principalele strazi: Str. Morii, Str. Bucegi, Str. Margaretelor, Str. Bercului si Str. G-ral Ionel Taras, pentru a facilita accesul, se vor amenaja benzi de incadrare cu latimea de 3.0 m si lungimi variabile intre 30.0m - 60.0m in functie de spatiul disponibil.

- Strada Luncii : intre Strada Campiei si digul Raului Aries se va amenaja cu 2 benzi de circulatie 2 x 3.00 m si dublu sens.

Pe amplasamentul studiat se vor amenaja trotuare, pe una sau pe ambele parti si piste de bicicleta in limita spatiului disponibil, conform planului de situatie.

- **Trotuare:**

In cadrul investitiei este prevazut si amenajarea trotuarelor existente, precum si largirea acestora.

In prezent, circulatia pe aceste trotuare se face greoi datorita infrastructurii precare, in multe cazuri pe suprafata trotuarelor sunt marcate locuri de parcare, rezultand latimi de libera trecere pentru pietoni de sub 1.0 m.

Trotuarele propuse vor avea latimi variabile, in functie de amenajarea urbanistica si arhitecturala a zonei.

- **Piste de bicicleta:**

In prezent, pe amplasamentul strazilor studiate nu exista piste de biciclete amenajate.

Se propune amenajarea unor piste de biciclete ce va avea dotari specifice moderne, care vor spori confortul si siguranta biciclistilor.

Aceste dotari, menite sa sporeasca nivelul de confort si siguranta si sa reduca riscul accidentelor in exploatare sunt:

- latimea de 1.50 m pentru fiecare sens de circulatie;
- zona de siguranta de 0.50m intre pista si partea carosabila;
- amenajarea deverului in profil transversal astfel incat sa fie asigurata scurgerea apelor;
- colectarea si dirijarea apelor pluviale in sisteme de rigole si guri de scurgere proiectate;
- semnalizare rutiera verticala si orizontala pentru un trafic velo organizat si sigur;

▪ **Structura rutiera:**

Suprafețele carosabile și pietonale se vor amenaja modern, prin limitarea tipurilor de materiale și structuri rutiere, a dispunerilor și a diferențelor de nivel pentru a asigura o imagine unitară a suprafețelor.

Astfel, au fost proiectate structuri rutiere specifice amenajării arhitecturale a spațiului public, după cum urmează:

➤ **Structura rutiera propusa pentru partea carosabila:**

- 25 cm - Strat de forma din materiale granulare recuperate din sistemul rutier existent conform STAS 12253;

- Geotextil

- 30 cm - Strat de fundatie din balast, conform STAS 6400 si SR EN 13242+A1:2008;

- 25 cm - Strat de balast stabilizat cu ciment conform STAS10473/1-87;

- 8 cm - AB31.5 baza 50/70 anrobat bituminos cu criblura, conform AND 605 si SR EN 13108-1;

- Geocompozit antisura biaxial 100x100 kN/m

- 6 cm BAD22,4 leg 50/70 binder in stratul de legatura, conform AND 605 si SR EN 13108-1;

- 4 cm BA16 rul 50/70 beton asfaltic in stratul de uzura, conform AND 605 si SR EN 13108-1;

➤ **Structura rutiera propusa pentru pistele de biciclete:**

- Geotextil

- 30 cm - Strat de fundatie din balast

- 20 cm - Strat de balast stabilizat cu ciment

- Geocompozit antifisura biaxial 100x100km/m;

- 6 cm – BA16 rul 50/70 beton asfaltic in stratul de uzura (pigmentat in masa);

➤ **Structura rutiera propusa pentru trotuare:**

- Geotextil

- 30 cm - Strat de fundatie din balast

- 20 cm - Strat de balast stabilizat cu ciment

- Geocompozit antifisura biaxial 100x100km/m;

- 6 cm – BA8 – Beton asfaltic

▪ **Lucrari de colectare si evacuare a apelor:**

Apele de suprafata vor fi colectate prin dispozitive de colectare proiectate.

Dispozitivele de colectare, dirijare și evacuare a apelor pluviale sunt amplasate, de regula, la marginile platformei strazilor, iar cele privind drenarea sistemului rutier la nivelul patului drumului, lateral acestuia.

S-au adoptat sectiuni care sa indeplineasca preluarea apelor provenite din precipitatii, astfel incat apele de pe suprafata carosabila a strazilor si a aleilor va fi directionata cu ajutorul pantei transversale inspre rigole si guri de scurgere.

Colectarea apelor meteorice din zona strazii si se va realiza prin rigole prefabricate si guri de scurgere, iar descărcarea se va face in reseaua de canalizare pluviala existenta sau proiectata.

▪ **Lucrari de siguranta circulatiei**

Semnalizarea rutiera verticala si orizontala constau in completarea semnalizarii verticale si a marcajului ce trebuiesc prevazute in urma realizarii obiectivului si se vor executa conform planului de situatie. Indicatoarele vor fi executate conform SR 1848/2011; marcajele rutiere vor fi executate conform SR 1848-7/2011.

Pentru siguranța circulației si exploatarea raționala a strazilor se vor prevedea:

- marcaje rutiere.
- indicatoare pentru orientarea si reglementarea circulației:
 - de avertizare pentru locurile periculoase,
 - de interzicere,
 - de orientare si diverse.

- Profilul si capacitatile de productie

Nu este cazul.

- Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Nu este cazul.

- Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea

Nu este cazul.

- Materie prime, energie si combustibili utilizati, cu modul de asigurare a acestora

La realizarea lucrarilor se vor utiliza numai materiale agrementate conform reglementarilor nationale în vigoare precum si legislatiei si standardelor nationale armonizate cu legislatia U.E. Aceste materiale trebuie sa fie in concordanta cu prevederile Legii 10 /1995 privind calitatea in constructii si a HG nr 766/1997 privind obligativitatea utilizarii de materiale agrementate.

Energia electrica necesara pe perioada de constructiei lucrarii va fi asigrata prin intermediul generatoarelor. Alimentarea cu combustibili a ulilajelor în perioada de constructii se va realiza în incinta aprobata pentru organizarea de santier.

- Racordarea la rețelele utilitare existente în zona

Nu este cazul. Nu sunt necesare a se vor realiza racorduri la utilitati prin prezentul proiect.

- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului în zona afectata de executia investitiei.

Solutiile tehnice au fost alese astfel încat sa se asigure siguranta, durabilitatea si confortul in exploatare folosind un consum de materiale cat mai redus, cu un impact financiar si asupra mediul cat mai mic. Toate lucrarile se vor realiza cu utilaje moderne astfel încat sursele de apa si mediul înconjurator sa fie cat mai putin afectate.

- Cai noi de acces sau schimbari ale acelor existente

Nu este cazul. Se vor folosi caile de acces existente în zona.

- Resurse naturale folosite în constructie si functionare

- Resurse naturale folosite în realizarea constructiei:

- Balast
- Piatra sparta
- Bitum
- Ciment
- Apa
- Pamant vegetal

Totate materialele naturale utilizate în perioada de executie a lucrarilor vor fi achizitionate de la furnizorii de materiale de constructii din zona. Nu vor fi exploatate materiale minerale, cu exceptia pamantului vegetal care va fi depozitat separat si reutilizat în cadrul lucrarilor de renaturare a terenurilor.

