

MEMORIU DE PREZENTARE

**NECESAR EMITERII ACORDULUI DE MEDIU
PENTRU INVESTITIA**

DEMOLARE / DEZAFECTARE HALA METALICA

EXISTENTA CORP C₂ si CONSTRUIRE HALA

METALICA NOUA pentru REPARATIE si

INTRETINERE ECHIPAMENT FERROVIAR



**Str. TITAN nr. 38A, Municipiul PLOIESTI, jud. PRAHOVA
BENEFICIAR**

SC CARGO TRANS VAGON SA

CADRU CONTINUT

I. DENUMIREA PROIECTULUI

II. TITULAR

- 2.1. Numele companiei**
- 2.2. Adresa postala**
- 2.3. Numarul de telefon, de fax si adresa de mail**
- 2.4. Numele persoanelor de contact; director/manager/administrator; responsabil cu protectia mediului**



III. DESCRIEREA PROIECTULUI

- 3.1. Un rezumat al proiectului**
- 3.2. Justificarea necesitatii proiectului**
- 3.3. Valoarea investitiei**
- 3.4. Perioada de implementare propusa**
- 3.5. Planse reprezentand limitele amplasamentului proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de situatie si amplasamente)**
- 3.6. Descriere a caracteristicilor fizice ale intregului proiect, formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele).**
 - 3.6.1. Profilul si capacitatile de productie**
 - 3.6.2. Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament (dupa caz)**
 - 3.6.3. Descrierea proceselor de productie ale proiectului propus, in functie de specificul investitiei, produse si subproduse obtinute, marimea, capacitatea;**
 - 3.6.4. Materiile prime, energia si combustibilii utilizati, cu modul de asigurare a acestora**
 - 3.6.5. Racordarea la retelele utilitare existente in zona**
 - 3.6.6. Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei;**
 - 3.6.7. Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente;**
 - 3.6.8. Resursele naturale folosite in constructie si functionare;**
 - 3.6.9. Metode folosite in constructie;**
 - 3.6.10. Planul de executie, cuprinzand faza de constructie, punerea in functiune, exploatare, refacere si folosire ulterioara;**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

- 3.6.11. Relatia cu alte proiecte existente sau planificate;**
- 3.6.12. Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare;**
- 3.6.13. Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (de exemplu, 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);**
- 3.6.14. Alte autorizatii cerute pentru proiect.**

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE: planul de executie al lucrarilor de demolare, de refacere si re folosire ulterioara a terenurilor; descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului; cai noi de acces sau schimbari ale celor existente, dupa caz; metode folosite in demolare; detalii privind alternativele care au fost luate in considerare; alte activitati ce pot aparea ca urmare a demolarii (de ex. eliminarea deseurilor).

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI:

- 5.1. Distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.**
- 5.2. Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor istorice, actualizata, aprobata prin Ordinul Ministerului Culturii si Cultelor nr. 2314 din 2004, cu modificarile ulterioare si ale Repertoriului arheologic national prevazut in Ordonanta de Guvern nr. 43/2000 privind protectia patrimoniului arheologic si declararea unor situri erheologice ca zone de interes national, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.**
- 5.3. Harti, fotografii ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii privind: folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia; politici de zonare si de folosire a terenului; arealele sensibile; coordonatele geografice ale amplasarii proiectului, care vor fi prezentate sub forma de vector in format digital, cu referinta geografica, in sistem de proiectie nationala Stereo 70; detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare.**

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

A. SURSE DE POLUANTI SI INSTALATII PENTRU RETINEREA, EVACUAREA SI DISPERSIA POLUANTILOR IN MEDIU

- 6.1. Protectia calitatii apelor**
- 6.2. Protectia aerului**
- 6.3. Protectia impotriva zgomotului si protectia impotriva vibratiilor**
- 6.4. Protectia impotriva radiatiilor**
- 6.5. Protectia solului si subsolului**
- 6.6. Protectia ecosistemelor terestre si acvatice**
- 6.7. Protectia asezarilor umane si altor obiective de interes public**
- 6.8. Prevenirea si gestionarea deseurilor generate pe amplasament in timpul realizarii proiectului/in timpul exploatarei inclusiv eliminarea: lista deseurilor, programul de prevenire si reducere a cantitatilor de deseuri generate, planul de gestionare a deseurilor.**
- 6.9. Gospodarirea si preparatelor chimice periculoase**

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI A BIODIVERSITATII

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

- 7.1. Impactul asupra populatiei, sanatatii umane si biodiversitatii**
- 7.2. Extinderea impactului**
- 7.3. Probabilitatea impactului**
- 7.4. Durata, frecventa si reversibilitatea impactului**
- 7.5. Masuri de evitare, reducere sau ameliorare a impactului semnificativ asuora mediului**
- 7.6. Natura transfrontaliera a impactului.**

VIII. PREVEDERI pentru MONITORIZAREA MEDIULUI

IX. LEGATURA cu alte ACTE NORMATIVE

- 9.1. Justificarea incadrarii proiectului, dupa caz, in prevederile altor acte normative nationale care transpun legislatia Uniunii Europene.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

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

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

10.1. Descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier;

10.2. Localizarea organizarii de santier;

10.3. Descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier;

10.4. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in mediu in timpul organizarii de santier.

10.5. Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu.

XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI la FINALIZAREA INVESTITIEI

XII. ANEXE, PIESE DESENATE

12.1. Planul de incadrare in zona al obiectivului si planul de situatie, cu modul de planificare a utilizarii suprafetelor; formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele); planse reprezentand limitele proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de de situatie si amplasamente)

12.2. Schemele flux a gestionarii deseurilor;

12.3. Alte piese desenate, stabilite de autoritatea publica pentru protectia mediului

XIII. Pentru proiectele care intra sub incidenta prevederilor art 28 din OUG nr. 57/2007, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare, memoriul va fi completat cu urmatoarele:

13.1 Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar precum si coordonatele geografice (STEREO70) ale amplasamentului proiectului;

13.2. Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

13.3. Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona proiectului

13.4. Se va preciza daca memoriul propus nu are legatura directa cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar

13.5. Se va estima impactul potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar.

13.6. Alte informatii prevazute de legislatia in vigoare

XIV. PENTRU PROECETELE CARE AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMATII PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

14.1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic
- cursul de apa
- corpul de apa (de suprafata si/sau subteran); denumire si cod

14.2. Indicarea starii ecologice/potentialului ecologic si starea chimica a corpului de apa de suprafata; pentru corpul de apa subteran se va indica starea cantitativa si starea chimica a corpului de apa.
Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apa identificat, cu precizarea exceptiilor aplicate si a termenelor aferente, dupa caz

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

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceleasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

I. DENUMIREA PROIECTULUI

„DEMOLARE HALA METALICA EXISTENTA CORP C₂, CU FUNCTIUNE DE ATELIER REPARATII SI INTRETINERE ECHIPAMENT FEROVIAI SI CONSTRUIREA PE ACELEASI AMPLASAMENT A UNEI HALE METALICE NOI, PARTER, PENTRU REPERATII SI INTRETINERE ECHIPAMENT FEROVIAI, INCLUSIV MODIFICARE LINII FERATE INDUSTRIALE”.