- Resurse naturale folosite în functionarea constructiei:

- Nu este cazul.

- Metode folosite în constructie

Pentru realizarea obiectivului de investitii sunt necesare parcurgerea urmatoarelor etape:

- Realizarea lucrarilor de terasamente (sapatari, umpluturi, taluzari etc);
- Realizarea lucrarilor de infrastructura
- Realizarea lucrarilor de suprastructura
- Realizarea platformei necesare pentru executia straturilor rutiere în vederea racordarii la caile de acces existente;
- Executia sistemului rutier proiectat pe partea carosabila;
- Colectarea si evacuarea corespunzatoare a apelor de suprafata prin guri de scurgere;
- Realizare lucrari de renaturare spatii verzi.
- Realizare lucrari conexe (semnalizare rutiera, marcaje etc.)

- Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara.

Nu este cazul.

- Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul. Pe amplasamentul propus nu exista planificate a se realiza alte proiecte.

- Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Nu este cazul, solutia propusa a se realiza are la baza studii topografice, geotehnice, fiind solutia optima de realizare a investitiei, atat din punct de vedere al amplasamentului cat si din punct de vedere economic.

- Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (extragerea de agregate, asigurarea unor noi surse de apa, surse sau linii de transport al energiei, cresterea numarului de locuinte, eliminarea apelor uzate si a deseurilor)

Nu este cazul.

- Alte autorizatii cerute pentru proiect

Conform Certificatului de urbanism nr. 173 / 23.05.2023 emis de catre Primaria Municipiului Turda, au fost solicitate urmatoarele avize si acorduri de principiu:

- Aviz de amplasament – alimentare cu apă și canalizare;
- Aviz de amplasament – energie electrica;
- Aviz de amplasament – telefonizare;
- Aviz de amplasament – salubritate;
- Aviz de amplasament – gaze naturale;
- HCL Municipiul Turda pentru lucrările ce se execută pe domeniul public și privat al comunei;
- Aviz C.T.A.T.U.;

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

- Planul de executie a lucrarilor de demolare, de refacere si folosire ulterioara a terenului;

Nu este cazul. Pentru realizarea proiectului nu sunt necesare lucrari de demolare. Terenul este liber de constructii. Lucrarile necesare pentru dezafectarea organizarii de santier si refacerea spatiilor afectate temporar de lucrari sunt descrise in cadrul capitolului XI.

- Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului;

Nu este cazul. Nu sunt necesare lucrari de demolare. Zonele afectate de lucrari vor fi readuse la starea initiala prin asternerea unui strat de pamant vegetal însamantat.

- Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz;

Nu este cazul. Nu sunt necesare lucrari de demolare.

- Metode folosite în demolare;

Nu este cazul. Nu sunt necesare lucrari de demolare.

- Detalii privind alternativele care au fost luate în considerare;

- Nu este cazul. Nu sunt necesare lucrari de demolare.

- Alte activitati care pot aparea ca urmare a demolarii (de exemplu, eliminarea deseurilor);

Nu este cazul. Nu sunt necesare lucrari de demolare.

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

- Distanta fata de granite pentru proiecte care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in contextul transfrontiera, adoptata la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001

Nu este cazul. Proiectul nu intra sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in contextul transfrontiera, adoptata la ESPOO la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.



Figura 7 – Amplasament (judetul Cluj)

- Localizarea amplasamentului în raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul ministrului culturii si cultelor nr. 2.314/2004, cu modificarile ulterioare, si Repertoriului arheologic national prevazut de Ordonanta Guvernului nr. 43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si

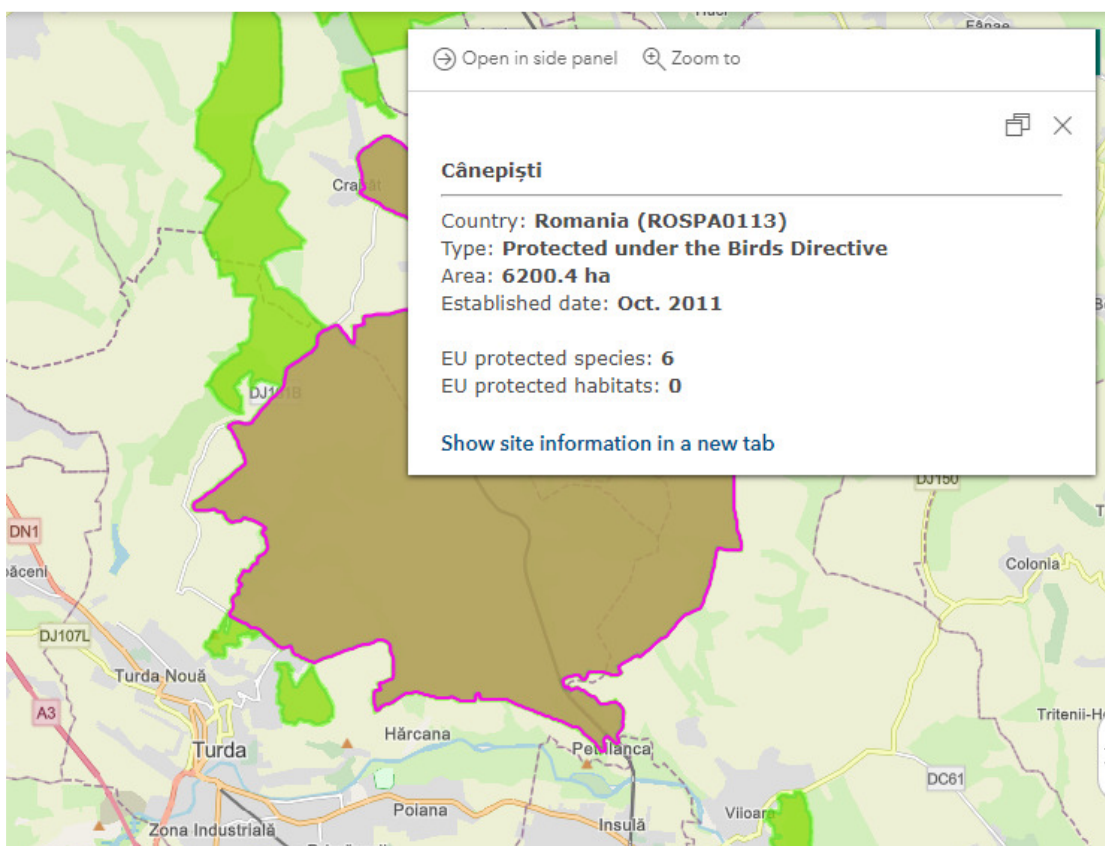
declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;

- Imobilul este inclus în zona monumentelor istorice din județul Cluj, Castrul legiunii V Macedonica de la Potaissa (Cod LMI CJ-I-s-A-07208), Situl arheologic Potaissa(Cod LMI CJ-I-s-A-07210), Situl arheologic „Orasul medieval Turda”(Cod LMI CJ-I-s-A-07210.01), Orasul roman Potaissa (Cod LMI CJ-I-m-A-07210.03).

- Harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale cat si artificiale si alte informatii.

Conform deciziei de evaluare initiala Nr. 264 din 22.06.2021 proiectul propus nu intra sub incidenta art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, cu modificarile si completarile ulterioare.

Amplasamentul se afla la circa 7.00-10-.00km de aria protejată ROSPA0113 – Cănepiști si ROSCI0223-Saraturile Ocna-Veche, conform figurii de mai jos:



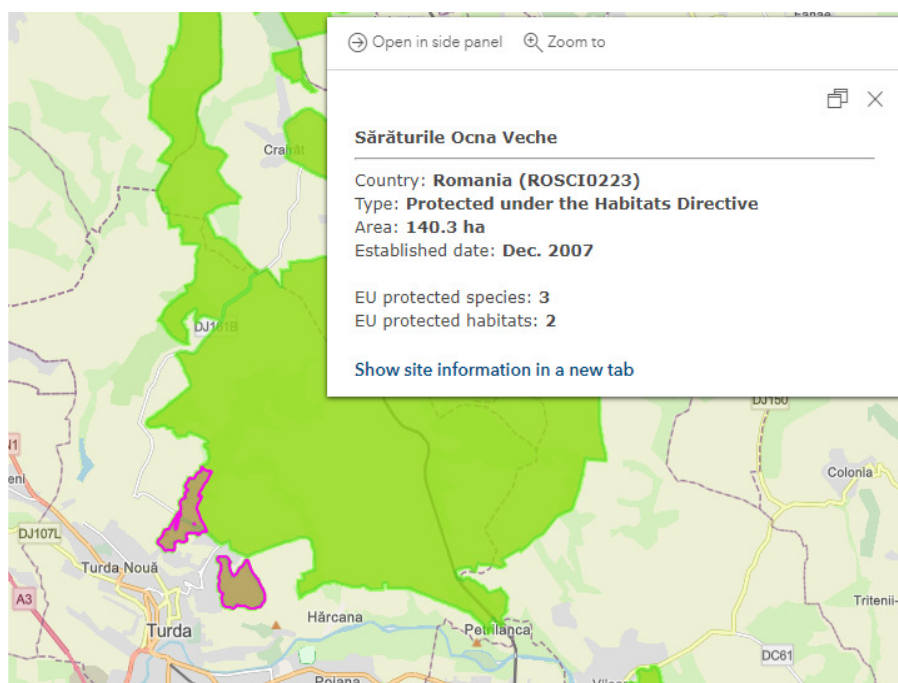


Figura 8 – Amplasamentul lucrării raportat la Situl de importanță comunitară ROSPA0113 – Canepiști și ROSCI0223-Sărăturile Ocna-Veche (Sursa: <https://natura2000.eea.europa.eu/>)









Figura 9 - Fotografii relevante din amplasament

- Folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia

Imobilul propus pentru realizarea lucrarii, în suprafata de 65620.0 mp, este amplsat în intravilanul Municipiului Turda, imobilul apartine domeniului public al Primariei Municipiului Turda, fiind încadrat ca zona de utilitate publica, categoria de folosinta – căi de comunicații;

- Politici de zonare si folosire a terenului

Nu exista politici de zonare, folosirea terenului este de drum public. Folosirea terenului va ramane neschimbata.

- Areele sensibile

Nu este cazul.

- coordonatele geografice ale amplasamentului proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector în format digital cu referinta geografica, în sistem de proiectie nationala Stereo 1970

- Coordonate amplasament:

Nr. Crt.	Denumire	Început		Sfârșit	
		EST	NORD	EST	NORD
1.	Strada Campiei	409638.286	562994.673	412204.693	562932.728
2.	Strada Luncii	412187.155	562947.909	412221.932	563350.155

Tabelele de coordonate ale amplasamentului in sistem STEREO 70, precum si conturul lucrarilor in format .dwg sunt atasate in format electronic.

- Detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata în considerare

Nu este cazul. Ținând cont de scopul proiectului, acela de a asigura accesul cetățenilor către proprietăți precum și facilitarea accesului către serviciile de bază (ambulanta, poliție, pompieri, etc), posibilitatea studierii altor amplasamente este mult redusă, acestea fiind stabilite în funcție de caile de acces existente, respectiv racordarea la drumurile de acces existente în zonă. Soluția propusă pentru amplasarea lucrării a fost stabilită în baza studiilor de teren efectuate (topografice și geotehnice), fiind soluția optimă de realizare a investiției, atât din punct de vedere al amplasamentului cât și din punct de vedere economic. Traseul drumurilor proiectate se suprapune peste traseul drumurilor existente, pentru realizarea lucrărilor nu sunt necesare exproprieri.

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI ÎN LIMITA INFORMATILOR DISPONIBILE

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

Construcția și apoi utilizarea investiției nu presupune deteriorarea factorilor de mediu, deci nu se pune problema realizării unor lucrări speciale de reconstrucție ecologică. Realizarea acestei investiții va avea un efect benefic asupra mediului înconjurător și nu este necesară refacerea cadrului ecologic. În momentul încheierii acestei investiții se vor trasa măsuri specifice de redare în circuit a eventualelor suprafețe de teren ocupate de organizarea de șantier, platforme de depozitare, etc, prin așternerea unui strat de pământ vegetal.

Prin realizarea lucrărilor nu sunt afectate construcțiile și așezările umane din vecinătate. Din punct de vedere al mediului înconjurător lucrările proiectate nu creează disfuncționalități față de situația existentă.

Lucrările propuse prin prezentul proiect nu reprezintă și nu produc surse de poluare a apelor, solului și subsolului, nu produc vibrații și/sau radiații. De asemenea, nu produc poluarea ecosistemelor terestre și acvatice, a așezărilor umane și a altor obiective de interes public și nu produc substanțe toxice periculoase sau de orice altă natură.

a) Protecția calității apelor

Realizarea și exploatarea străzilor propuse pentru modernizare din Municipiul Turda, nu reprezintă o sursă directă de poluare a apelor de suprafață sau subterane. Se va asigura protecția apelor de suprafață, subterane și a ecosistemelor acvatice, care are ca obiect menținerea și ameliorarea calității și productivității naturale ale acestora, în scopul evitării unor efecte negative asupra mediului, sănătății umane și bunurilor materiale.

Execuția lucrărilor de infrastructură se va face astfel încât contaminarea potențială a cursurilor de apă și a pânzei freatice să fie evitată.

Surse de poluanți pentru ape:

În perioada de execuție a lucrărilor sursele posibile de poluare a apelor pot fi:

- Execuția propriu-zisă a lucrărilor;
- Traficul de șantier rezultat din circulația vehiculelor grele pentru transport de materiale, și personal la punctele de lucru, utilajele;

În perioadele ploioase, poluanții din aer sunt transferați în ceilalți factori de mediu (apa de suprafață și subterană, sol etc).

Apele pluviale de pe suprafața străzilor vor fi colectate prin intermediul rețelei de canalizare pluvială, a șanțurilor existente sau nou amenajate fiind conduse către emisarii din zonă.