II. TITULAR

DENUMIRE OBIECTIV:

„Demolare hala metalica existenta corp C₂, cu functiune de atelier reparatii si intretinere echipament feroviar si construirea pe aceleasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reperatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, conform CU 210 din 22.03.2021.

AMPLASAMENT SI ADRESA:

S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.
Sediul social in: Bucuresti, sector 2, str. Vaselor nr. 34
Proiect propus a se realiza in:
Judetul Prahova, municipiul Ploiesti, str. Titan nr. 38A.
Nr de telefon: 0372.245.013
E-mail: office@cargotransvagon.ro

PERSOANE DE CONTACT:

Ing. Tiberius Agapi – din partea proiectantului general - ATI DESIGN SRL;
Coordonator proiect
tel. 0726396984
email: tiberius.agapi@atidesign.ro



**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

*
* *
*

Memoriul de prezentare a fost realizat conform **NORMATIVULUI DE CONTINUT PENTRU MEMORIUL DE PREZENTARE NECESAR EMITERII ACORDULUI DE MEDIU**, Legea 292/2018 (Anexa nr. 5E) si pe baza documentatiei tehnice puse la dispozitie de proiectant si beneficiar, care isi asuma responsabilitatea privind acuratetea informatiilor.



**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

III. DESCRIEREA PROIECTULUI

3.1. REZUMATUL PROIECTULUI

Terenul pe care se doreste realizarea investitiei, se afla in intravilanul municipiului Ploiesti si este proprietatea **CARGO TRANS VAGON SA**, conform contractului de vanzare autentificat cu nr. 1455/07.12.2018 si extrasului de carte funciara pentru Informare eliberat de OCPI Prahova in urma cererii nr. 7643/14.01.2021.



Fig nr. 1: Plan de incadrare in zona

Pe terenul in suprafata de 3200 mp, aflat in proprietatea CARGO TRANS VAGON SA, se afla edificate doua corpuri construite, identificate in cartea funciara si in fisa bunului imobil cu C₁ si C₂, avand suprafetele construite la sol de 544 mp respective 509 mp.

Construciile industriale existente cu regim de inaltime parter, sunt realizate in etape diferite de construire si sunt dispuse una in continuarea celeilalte, preluand astfel dispunerea longitudinala a terenului.

Proiectul supus aprobarii vizeaza demolarea halei metalice existente corp C₂, cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construirea unei hale metalice noi, pentru reparatie si intretinere utilaje ferovier.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

PREZENTARE SITUATIE EXISTENTA:

Hala existenta – C₂ – parter inalt, cu H coama aproximativ 7,00 m

- Sistem de fundare: fundatii izolate din beton armat cu dimensiuni de aproximativ 60 x 60 cm si adancime de aproximativ 70 cm.
- Soclu perimetral din beton armat.
- Sistem constructiv: structura metalica alcatuita din stalpi metalici realizati din teava rotunda, grinzi zabrelite din teava metalica, pane in planul vertical al fatadelor.
- Inchiderile exterioare vertical din panouri termoizolante tristrat.
- Compartimentari interioare: nu este cazul.
- Acoperis/invelitoare: panouri termoizolatoare tristrat.
- Tamplarii cu rame metalice si inchideri cu table plana sau cutata, vopsite.

Constructia este recordata la reseaua de alimentare cu energie electrica din incinta si este prevazuta cu bransament electric trifazat. Alimentarea cu apa se realizeaza de la reseaua din incinta.

Constructia descrisa mai sus se propune pentru demolare integrala, aceasta nereprezentand nici un fel de valoare arhitecturala sau/si istorica.

Descrierea activitatii de demolare a constructiei C₂

La demolarea si dezafectarea constructiei existente se va proceda pentru inceput la desfacerea panourilor termoizolatoare ale acoperisului, dupa ce in preleabil au fost demontate elementele care alcatuiesc sistemul de drenaj pentru apele provenite din precipitatii.

Panourile termoizolatoare vor fi manipulate doar cu macaraua si vor fi depozitate intr-un loc special amenajat, in incinta, pentru a facilita mai departe incarcarea si transportul acestora prin colector de deseuri autorizat.

Fermele care alcatuiesc structura portanta a acoperisului vor fi demontate prin taiere cu polizorul unghiular sau cu aparatul de sudura autogen. Pe toata perioada demontarii fermele vor fi sustinute in echilibru cu carligul din bratul macaralei si prin intermediul manipulatorilor specializati cu chingi de ancorare.

Stalpii metalici vor fi de asemenea taiati de la baza, adiacent soclului din beton armat si stivuiti ordonat pe o platforma din incinta, in vederea colectarii selective a acestora si valorificarii prin intermediul operatorilor economici autorizati sau in vederea reciclarii in scopuri similar daca corespund din punct de vedere tehnic si structural.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Soclurile din beton vor fi taiate cu discuri diamantate montate pe scule si utilaje dedicate, manuite de personal specializat incadrat pentru aceste operatiuni sau sparte cu picoane hidraulice si mai apoi divizate pentru o cat mai buna optimizare a masei de transport.

Pardoselile platformei interioare se pot desface cu barosul si dalta sau cu utilaje cu percutie pneumatica.

O atentie sporita se va avea in vedere la dezafectarea instalatiilor electrice sau similar, numai dupa debransarea de la firida electrica, evitandu-se astfel electrocutarile.

Toate materialele de constructie rezultate in urma demolarii vor fi stocate in containere, codificate cu codul de deseu specific, si vor fi predate pe baza contract numai prin colector de salubritate autorizat.

Zona in care se vor derula lucrarile de demolare se va delimita si se va semnaliza corespunzator. Se vor respecta normele de protectia muncii aflate in vigoare.

Se va urmari principiul reutilizarii materialelor, reciclarii si numai in cazul lipsei de alternativa eliminarii la depozitul de deseuri autorizat.

Descrierea activitatii de construire

Pe amplasamentul investitiei se va construi o hala pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, avand dimensiunile maxime 53,05x 13,20 m.

Cladirea va cuprinde un singur spatiu, P01, hala, avand doua linii, Linia 1 si Linia 2. Gradul de finisare va fi la un standard adecvat, avându-se în vedere atât solicitările funcționale, cât și siguranță în exploatare.

Constructia proiectata nu are subsol si Conform legii nr. 481/2004 si a hotararii nr. 862/2016 pentru aprobarea categoriilor de constructii la care este obligatorie realizarea adaposturilor de protectie civila, precum si a celor la care se amenajeaza puncte de comanda de protectie civila, proiectul nu se incadreaza in categoriile de constructii la care realizarea adaposturilor este obligatorie.

Constructia propusa este de tip hala parter cu structura de rezistenta realizata din profile metalice, cu pereti si invelitoare din panouri sandwich termoizolante, tamplarie din PVC si usi sectionale metalice si simple pentru acces.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Proiectul cuprinde lucrari pentru:

- construire constructie metalica;
- realizare trotuare de garda;
- instalatii interioare;
- trasare sine noi.

Pardoselile vor fi din beton cu stratul de uzura realizat prin elicopterizare.

Functiunile propuse: hala reparatii echipament feroviar

Ocupanti:

- Personal=8 /tura
- Numărul maxim de utilizatori prezenți simultan în construcția propusă, în situația cea mai dezavantajoasă este de **8 persoane**

Circulatii:

Latimea minima cai de evacuare: 1.10m

Inaltime cai de evacuare: 2.00m

Structura de rezistenta:

Structura de rezistenta este realizata din stalpi din metal si ferme metalice.

Fundatiile structurii: Prin prezentul obiectiv de investitii se propune realizarea unei constructii de tip hala avand structura de rezistenta cu fundatii din beton armat monolit si suprastructura din cadre metalice.

Suprastructura este o structura metalica, alcatuita din stalpi metalici, planseu peste sol din beton armat si ferme metalice.

Placa de pardosela a cladirii se va turna peste stratul de umplutura controlata ce reprezinta si strat de rupere a capilaritatii, realizat conform proiectului de specialitate – cai ferate.

Pardoseala din beton de 30 cm grosime va fi armata cu fibre disperse (minim 25kg/mc) si se va rostui pe ambele directii in vederea prevenirii fisurarii datorate contractiilor si a dilatarilor.

Inchideri si compartimentari:

Inchiderile exterioare sunt realizate din panouri de tip sandwich cu miez din spuma poliuretana, grosime 10 cm, montate pe un parapet din beton armat cu inaltimea utila de 40 cm. Invelitoare este realizata din panouri tip sandwich cu miez din spuma poliuretana, grosime 10 cm, clasa B-s3-d0, EI15'.

Sunt prevazute confectii metalice pentru montarea si protejarea panourilor tip sandwich. Usile, ferestrele exterioare vor fi prevazute cu tamplarie PVC.

Constructia propusa nu este prevazuta cu pereti interior.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Tamplarii

Ferestrele exterioare sunt din PVC, iar ferestrele vor fi prevazute cu geam termoizolant clar.

Finisaje

Pardoselile sunt din ciment elicoptrizat. Peretii sunt realizati din panouri sandwich cu fata exterioara vopsita in gri- RAL 9006 sau similar. In dreptul ferestrelor se va folosi un profil metalic albastru cu RAL5010 sau similar.

Acoperisul

Acoperisul va fi de tip metalic iar invelitoarea va fi din panouri tip sandwich EI 15' clasa B, s3-d0 cu termoizolatie cu grosime de 10 cm.

ELEMENTE DE TRASARE

Vecinatatile sunt urmatoarele:

- N – Dumitru Gheorghe, C-tin Eugen, nr. Cad. 135250;
- S– Drum;
- E – Strada Titan;
- V - Zona CFR.

Retragerile propuse pe teren fata de vecinatati:

- 5,93 m fata de latura din nord;
- 1,39 m fata de latura din sud
- Calcan hala existenta
- 61.51m fata de latura din vest

Accesul in incinta se realizeaza din strada Titan. Aceasta este o strada de deservire locala avand capatul la Gara Ploiesti Est. Strada este populata cu case de tip parter si P+1, avand in spatele lor gradini si livezi cu pomi.

La nord de strada Titan se gaseste zona industriala Teleajen, puternic dezvoltata industrial.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Conform Certificatului de urbanism nr. 210 din 22.03.2021 pentru proiectul analizat sunt prevazute urmatoarele regimuri:

- ✓ **Regimul juridic:** Imobilul cu nr cadastral 135827 reprezentat prin: teren in suprafata de 3200 mp din acte si din masuratori, spatiu comercial (P) cu suprafata desfasurata 544 mp si hala metalica atelier reparatii echipament feroviar (P) cu suprafata desfasurata de 509 mp, se afla in intravilanul municipiului Ploiesti si este proprietatea CARGO TRANS VAGON SA, conform Certificatului de vanzare autentificat cu nr. 1455/07.12.2018 si Extrasului de Carte Funciara pentru Informare eliberat de O.C.P.I. Prahova in urma cererii nr. 7643/14.01.2021.

Conform PUG su RLU terenul se afla in zona de protectie a SNCFR.

- ✓ **Regimul economic:** Folosinta actuala a terenului: curti-constructii (2000 mp) si arabil (1200 mp).

Destinatia prestabilita prin planurile urbanistice actuale: zona de circulatie feroviara.

Utilizari permise: constructii si instalatii aferente exploatarii si intretinerii liniilor de cale ferata, unitati ale intreprinderilor de transporturi teritoriale.