Stațiile și instalațiile de epurare sau de preepurare a apelor uzate prevăzute: nu este cazul.

b) Protecția aerului

Surse de poluanți pentru aer, inclusiv surse de poluare olfactivă

În perioada desfășurării lucrărilor proiectate emisiile de substanțe poluante evacuate în atmosferă provin de la următoarele surse:

- Sursele liniare - traficul rutier zilnic desfășurat în cadrul șantierului;
- Sursele de suprafață - funcționarea utilajelor în zona fronturilor de lucru;
- Sursele punctiforme - funcționarea stațiilor de betoane/asfalt (nu se vor realiza în zona amplasament)

Efectele generate de sursele punctiforme și de suprafață se fac resimțite pe arii mult mai restrânse decât în cazul surselor liniare de tipul traficului.

Activitatea de construcție poate avea temporar impact local asupra calității atmosferei.

În perioada de operare a lucrărilor proiectate nu vor apărea surse suplimentare de poluare a aerului față de situația existentă.

Măsuri de protecție:

- Utilajele vor fi periodic verificate din punct de vedere tehnic în vederea creșterii performanțelor. O altă posibilitate de limitare a emisiilor de substanțe poluante provenite de la utilaje constă în folosirea de utilaje și camioane de generație recentă, prevăzute cu sisteme performante de minimizare și reținere a poluanților în atmosferă.

- Pentru limitarea disconfortului ce poate să apară mai ales pe timpul verii se vor alege trasee optime pentru vehiculele ce deserveșc șantierul, mai ales pentru cele care transportă materii prime

și materiale de construcție ce pot elibera în atmosferă particule fine. Drumurile de acces la santier, dacă va fi cazul, pot fi stropite periodic.

- Transportul materialelor de construcție se va face pe cât posibil acoperit.

- Pentru perioada de funcționare nu sunt necesare măsurii de protecție, lucrările de amenajare vor contribui la creșterea fluentei traficului și implicit la reducerea nivelului emisiilor de substanțe poluante în aer.

Instalațiile pentru reținerea și dispersia poluanților în atmosferă: nu este cazul.

c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Surse de zgomot și de vibrații:

Acest tip de poluare va avea caracter temporar, doar pe perioada execuției lucrărilor.

Lucrările implică următoarele surse de zgomot și vibrații:

➤ Procesele tehnologice, pentru care este necesar să funcționeze unele grupuri de utilaje.

Aceste utilaje în timpul funcționării pot reprezenta surse de zgomot;

➤ Circulația mijloacelor de transport în cadrul santierului.

Nivelul sonor depinde în mare măsură de următorii factori:

➤ Fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și de vânt;

➤ Absorbția undelor acustice de către sol, fenomen denumit "efect de sol";

➤ Absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatura, umiditatea relativă,

➤ componența spectrală a zgomotului;

➤ Topografia terenului și vegetația.

Se va acorda o atenție sporită manevrării utilajelor în apropierea zonelor locuite și a obiectivelor care își desfășoară activitatea lângă stradă. Funcționarea acestora va fi verificată periodic.

Lucrările se vor realiza, pe cât posibil, în timpul zilei, respectând un program care să nu afecteze orele de odihnă ale populației rezidente.

Realizarea lucrărilor proiectate va duce la creșterea fluentei circulației și implicit la reducerea nivelului de zgomot și vibrații, pentru riverani. Astfel, îmbunătățirea suprafeței de rulare și circulația, va avea un impact pozitiv.

Amenajările și dotările pentru protecția împotriva zgomotului și a vibrațiilor: nu este cazul.

d) Protecția împotriva radiațiilor

Nu există informații despre posibile surse de radiații ca urmare a implementării proiectului.

e) Protecția solului și subsolului

Surse de poluanți pentru sol, subsol, ape freatică și de adâncime.

Lucrările de construcție, precum și cele de exploatare și întreținere aferente podului, nu vor afecta calitatea solului, lucrările fiind de mică amploare, ce nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Totuși, posibilele surse care ar putea influența negativ indicatorii de calitate ai solului ca urmare a desfășurării activităților ce se vor desfășura pe amplasamentul investiției, sunt următoarele:

- depozitarea necorespunzătoare a materialelor rezultate din operațiile de săpătură;
- scurgerile accidentale de carburanți și lubrificaliți de la utilajele și mijloacele de transport;

Antreprenorul lucrărilor de drumuri pe parcursul desfășurării lucrărilor de execuție a străzii, va lua măsuri pentru asigurarea stabilității solului, corelând lucrările de construcție cu lucrările de ameliorare a terenurilor afectate.

Pe durata exploatării și întreținerii străzii se vor respecta măsurile de protecție a mediului în conformitate cu legislația în vigoare:

- se vor menține în stare de funcționare amenajările antiplouante și protecția mediului
- se vor marca zonele sensibile ecologic, cu indicarea regimului de circulație și prin informarea publicului asupra importanței ecologice a obiectivului;

Pe perioada de desfășurarea a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu toaleta ecologice.

Lucrările și dotările pentru protecția solului și subsolului.

Nu este cazul.

f) Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Lucrările proiectate în cadrul acestui obiectiv de investiție nu afectează ecosistemele terestre (floră, faună) sau cele acvatice. Amplasamentul lucrării se situează în zona civică a comunei Cornesti, zonă de dezvoltare a activităților umane. Vegetația existentă este puternic antropizată.

În amplasamentul propus pentru realizarea obiectivului de investiție, nu au fost identificate specii de floră sau faună protejate care ar putea fi afectate de realizarea lucrărilor. Activitatea de construcție se va desfășura numai în incinta amplasamentului aprobat, neafectând zonele limitrofe, impactul produs asupra biodiversității poate fi nesemnificativ pe perioada de construcție.

Identificarea arealelor sensibile ce pot fi afectate de proiect: Nu este cazul.

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția biodiversității, monumentelor naturii și ariilor protejate: Nu este cazul.

Măsuri de protecție și recomandări de diminuare a impactului:

- constientizarea personalului implicat în realizarea lucrării cu privire la protecția mediului, la evitarea agresiunii speciilor și cu privire la posibile penalități, în cazul nerespectării acelor cerințe;
- pentru a facilita ieșirea faunei cazute în gropile de împrumut sau în canalele colectoare acestea vor fi prevăzute cu taluze cu pantă de maxim 1:1 (45 grade) sau vor fi prevăzute rampe.

g) Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Soluția tehnică proiectată pentru realizarea lucrărilor nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a lucrării.

Existența șantierului și desfășurarea lucrărilor pot fi surse de poluare pentru acest factor.

Constructorul va elabora o documentație privind dirijarea traficului, stabilind reguli stricte pentru asigurarea fluentei circulației și evitarea coliziunii, folosind o semnalizare luminoasă corespunzătoare;

Traficul de șantier va fi dirijat astfel încât să evite ambuteiaje de autovehicule în zonele de lucrări;

Lucrările de deviere a circulației vor avea un caracter temporar.

Prin lucrările proiectate vor crește confortul așezărilor umane și va fi asigurat accesul la obiectivele de interes public.

Prin finalizarea investiției, peisajul nu va suferi modificări semnificative. Pentru a restrânge efectul asupra peisajului, prin graficele de lucrări se va prevedea o eșalonare a execuției, astfel încât o porțiune începută să fie terminată integral și redată zonei într-o perioadă cât mai scurtă de lucru.

Identificarea obiectivelor de interes public, distanta fata de asezarile umane, respectiv fata de monumentele istorice si de arhitectura, alte zone asupra carora exista instituit un regim de restrictie, zone de interes traditional: Nu este cazul.

Lucrările, dotările și măsurile pentru protecția așezărilor umane și a obiectivelor protejate și/sau de interes public: Nu este cazul.

h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului/în timpul exploatării, inclusiv eliminarea

Tipurile de deșeuri generate în perioada de construcție/funcționare a obiectivului de investiție:

- deșeuri provenite de la demolarea construcțiilor existente: moloz, spărturi din beton, deșeuri metalice, etc.
- deșeuri de la construcția propriu-zisă a obiectivului de investiție: deșeuri din construcție provenite din organizarea de șantier, pământ și pietre rezultate din săpături, deșeuri de ambalaje provenite de la materii prime nepericuloase.

Nr. Crt.	Sursa deșeuri	Cod Deșeu (cf. HG 856/2002)	Denumirea deșeului	Mod de depozitare
1.	Demolarea construcțiilor existente (organizare de șantier și aducerea terenului la starea inițială)	17 09 07	Deșeuri metalice	Depozitare temporară în recipiente adecvate pe amplasamentul organizării de șantier
2.		17 09 04	Moloz – amestecuri deseuri	Depozitare temporară în recipiente adecvate pe amplasamentul organizării de șantier
3.		17 02 01	Deșeuri de lemn	Depozitare temporară în pe amplasamentul organizării de șantier
4.	Organizarea de șantier și construcția propriuzisă a lucrărilor	17 09 04	Deșeuri din construcție provenite din organizarea de șantier	Depozitare temporară pe amplasamentul organizării de șantier
5.		17 05 04	Pământ și pietre rezultate din săpături și din forări	Depozitare temporară pe amplasamentul organizării de șantier
6.		17 04 07	Deșeuri metalice	Depozitare temporară pe amplasamentul organizării de șantier
7.		15 01 01 15 01 02 15 01 03	Deșeuri de ambalaje provenite de la materii prime nepericuloase	Depozitare temporară pe amplasamentul organizării de șantier

Organizarea de șantier va cuprinde facilități pentru depozitarea controlată, selectivă a tuturor categoriilor de deșeuri. Pe durata executării lucrărilor de construcții, vor fi asigurate toalete ecologice într-un număr suficient, raportat la numărul de muncitori din șantier.

Activitățile de șantier vor fi monitorizate din punct de vedere al protecției mediului, monitorizare ce va cuprinde obligatoriu gestiunea deșeurilor. Antreprenorul / titularul investiției au obligația, conform H.G. 856/2002, să țină evidența lunară a producerii, stocării provizorii, tratării și transportului, reciclării și depozitării definitive a deșeurilor.

Nr. Crt.	Sursa deșeuri	Cod Deșeu (cf. HG 856/2002)	Denumirea deșeului	Modul de eliminare / valorificare
----------	---------------	-----------------------------	--------------------	-----------------------------------

1.	Demolarea construcțiilor existente	17 09 07	Deșeuri metalice	Eliminare prin grija firmei contractate de către antreprenor / titular
2.		17 09 04	Moloz – amestecuri deseuri	Eliminare prin grija firmei contractate de către antreprenor / titular
3.		17 02 01	Deșeuri de lemn	Eliminare prin grija firmei contractate de către antreprenor / titular
4.	Organizarea de șantier și construcția propriuzisă a lucrărilor	17 09 04	Deșeuri din construcție provenite din organizarea de șantier	Reutilizare la Realizarea umpluturilor
5.		17 05 04	Pământ și pietre rezultate din săpături și din forări	Reutilizare la Realizarea umpluturilor
6.		17 04 07	Deșeuri metalice	Valorificare prin firme autorizate furnizorilor
7.		15 01 01 15 01 02 15 01 03	Deșeuri de ambalaje provenite de la materii prime nepericuloase	Valorificare prin unități autorizate furnizorilor

i) Gospodărirea substanțelor si preparatelor chimice periculoase

Conform Catalogului European al Deșeurilor CED - principalele deșeuri rezultate din activitățile de construcție a podului nu se încadrează în categoria deșeurilor periculoase.

B. Utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei si a biodiversitatii.

Pentru realizarea lucrarilor de constructii si a straturilor structurii rutiere se vor utiliza resurse naturale precum nisip, balast, pietris, piatra sparta, apa; Acestea vor fi procurate de la furnizorii locali din zona care detin cariere si balastiere. Toate materialele folosite vor avea certificate de conformitate valide la momentul punerii in opera.

Terenul si solul joaca un rol vital în satisfacerea necesitatilor pentru hrana, apa potabila, energie, adapost, infrastructura precum si pentru a raspunde eficient provocarilor societale ce vizeaza schimbarile climatice, resursele naturale neregenerabile si inechitatile/neconformitatile în utilizarea factorilor de mediu. Terenul si solul (inclusiv apa si

sedimentele) constituie resurse limitate, supuse unor presiuni si conflicte în continua crestere ce contribuie la utilizarea excesiva a capitalului natural.

DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU SUSCEPTIBILE A FI AFECTATE IN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT

- impactul asupra populatiei, sanatatii umane, biodiversitatii (acordand o atentie speciala speciilor si habitatelor protejate), conservarea habitatelor naturale, a florei si a faunei salbatice, terenurilor, solului, folosintelor, bunurilor materiale, calitatii si regimului cantitativ al apei, calitatii aerului, climei (de exemplu, natura si amploarea emisiilor de gaze cu efect de sera), zgomotului si vibratiilor, peisajului si mediului vizual, patrimoniului istoric si cultural si asupra interactiunilor dintre aceste elemente. Natura impactului (adica impactul direct, indirect, secundar, cumulativ, pe termen scurt, mediu si lung, permanent si temporar, pozitiv si negativ);

-Se vor executa pe cat posibil lucrari de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodarii terenului.

-Prin grija antreprenorului desemnat pentru realizarea lucrarilor, se vor lua toate masurile necesare pentru evitarea poluării factorilor de mediu sau afectarea starii de sanatate sau confort a populatiei ca urmare a activitatilor generatoarelor de praf si/sau zgomot, fiind obligatoriu sa se respecte normele, standardele si legislatia privind protectia mediului.

-Pe perioada de pregatire si executie a lucrarii se interzice depozitarea materialelor ce constructii si deseurilor de orice fel pe terenurile naturale, în zona de protectie a cursurilor de apa sau pe malurile acestora.

-Se vor amenaja spatii conforme pentru stocarea temporara a deseurilor rezultate din activitatea de constructii / de organizare de santier si se va asigura evacuarea conforma a acestora.

-Se vor asigura conditii de colectare a deseurilor, astfel încat acestea sa nu fie purtate de vant, sa nu fie accesibile pasarilor, sau altor animale existente din zona proiectului.