Unitati interzise: orice constructie care prin amplasare, configuratie sau exploatare deranjeaza buna desfasurare organizare a traficului de pe drumurile publice sau prezinta riscuri de accidente, lucrari de constructii care prezinta riscuri in realizare sau exploatare si care afecteaza securitatea circulatiei pe drumurile publice/caile ferate si care nu permit interventia in caz de avarie fara blocarea sau intreruperea traficului.

Utilizari permise cu conditii: oricare din utilizarile permise, cu conditia obtinerii acordului SNCFR.

Regimul fiscal este reglementat de Legea 227/2015 – Cod fiscal, cu modificarile si completarile ulterioare.

Terenul se incadreaza in zona valorica D, conform HCL nr. 553/2011 si nr. 361/2012.

- ✓ **Regimul tehnic:** UTR-E-16; POT 40%, CUT 1,5
Suprafata teren = 3200 mp (2000 mp curti constructii si 1200 mp arabil).
Terenul are acces la strada Titan;
Terenul are posibilitatea racordarii la utilitatile existente in zona.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

3.2. JUSTIFICAREA NECESITATII PROIECTULUI

Proiectul vizeaza demolarea halei metalice existente corp C₂, cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construirea unei hale metalice noi, pentru reparatie si intretinere utilaje ferovier. In prezent hala metalica este functionala, se prezinta in conditii relativ bune, dar intentia beneficiarului este sa realizeze o constructie noua care sa satisfaca noi standarde si exigente din punct de vedere al tehnologizarii si echiparii constructiei pentru serviciile de profil prestate.

3.3. VALOAREA INVESTITIEI

Valoarea proiectului este de 2 milioane euro + TVA (inclusiv lucrarile pentru refacerea caii de rulare)

3.4. PERIOADA DE IMPLEMENTARE PROPUASA

Perioada de implementare propusa este de 2 ani.

3.5. PLANSE REPREZENTAND LIMITELE AMPLASAMENTULUI PROIECTULUI (inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar)

Atasat urmatoarele planuri:

- **PLAN DE AMPLASAMENT si DELIMITARE a BUNULUI IMOBIL, scara 1:500, anexa la Certificatul de urbanism nr. 210 din 22.03.2021;**
- **DOCUMENTAR FOTOGRAFIC – EXTERIOR SITUATIE EXISTENTA, plansa 001A,**
- **BILANT TERITORIAL – PLAN DE SITUATIE, scara 1:200**

3.6. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE INTREGULUI PROIECT (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie, etc.)

BILANȚUL TERITORIAL

Situatie existenta :

S_{teren} : 3200 mp din care curti/constructii 2000 mp si 1200 mp teren arabil

Sc corp C₁ : 544 mp;

Sc corp C₂ : 509 mp (propus pentru demolare)

S_{spatii verzi plantate} : 1198,251 mp

S_{amenajari ext platforme, alte constructii} : 948,749 mp.

POT_{existent} = 32,00%

CUT_{existent} = 0,32

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Situatie propusa

Sc propus = 677,00 mp

Sd propus= 677,00 mp

Su propus= 660,00 mp

V propus= 7627,00 mc

Hmax coama = 11,75 m

Hmin cornisa = 11,05 m

Situatia in urma realizarii investitiei

Sc total = 1.221,00 mp

Sd total= 1.221,00 mp

POT propus= 38,15%

CUT propus = 0,38

Conform Certificatului de urbanism nr. 210/22.03.2021:

CUT maxim admis = 1,5

POT maxim admis = 40 %

3.6.1. PROFILUL SI CAPACITATILE DE PRODUCTIE

Nu putem vorbi in acest caz de capacitate de productie.

Proiectul vizeaza demolarea halei metalice existente pe amplasament C2 si construirea, pe acelasi amplasament a unei hale metalice noi.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

3.6.2. Descrierea instalatiei si a fluxurilor tehnologice existente pe amplasament

Descrierea proiectului: Hala metalica C₂ propusa pentru demolare se afla in stare relativ buna insa beneficiarul doreste sa realizeze o constructie noua care sa satisfaca noile standarde de exigente din punct de vedere al tehnologizarii si echiparii pentru serviciile prestate. Hala serveste in acest moment pentru reparatii si intretinere echipament feroviar. Hala propusa pentru construire va fi edificata pe amplasamentul C₂. Hala va fi construita din stalpi de metal si ferme metalice. Structura de rezistenta din beton armat. Functiunea acesteia este la fel cu cea existenta – reparatii si intretinere echipament feroviar.

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

Proiectul propus vizeaza o noua hala cu regim parter, avand ca utilitate activitatea de reparatii si intretinere echipament feroviar.

3.6.4. Materiile prime, energia si combustibilii utilizati pentru functionarea noii investitii, cu modul de asigurare a acestora.

Pentru constructia imobilului proiectat se vor utiliza materiale de constructie specifice formate din elemente metalice de sustinere, structura metalica, panouri termoizolatoare.

Nu se cunosc in acest moment cantitatile de materiale utilizate pentru acest proiect, combustibili utilizati pentru alimentarea utilajelor.

Tipurile de materiale de constructie folosite :

- ✓ Beton de egalizare – C8/10;
- ✓ Beton armat monolit – C25/30;
- ✓ Armatura de rezistenta - oțel B500C (echivalent BST500S - clasa de ductilitate C);
- ✓ Armatura constructiva (agrafe si bare constructive) - OB 37;
- ✓ Confectii metalice – S235, S275, S355;

Pentru functionarea noii investitii se vor utiliza :

- piese specifice pentru interventie la materialul feroviar ;
- motorina pentru alimentarea motostivuitoarelor sau macaralelor care transporta piesele pentru montaj ;
- energie electrica pentru iluminarea halei si alimentarea sculelor electrice de mana (bormasini, flex, etc).

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Racordarea la retelele edilitare existente in zona

3.6.4.1. Alimentarea cu energie electrica:

La finalizarea lucrarilor, cladirea nou edificata va fi racodata la reseaua de alimentare cu energie electrica din incinta.

Alimentarea cu gaz

Cladirea nu va fi racordeaza la reseaua de gaz.

3.6.4.2. Alimentarea cu apă

Hala propusa pentru constructie nu va fi racodata la reseaua de alimentare cu apa si canalizare. Personalul va folosi grupurile sanitare existente in corpul de cladire C₁ – care nu va fi afectat de lucrarile de demolare/constructie.

3.6.5. Descrierea lucrarilor de refacere a amplasamentului in zona afectata de executia investitiei

Lucrarile specifice se vor desfasura in incinta.