-Se vor folosi utilaje care nu produc pierderi de substante poluante în timpul functionarii si care nu produc zgomot peste limita admisa.

-Se interzice deversarea pe sol sau în cursurile de apa a produselor petroliere, a combustibililor sau a altor surse de contaminare.

-Se interzice introducerea de specii alohtone. Pentru eventuala renaturare a zonelor afectate se vor folosi doar plante specifice florei spontane locale.

-Se interzice orice forma de recoltare, capturare, ucidere, distrugere, sau vatamare a exemplarelor apartinand speciilor de pasari, plante si/sau animale salbatice din perimetrul si din vecinatatea proiectului.

- Extinderea impactului (zona geografica, numarul populatiei/habitatelor/speciilor afectate)

Municipiul Turda este situată de-a lungul raului Aries, afluent de dreapta al Muresului, având o lungime de 166km. Zona predominantă este de deal (cu altitudini ce nu depasesc 650m) cu climă temperată și precipitații moderate. Municipiul are o suprafață de 91.43 km pătrați și se învecinează la Nord cu Cluj-Napoca, la Sud – Alba Iulia, la Est – Targu Mures.

Municipiul Turda are o populatie de cca. 55804 locuitori având din care 77.04% de nationalitate română și 22.96% alte nationalitati (maghiara și rroma);

Drumurile ce fac obiectul studiului de fezabilitate sunt amplasate in intravilanul municipiului Turda. Lungimea totala a drumurilor propuse spre modernizare este de 3256.0 metri.

Principala problema este lipsa unui sistem rutier adecvat traficului si scurgerea necontrolata a apelor pluviale catre emisar (lipsa sau starea necorespunzatoare a santurilor si emisarilor). Drumurile din municipiul Turda prezintă o stare tehnică necorespunzătoare care afectează negativ condițiile de circulație din punctul de vedere al siguranței, vitezei si confortului. De asemenea, impactul asupra mediului este total nefavorabil.

Municipiul Turda, în calitate de ordonator de credite și administrator al drumurilor de interes local studiate, a inițiat proiectul „CORIDOR INTEGRAT DE MOBILITATE URBANA CAMPIEI-LUNCII”. Prezenta documentație tehnică a fost întocmită la cererea Beneficiarului, Municipiului Turda. Investitia este cu prioritate social-economica si prevede modernizarea unor drumuri si strazi, in vederea fluidizarii traficului in Municipiul Turda. Conceptul modern privind dezvoltarea economica si sociala a acestei zone pleaca de la premisa ca starea si dezvoltarea infrastructurii de transport se constituie ca principal suport pentru viitoarea crestere economica in toate sectoarele. Prin aceasta documentatie se doreste imbunatatirea starii tehnice a drumurilor, precum si limitarea efectelor care duc la avansarea degradarilor actuale ale carosabilului.

Circulatia pe aceste drumuri se desfasoara anevoios nefiind asigurate conditiile minime de siguranta si confort, cerintele de trafic actual si de perspectiva fiind necorespunzatoare.

- Marimea, magnitudinea si complexitatea proiectului

Nu este cazul. Impactul asupra mediului se manifesta doar în faza de constructie a obiectivului de investitie.

- Probabilitatea impactului

Nu este cazul. Probabilitatea aparitiei unor evenimente care sa genereze un impact negativ semnificativ asupra factorilor de mediu este redusa.

- Durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Nu este cazul. Natura activitatilor propuse nu creeaza posibilitatea aparitiei unui impact ireversibil.

- Masuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asupra mediului.

Masuri de protectie si recomandari de diminuare a impactului:

- managementul eficient al lucrarilor aferente etapei de constructie;
- restrictii de viteza pentru vehiculele utilizate pentru transportul materialelor si pentru utilaje în zonele rezidentiale;
- plan eficient de management al deseurilor, construirea unor spatii adecvate de depozitare temporara, eliminare/valorificare prin unitati specializate si acreditate.
- impactul asupra mediului social si economic în faza de realizare a obiectivului de investitii este nesemnificativ.

- Natura transfrontiera a impactului

Nu este cazul. Impactul nu are caracter transfrontalier, lucrarile fiind amplasate exclusiv pe teritoriul Romaniei.

VII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI - DOTARI SI MASURI PREVAZUTE PENTRU CONTROLUL EMISIILOR DE POLUANTI IN MEDIU, INCLUSIV PENTRU CONFORMAREA LA CERINTELE PRIVIND MONITORIZAREA EMISIILOR PREVAZUTE DE CONCLUZIILE CELOR MAI BUNE TEHNICI DISPONIBILE APLICABILE. SE VA AVEA IN VEDERE CA IMPLEMENTAREA PROIECTULUI SA NU INFLUENTEZE NEGATIV CALITATEA AERULUI IN ZONA.

Scopul proiectului este de utilitate publica. Pentru încadrarea în prevederile Uniunii Europene privind protectia mediului si ecosistemelor existente proiectul va respecta simultan atat legislatia nationala cat si pe cea europeana în domeniu.

Beneficiile ce vor rezulta în urma realizarii investitiei propuse:

- reducerea poluarii;
- reducerea zgomotului;
- reducerea consumului de carburant;
- reducerea uzurii fizice ale autovehiculelor;
- reducerea timpilor de parcurs social;
- deplasari mai rapide si sigure;
- noi posibilitati de dezvoltare a zonei;

Aceste elemente reprezinta efectele pozitive ce rezida din îmbunatatirea conditiilor de trafic, ce apar în urma realizarii lucrarilor de pe teritoriul localitatii Cornesti.

Totodata, din cauza faptului ca lucrarile proiectate traverseaza cursul de apa Raul Aries (Cod Cadastral Cod Cadastral II.2.80), pe perioada constructiei lucrarilor, în vederea supravegherii calitatii factorilor de mediu în timpul lucrarilor, monitorizarea va consta în:

- observatii directe zilnice pentru a face interventii în situatia aparitiei unor surse de poluare de tipul celor descrise anterior;
- colectarea si îndepartarea strict manuala a eventualelor corpuri straine poluante;

Întrucat impactul produs asupra mediului în perioada de exploatare a lucrarilor proiectate este minim, monitorizarea va consta în:

- observatii directe periodice pentru a face intervenii în situatia aparitiei unor surse de poluare;

Masuri concrete de protectie a mediului propuse:

În urma evaluarii potentialilor factori de risc pentru mediu, mentionati mai sus, propunem urmarirea respectarii, pe durata realizarii si exploatarei lucrarii, a urmatoarelor masuri.

Zona de masuri preventive si de protectie propuse:

1. Calitatea aerului :

- transportarea agregatelor care intra în componenta straturilor rutiere se va realiza cu autovehicule care în intravilanul localitatiilor vor avea prevazuta limitare de viteza, impusa de administratorul strazii în vederea diminuarii poluarii aerului;

- beneficiarul va avertiza constructorul în cazul în care acesta din urma va utiliza vehicule, echipamente sau masini care emana gaze în cantitate ridicata, va dispune ca acestea sa fie îndepartate în cel mai scurt timp din santier;

2. Eroziunea solului :

- se vor face pe cat posibil lucrari de înierbare a zonelor afectate pentru stoparea erodari terenului.