Planul de executie se va realiza conform proiectelor elaborate de catre proiectant. Lucrarile de executie se vor urmari de catre dirigintele de santier (special angajat pentru aceasta investitie) si de catre beneficiar, in vederea respectarii tuturor normelor si specificatiilor proiectantului.

In contractul de prestari servicii ce va fi incheiat cu constructorul se prevad inclusiv lucrarile de refacere a zonelor afectate de activitatea de construire a obiectivelor prevazute prin prezentul proiect.

3.6.6. Cai noi de acces sau schimbari ale celor existente

Nu se vor face cai noi de acces ci se vor utiliza cele existente.

3.6.7. Resurse naturale folosite in constructie si functionare

Pentru realizarea proiectului se vor utiliza materiale de constructie si finisaj specifice.

Tipurile de materiale de constructie folosite :

- ✓ Beton de egalizare – C8/10;
- ✓ Beton armat monolit – C25/30;
- ✓ Armatura de rezistenta - oțel B500C (echivalent BST500S - clasa de ductilitate C);
- ✓ Armatura constructiva (agrafe si bare constructive) - OB 37;
- ✓ Confectii metalice – S235, S275, S355;

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

3.6.8. Metode folosite in constructie

Metodele folosite in executie sunt cele clasice, specifice pentru edificarea unei hale metalice.

Acesta cuprind urmatoarele etape:

a. REALIZAREA SAPATURII

Lucrarile de sapatura se vor realiza conform capitolului de terasamente din caietul de sarcini anexat. Săpătura se executa conform planurilor de sapatura, intr-o perioada lipsita de precipitatii si respectand normele de protectie a muncii in vigoare.

In timpul executiei lucrarilor se vor lua masuri de evitare a acumularilor de apa, provenite din eventuale precipitatii sau din alte surse.

Pentru amplasamentul cladirii, cota terenului natural in amplasament are valori de aproximativ 140.25 m pentru latura vestica si 140.15 m pentru latura estica in zona de legatura cu corpul existent.

Sapatura se va executa in doua etape, cu raportare la cota 0.00 a viitoarei cladiri:

- *sapatura generala pana la cota -0.70m (cota estimata pentru inlaturarea tuturor straturilor existente sub pardosela cladirii existente ce urmeaza a fi demolata);*
- *sapaturi locale in gabaritul talpilor pentru fundatiile izolate pana la -1.80 m.*

Conform informatiilor din studiul geotehnic, cat si datorita demolarii cladirii existente si a excavarii straturilor impropriei pentru fundarea liniilor ferate industriale datorita grosimii mari a straturilor de umplutura existente in amplasament pe intreaga suprafata pe care urmeaza a se intervenii, este necesara *excavarea acestui strat neuniform de umplutura, resturi de constructii sau pamanturi alterate de lucrarile de demolare/construire, acesta fiind neadecvat ca strat suport pentru fundatia viitoarei constructii, a liniei ferate industriale sau a pardoselii halei, interventiile in amplasament urmand a fi facute conform specificatiilor inginerului geotehnician.*

De asemenea, daca la cota de fundare specificata in proiect se intalnesc umpluturi sau pamanturi necorespunzatoare fundarii directe, sapatura se va adanci astfel incat fundatiile sa intre cel putin 20 cm in terenul bun de fundare (stratul constituit din argila / argila prafoasa cu plasticitate medie mare, plastic consistenta-vartoasa); diferenta de nivel aparuta va fi umpluta cu beton simplu C8/10 sau va fi realizata o imbunatatire a terenului de fundare, conform indicatiilor inginerului geotehnician ce va fi prezent in santier la realizarea sapaturilor, in vederea confirmarii naturii terenului de fundare.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

In functie de situatia constatata in teren in timpul sapaturii si de grosimea stratului de umplutura intalnit, se pot adopta solutii de imbunatatire a terenului de fundare in conformitate cu specificatiile studiului geotehnic si normativul C29-1985 „Normativ privind imbunatatirea terenurilor de fundare slabe prin procedee mecanice”.

Lucrarile de sapatura si de turnare a talpilor de fundare se vor realiza intr-o perioada de timp minima din punct de vedere al duratei si lipsita de precipitatii pentru a favoriza tehnologia de executie.

Ultimii 20 cm ai sapaturii se vor realiza in ziua turnarii betonului de egalizare de sub fundatii, pentru ca terenul sa nu fie alterat de precipitatii, insolatii sau inghet.

Betonul de egalizare trebuie turnat imediat dupa inlaturarea ultimului strat din teren.

In timpul sapaturii, la atingerea cotei de fundare este necesara prezenta inginerului geotehnician in vederea confirmarii naturii terenului de fundare.

In situatia in care se poate identifica o vulnerabilitate a malurilor sapaturii, constructiilor existente sau a gardurilor pentru delimitarea proprietatii, se vor realiza sprijiniri locale pentru realizarea carora va fi contactat proiectantul pentru a propune o solutie adecvata.

Eventualele umpluturi din jurul constructiilor se vor realiza cu material argilos local si vor fi compactate cu utilaje mecanice, in straturi succesive de maxim 15-20 cm, cu un grad de compactare $D_{rmin}=98\%$ si vor fi verificate prin incercarea Proctor efectuata pe materialul pus in opera.

In jurul constructiei se vor prevedea trotuare etanse cu panta corespunzatoare spre exterior si se vor lua masuri de sistematizare verticala si orizontala pentru ca apele din precipitatii sa se dreneze rapid spre punctele de colectare si sa nu balteasca la suprafata terenului.

b. SISTEMUL DE FUNDARE

Intreaga cladire este fundata direct prin intermediul unor talpi de fundare rectangulare izolate avand grosimea de 150 cm si se vor aseza peste un beton de egalizare de minim 10 cm.

Pentru stalpii metalici ai suprastructurii, ce au fost considerati incastrati la baza, ancorarea se va realiza prin intermediul unor carcase de buloane montate in talpile de fundare.

Dimensiunile in plan ale talpilor de fundare sunt prezentate in planurile anexate proiectului.

Pe conturul exterior al cladirii a fost propus un soclu din beton armat pe care vor rezema elementele perimetrare ale anvelopei.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Placa de pardoseala a cladirii se va turna peste stratul de umplutura controlata ce reprezinta si strat de rupere a capilaritatii, realizat conform proiectului de specialitate – cai ferate.

Pardoseala din beton de 30 cm grosime va fi armata cu fibre disperse (minim 25kg/mc) si se va rostui pe ambele directii in vederea prevenirii fisurarii datorate contractiilor si a dilatarilor.

c. SUPRASTRUCTURA

Constructia principala serveste functiunii de atelier de reparatii.

Pentru alegerea solutiei de realizare a halei s-a tinut cont de cerintele impuse prin tema de proiectare si cea tehnologica.

Hala, cu regimul de inaltime parter inalt, are o forma rectangulara in plan, avand dimensiunile de 53.05 m lungime x 13,20m lățime, iar Hmaxim ~11,76 m.

Constructia a fost prevazuta cu 10 travei cu distante interaxiale egale cu 5.00 m si o ultima travee de 2.20m de sustinuta pe grinzi in consola.

Aceasta travee atipica face racordul la cladirea existenta si modul de realizare asigura neafectarea acesteia.

Suprastructura este realizata in cadre metalice cu noduri rigide pe directie transversala si contravantuiri verticale pe directie longitudinala.

Stalpii metalici sunt realizati din profile HEA 360. In frontoane stalpii metalici pentru inchideri sunt realizati din profile IPE 300.

Pe intreaga lungime a cladirii se va realiza o cale de rulare pentru un pod rulant ce va fi realizata din grinzi HEA 300 ce vor rezema peste console HEA 360 sudate pe stalpii metalici.

Grinzile zabrelite fixate rigid pe stalpi au inaltimea variabila de la 1000 mm pe capete la 1650 mm la coama si sunt formate din talpi HEA 120 cu diagonale HEA 100, SHS 80*4 si SHS 60*4.

Panele pentru acoperis sunt realizate din profile IPE 160, iar paneele de perete sunt realizate din teava rectangulara 120*60*5mm.

Sistemul de contravantuire al acoperisului este realizat cu tensori din otel rotund D25mm si se vor fixa pe structura principala si a cladirii. Intreaga structura a cladirii va fi asamblata prin imbinari cu suruburi grupa 8.8.

Sistemul de invelitoare va fi realizat folosind panouri termoizolante de acoperis cu grosimea de minim 100 mm.

Proiectul pentru sistemul de invelitoare cu tabla cutata va fi dat de catre un furnizor agreat si va include toate detaliile necesare adaptarii sistemului la configuratia cladirii. Pozitionarea echipamentelor tehnologice se va face conform proiectelor de specialitate.

Inchiderile cladirii se vor realiza din panouri sandwich cu miez din vata minerala, cu o grosime de minim 100 mm.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

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

Planul de executie cuprinde etapele necesare realizarii proiectului, necesarul de materiale precum si adaptarea acestora la situatia din teren, vreme, etc. Planul de executie va fi realizat de constructor supravegheat de un diriginte de santier care cunoaste modul de asamblare al utilajului.

Proiectantul va participa pe santier in vederea verificarii modului de punere in practica a proiectului.

Conform prevederilor Legii nr. 10/1995 (cu completarile si modificarile ulterioare) - Privind calitatea in constructii, *„constructorul are obligatia de a analiza Proiectul Tehnic si trebuie sa faca eventuale observatii cu privire la continutul acestuia pe care acesta le aduce la cunostinta investitorului si acesta la randul sau le prezinta proiectantului spre rezolvare”*. Cu aceasta ocazie constructorul va analiza continutul documentatiei prin intermediul Serviciului Tehnic si va solicita proiectantului ca in limita prevederilor contractuale sa faca completările necesare.

Proiectantul, după ce a rezolvat problemele semnalate, va solicita încheierea cu constructorul a unui Proces Verbal din care sa rezulte completitudinea documentației.

Din acest moment, constructorul are obligatia ca prin intermediul Serviciului Tehnic sa rezolve toate problemele ce apar in derularea activității, urmand ca proiectantul sa fie solicitat atunci când apar probleme care implica luarea de decizii cu privire la modificare/derogare a Proiectului Tehnic (abateri dimensionale peste limitele admise, se folosesc alte materiale decât cele precizate in proiect, exista diferente între proiect si situatia existentă pe teren).

Alte faze de control prevăzute de legislația si reglementările tehnice in vigoare (la care nu participa proiectantul), vor face obiectul "Programului propriu de verificare a calității al executantului" prin Responsabilul Tehnic cu Execuția si Inspectorul de Șantier al lucrării ca reprezentant al beneficiarului. Rezultatele acestui program, se concretizează prin P.V.L.A., evidenta certificatelor de calitate si toate documentele de șantier prevăzute de legislația in vigoare.

Proiectantul are obligatia de a participa pe șantier la fazele de execuție precizate in "Programul de control al calității execuției în faze determinate"; la predarea documentației tehnice, investitorul va semna acest document pentru luare la cunoștința. Pentru o participare a proiectantului la urmărirea execuției lucrărilor in afara programului mai sus precizat se poate încheia "Contract de Asistenta Tehnica".

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

3.6.10. Relatia cu alte proiecte existente sau planificate

Nu este cazul. Proiectul se realizeaza in incinta societatii CARGO TRANS VAGON SA si nu are legatura cu alte proiecte ce se desfasoara in zona.

3.6.11. Detalii privind alternativele care au fost luate in considerare

Nu s-au luat in calcul alte alternative.

3.6.12. Alte activitati care pot aparea ca urmare a proiectului (de exemplu, 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.

3.6.13. Alte autorizatii cerute pentru proiect. Localizarea proiectului: distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.

Avizele si acordurile privind utilitatile urbane si infrastructura, solicitate prin certificatul de urbanism nr. 210 din 22.03.2021:

- alimentare cu apa;
- canalizare;
- alimentare cu energie electrica;
- gaze naturale;

Avizele si acordurile privind:

- securitatea la incendiu;
- Sanatatea populatiei.

Avizele/acordurile specifice ale administratiei publice centrale si/sau ale serviciilor descentalizate ale acestora:

- daca se va solicita Avizul de conformitate NUMAI pentru autorizatia de desfiintare (DTAD), se vor prezenta urmatoarele avize si Planul de amplasament de la Inscrierea la BCF, vizat de OCPI Prahova, Engie, Electrica si Mediu.
- Aviz SNCFR.