3. Contaminarea solului cu combustibil sau lubrefianti :

- vehiculele si utilajele vor fi astfel întretinute si folosite încat pierderile de ulei sau de combustibil sa nu contamineze solul.

- depozitarea pe santier a combustibilului se va face pe cat posibil departe de zonele de protectie ale surselor de apa sau de fantani.

- spalarea autovehiculelor si a utilajelor, în timpul procesului tehnologic, se va face numai într-un loc special desemnat de beneficiar, departe de sursele de apa.

4. Zgomot :

- pe cat posibil, se va urmari ca activitatile zgomotoase sa se realizeze în zona institutiilor de învătamant, institutiilor publice si dispensarului uman, în afara orelor de functionare a acestora.

- se va interzice desfasurarea activitatilor zgomotoase în zona locuintelor între orele 8PM – 6AM.

Lucrarile proiectate ce urmeaza a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei sau din punct de vedere al zgomotului si mediului înconjurator. Prin executarea lucrarilor, vor aparea unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, cat si din punct de vedere economic si social.

În ansamblu, se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfunctionalitati suplimentare fata de situatia actuala, ci dimpotriva au un efect pozitiv.

Masuri de protectie a factorilor de mediu în perioada de constructie:

- datorita folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curatarea pneurilor de pamant sau de alte reziduuri din santier.
- utilajele si mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce priveste nivelul de monoxid de carbon si concentratiile de emisii în gazele de esapament si vor fi puse în functiune numai dupa remedierea eventualelor defectiuni.
- se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descarcari accidentale pe traseu sau spalarea tobelor si aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din santier sau drumurile publice.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vant puternic sau se va urmări o umectare mai intensa a suprafetelor.
- la sfarsitul saptamanii se va efectua curatirea fronturilor de lucru, eliminandu-se toate deseurile.

Dupa finalizarea lucrarilor la suprastructura, zonele afectate vor fi curatate si nivelate, iar terenul readus la starea initiala, prin acoperirea cu pamant vegetal si plantarea de vegetatie.

Recomandari specifice:

- restrictionarea suprafetelor sapate si a celor denudate;
- limitarea dezvoltarii de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrarilor de constructie) si permanente (în faza de operare)
- management corespunzator al traficului utilajelor (carburanti cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitarii hidrocarburilor în perimetrul santierului, astfel încat acestea sa nu fie niciodata depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deseurilor, prin asigurarea transportarii lor imediate în cazul în care se lucreaza în apropierea zonelor protejate;

- monitorizarea periodica a starii vegetatiei din zona adiacenta strazii (în special în vederea urmaririi speciilor potential invazive ce pot sa patrunda în zonele protejate) si aplicarea unor masuri de management specifice în cazul în care se constata degradari ale acestor sisteme;
- mentinerea suprafetelor de protectie în jurul habitatelor valoroase din zona si din apropierea zonei de constructie si a panourilor care sa ecraneze poluarea cu praf si compusi toxici din gazele de esapament;
- depozitarea pamantului sapat, a sterilului si a altor materiale la o distanta care sa nu permita scurgeri accidentale în albia apelor de suprafata;
- management corespunzator al traficului utilajelor (carburanti cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- se va impune planificarea si sustinerea materiala a unui program de realizare, monitorizare a masurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referinta si buget.

VIII. LEGATURA CU ALTE ACTE NORMATIVE SI/SAU PLANURI/PROGRAME /STRATEGII/DOCUMENTE DE PLANIFICARE

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

IX. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

Organizarea de santier va fi realizata de antreprenorul care va castiga licitatia de executie-daca este cazul.

În situația în care se va realiza organizarea de șantier trebuie respectate cel puțin următoarele:

- descrierea lucrărilor necesare organizării de șantier: realizarea unei rampe de acces, realizarea unor platforme pentru depozitarea materialelor și a birourilor, realizarea împrejmuirii, amenajare WC ecologic;
- localizarea organizării de șantier: în limitele domeniului public asigurat de Beneficiar, pe traseul străzii amintite;
- descrierea impactului asupra mediului a lucrărilor organizării de șantier: Nu este cazul.
- Surse de poluanți și instalații pentru reținerea, evacuarea și dispersia poluanților în mediu în timpul organizării de șantier: Nu este cazul.
- Dotări și măsuri prevăzute pentru controlul emisiilor de poluanți în mediu: Nu este cazul.

Pe perioada de desfășurarea a lucrărilor de execuție aferente realizării lucrărilor proiectate organizarea de șantier va fi dotată cu WC ecologic.

X. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTITIEI, ÎN CAZ DE ACCIDENTE ȘI/SAU LA ÎNCETAREA ACTIVITĂȚII, ÎN MASURĂ ÎN CARE ACESTE INFORMAȚII SUNT DISPONIBILE:

- lucrările propuse pentru refacerea amplasamentului la finalizarea investiției, în caz de accidente și/sau la încetarea activității: acoperirea cu pământ vegetal, însămânțare și plantare de vegetație;
- 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/modernizare în vederea utilizării ulterioare a terenului – nu este cazul.

XI. ANEXE

- Parti desenate: Plan de încadrare, plan de situație, secțiuni, vederi.
- Inventar de în format .dwg

XII. PENTRU PROIECTELE CARE ÎNTRA SUB INCIDENTA PREVEDERILOR ART. 28 DIN ORDONANȚA DE URGENȚĂ A GUVERNULUI NR. 57/2007 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SALBATICE, APROBATĂ CU MODIFICĂRI ȘI COMPLETĂRI PRIN LEGEA NR. 49/2011, CU MODIFICĂRILE ȘI COMPLETĂRILE ULTERIOARE.

Conform deciziei de evaluare inițială emisă de către APM Cluj proiectul propus nu intra sub incidența art. 28 din OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și a faunei salbatice, cu modificările și completările ulterioare.

XIII. PENTRU PROIECTELE CARE SE REALIZEAZA PE APE SAU AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMATII, PRELuate DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic: Mures
- cursul de apa: denumirea si codul cadastral – Raul Aries, cod cadastral II.1.81.
- corpul de apa (de suprafata si/sau subteran): denumire si cod. – Corp de apă de suprafata: Râul Aries confluenta Mures si confluenta Plaiesti (RORW4-1-81_B5);

PMBH MURES - CAP. 3 CARACTERIZAREA APELOR DE SUPRAFAȚĂ

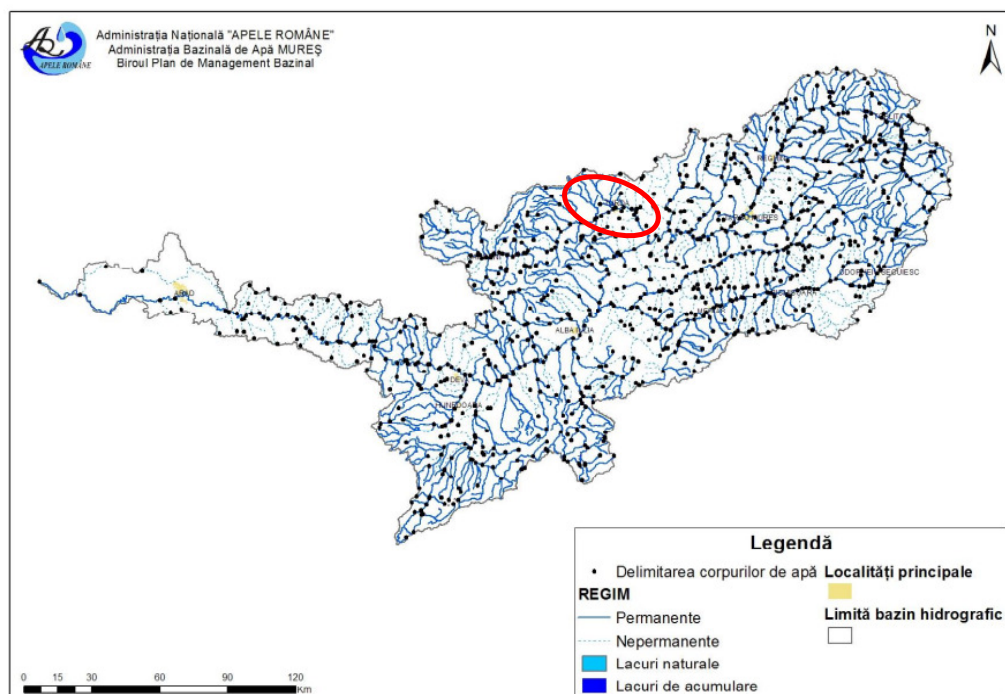


Figura 10 – Delimitarea corpurilor de apă din Bazinul Mures

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.

Conform Planului de Management Actualizat (2021) al Spațiului Hidrografic Mures, evaluarea stării ecologice și a potențialului ecologic încadrează corpul de apă în categoria "**Bun/Ridicată**".

PMBH MUREȘ - CAP. 6 MONITORIZAREA ȘI CARACTERIZAREA STĂRII APELOR

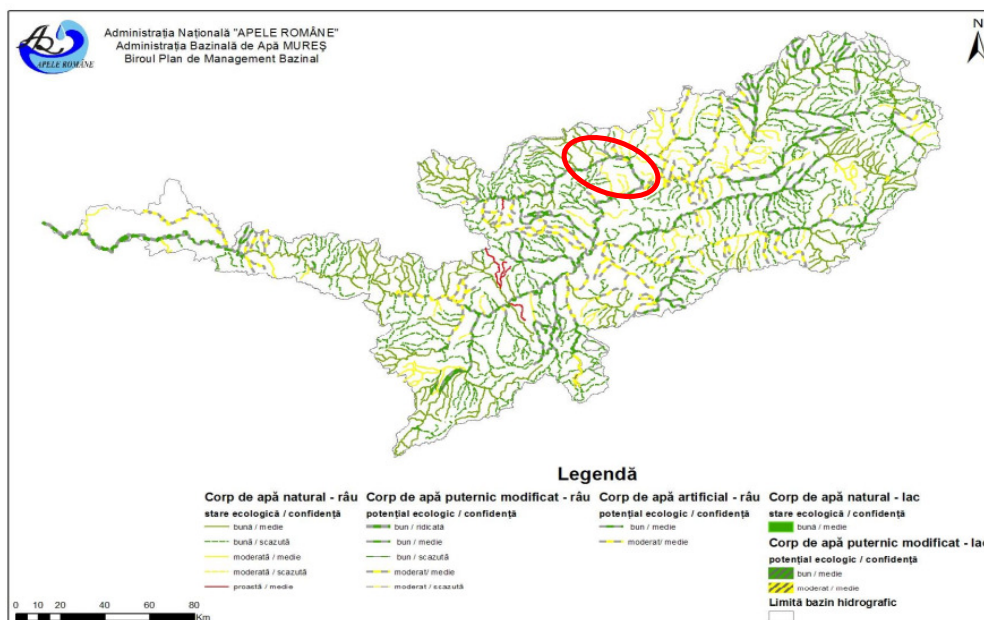


Figura 10 - Extras PMBH Mures

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

Obiectivele de mediu prevăzute în Directiva Cadru Apă (Art.4) reprezintă unul dintre elementele centrale ale acestei reglementări europene, având ca scop protecția pe termen lung, utilizarea și gospodărirea durabilă a apelor. Similar *Planului de Management al spațiului hidrografic Mures* aprobat prin H.G. nr. 80/2011 și *Planului de Management al spațiului hidrografic Mures actualizat- 2015* aprobat prin HG nr. 859/2016, obiectivele de mediu includ în esență următoarele elemente:

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

PMBH MUREȘ – CAP. 10 EXCEPȚII DE LA OBIECTIVELE DE MEDIU

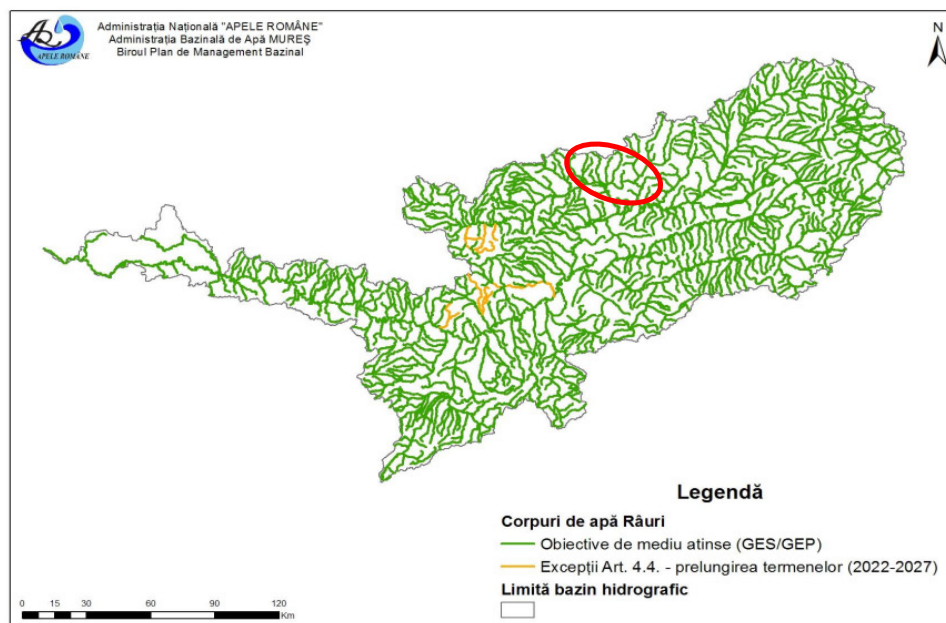


Fig. 10.4 Excepții de la obiectivele de mediu (starea chimică) pentru corpurile de apă de suprafață

Excepții de la obiectivele de mediu pentru starea ecologică – ape de suprafață

Pentru corpul de apă propus obiectivele de mediu sunt atinse(GES/GEP).

XIV. Criteriile prevazute în anexa nr. 3 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului se iau în considerare, daca este cazul, în momentul compilarii informatiilor în conformitate cu punctele III-XIV.

- Nu este cazul.

Întocmit,
PROIECTANT,
CONSIPRO SRL