Studii de specialiate:

- aviz rasp privind planul de eliminare a deseurilor provenite din lucrari de constructii si demolari;
- certificat de performanta energetica a cladirii (conform Legii 372 din 2005 actualizata prin Legea 159/2013);
- Plan pe suport topografic vizat de OCPI Prahova, conform Legii 50/1991, republicata – actualizat la zi;
- Studiu geotehnic – verificat pentru cerinta Af;
- Raport de audit energetic (conform Legii 372/2005, actualizata prin Legea 159/2013);
- Expertiza tehnica.

IV. DESCRIEREA LUCRARILOR DE DEMOLARE NECESARE

La demolarea si dezafectarea constructiei existente se va proceda pentru inceput la desfacerea panourilor termoizolatoare ale acoperisului, dupa ce in preleabil au fost demontate elementele care alcatuiesc sistemul de drenaj pentru apele provenite din precipitatii.

Panourile termoizolatoare vor fi manipulate doar cu macaraua si vor fi depozitate intr-un loc special amenajat, in incinta, pentru a facilita mai departe incarcarea si transportul acestora prin colector de deseuri autorizat.

Fermele care alcatuiesc structura portanta a acoperisului vor fi demontate prin taiere cu polizorul unghiular sau cu aparatul de sudura autogen. Pe toata perioada demontarii fermele vor fi sustinute in echilibru cu carligul din bratul macaralei si prin intermediul manipulatorilor specializati cu chingi de ancorare.

Stalpii metalici vor fi de asemenea taiati de la baza, adiacent soclului din beton armat si stivuiti ordonat pe o platforma din incinta, in vederea colectarii selective a acestora si valorificarii prin intermediul operatorilor economici autorizati sau in vederea reciclarii in scopuri similar daca corespund din punct de vedere tehnic si structural.

Soclurile din beton vor fi taiate cu discuri diamantate montate pe scule si utilaje dedicate, manuite de personal specializat incadrat pentru aceste operatiuni sau sparte cu picoane hidraulice si mai apoi divizate pentru o cat mai buna optimizare a masei de transport.

Pardoselile platformei interioare se pot desface cu barosul si dalta sau cu utilaje cu percutie pneumatica.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

O atentie sporita se va avea in vedere la dezafectarea instalatiilor electrice sau similar, numai dupa debransarea de la firida electrica, evitandu-se astfel electrocutarile.

Toate materialele de constructie rezultate in urma demolarii vor fi stocate in containere, codificate cu codul de deșeu specific, si vor fi predate pe baza contract numai prin colector de salubritate autorizat.

Zona in care se vor derula lucrarile de demolare se va delimita si se va semnaliza corespunzator. Se vor respecta normele de protectia muncii aflate in vigoare.

V. DESCRIEREA AMPLASARII PROIECTULUI

Obiectivul este amplasat in zona de est a Mun Ploiesti, in zona industrială Telejean, in imediata vecinatate a Garii de Est a orasului.

COORDONATE STEREO 70

Tabel nr.1

Obiectiv	X	Y	H
Cladire C ₂	382449.206	585313.261	107,225

COORDONATE GEOGRAFICE

Tabel nr.2

Obiectiv	N	E	H
Cladire C ₂	44°56'11.98 ⁰ N	26°4'46.18 ⁰ E	141 m

Conversia din coordonate geografice in stereo 70 s-a realizat utilizand un program specializat, disponibil pentru utilizare fara licenta.



**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021



Fig. nr. 2 – localizare SC CARGO TRANS VAGON SA

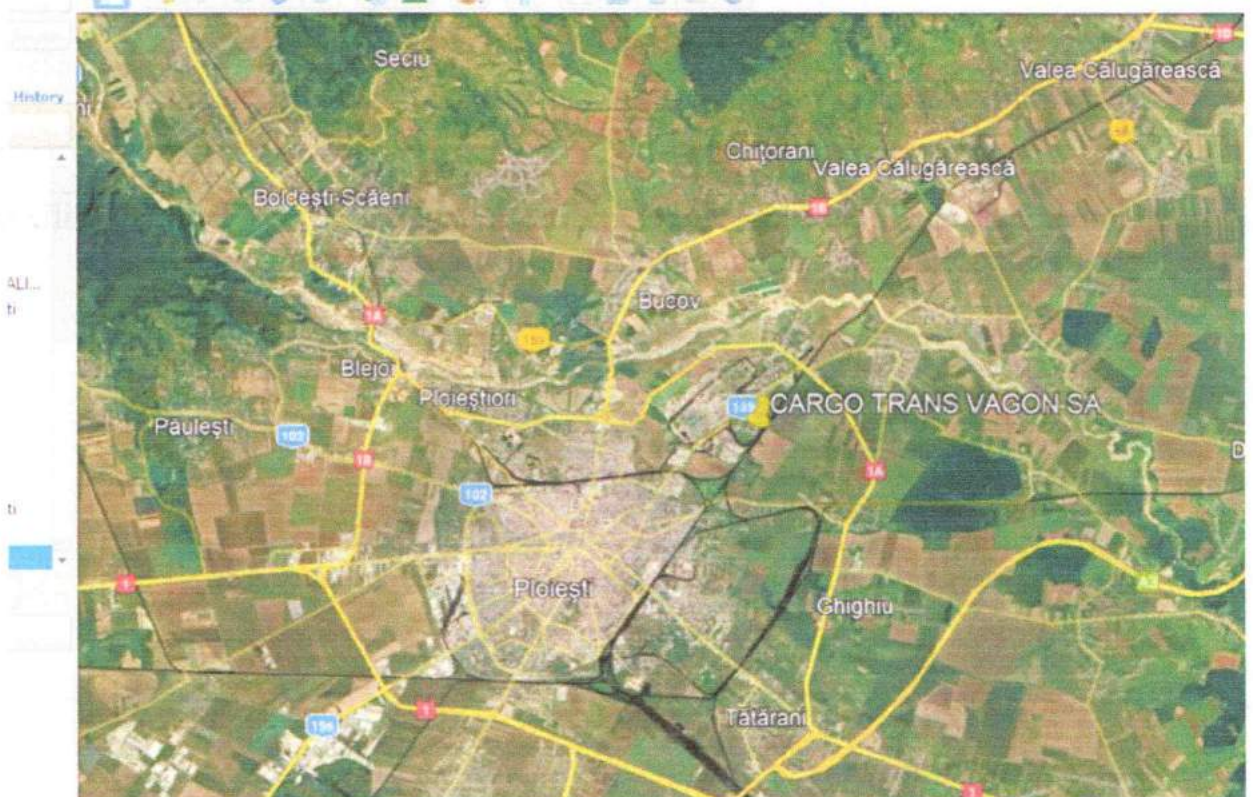


Fig. nr. 3 – amplasare SC CARGO TRANS VAGON SA in raport cu orasul Ploiesti

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

5.1. Distanta fata de granite pentru proiectele care cad sub incidenta Conventiei privind evaluarea impactului asupra mediului in context transfrontiera, adoptata la Espoo la 25 februarie 1991, ratificata prin Legea nr. 22/2001.

Distanta fata de granite: nu este cazul, proiectul este unul de mica importanta care nu intra sub incidenta Conventiei de la ESPOO si nu are impact transfrontalier.

5.2. Localizarea amplasamentului in raport cu patrimoniul cultural potrivit Listei Monumentelor Istorice

Nu este cazul.

5.3. Harti, fotografiile ale amplasamentului care pot oferi informatii privind caracteristicile fizice ale mediului, atat naturale, cat si artificiale si alte informatii privind: folosintele actuale si planificate ale terenului atat pe amplasament, cat si pe zone adiacente acestuia; politici de zonare si de folosire a terenului; arealele sensibile; detalii privind orice varianta de amplasament care a fost luata in considerare.



– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI ALE PROIECTULUI, IN LIMITA INFORMATIILOR DISPONIBILE

Proiectul de investitiei aflat in analiza presupune doua etape:

- etapa de demolare a constructiei C₂
- etapa de proiectare si constructie a noii cladiri.

Activitatea de demolare produce efecte negative asupra mediului prin:

- zgomot provenit din activitatea de demolare propriu-zisa;
- emisii de pulberi avand ca sursa activitatea de demolare;
- emisii de gaze de ardere si pulberi provenite de la functionarea motoarelor cu ardere interna;
- deseurile rezultate din activitatea de demolare.

Impactul asupra mediului depinde foarte mult de metoda de demolare aleasa, de materialele din care este alcatuita cladirea care decid si modul in care se relizeaza acest proces. Astfel, metodele manuale, care implica cat mai putine utilaje grele sunt preferate.

Activitatea de constructie produce efecte negative asupra mediului prin:

- zgomot provenit de la aprovizionarea si manipularea materialelor de constructie;
- emisii de gaze de ardere si pulberi provenite de la functionarea motoarelor cu ardere interna;
- activitatea utilajelor implicate in construire.

In cazul proiectelor de constructie impactul asupra mediului depinde foarte mult de metoda de construire, fiind preferate metodele care utilizeaza panouri gata realizate si montate de amplasament in locul celor care se realizeaza in situ, implicand betoniere, cofraje, etc.

Masuri propuse de evaluator in vederea reducerii impactului pe perioada constructiei cladirii proiectate:

- Traficul utilajelor care tranziteaza zona:
 - o toate vehiculele trebuie sa aiba motoarele oprite pe perioada stationarii in incinta pentru a reduce emisiilor de gaze de ardere si praf;

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

- autovehiculele care transporta deseuri inerte precum moloz trebuie acoperite pentru a preveni antrenarea acestuia de catre vant, murdarirea drumurilor si afectarea traficului;
- organizarea de santier trebuie pastrata curata;
- autovehiculele care parasesc zona de santier trebuie curatite pentru a murdari drumurile de acces in zona.
- Lucrarile de demolare a vechiului utilaj si curatire a zonei
 - se va utiliza apa pentru a limita emisiile de praf;
 - echipamentele de taiere se recomanda sa utilizeze apa de asemenea pentru a limita emisiile de praf dar si sisteme locale de exhaustare, daca este posibil;
- Activitatile din zona organizarii de santier:
 - minimizarea activitatilor generatoare de praf;
 - utilizarea pe cat posibil a apei ca factor de limitare a emisiilor de praf;
 - eliminarea periodica a deseurilor pentru a evita formarea de stocuri.

Trebuie sa tinem seama de faptul ca aceasta platforma nu este mare si prin urmare nu implica un numar mare de muncitori si utilaje.

A. SURSE DE POLUANTI SI PROTECTIA FACTORILOR DE MEDIU

6.1. PROTECTIA CALITATII APELOR

Cladirea nou realizata nu va fi racordata la reseaua de alimentare cu apa si canalizare.

PROTECTIA AERULUI

A. Faza de demolare

In faza de demolare, sunt generate in atmosfera emisii nedorite de poluanti in atmosfera, ce au ca origine urmatoarele surse:

- a) Activitatea de demolare propriu-zisa care cuprinde atat activitatea de demolare cat si de manipulare deseuri rezultate;
- b) Transportul deseurilor utilizate la demolare si functionarea motoarelor termice care transporta deseurilor in zonele de reculare/eliminare;

Poluantii rezultati sunt:

- ▶ *Gaze de ardere (CO, NO_x, SO_x) si pulberi* provenite din functionarea motoarelor termice ale autovehiculelor si utilajelor implicate;
- ▶ *Pulberi* din activitatea de descarcare si manipulare moloz.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

▶ *Praf* din tranzitarea drumului de acces de catre utilaje.

B. Faza constructie

In faza de constructie, sunt generate in atmosfera emisii de poluanti nedirijate in atmosfera, ce au ca origine urmatoarele surse:

- c) transportul materialelor utilizate la constructie;
- d) descarcarea si manipularea acestora;
- e) activitatea de construire propriu-zisa (montare panouri, turnare fundatii);
- f) functionarea motoarelor termice – motostivuitoare, utilaje de transport.

Poluantii rezultati sunt:

- ▶ *Gaze de ardere (CO, NO_x, SO_x) si pulberi* provenite din functionarea motoarelor termice ale autovehiculelor si utilajelor implicate;
- ▶ *Pulberi* din activitatea de descarcare si manipulare a materiilor prime.
- ▶ *Praf* din tranzitarea drumului de acces de catre utilaje.

3.2.1. Incadrarea in legislatia de mediu

Pentru poluantii proveniti din surse de emisie nedirijate precum traficul auto din incinta si manipulare materiale de constructie, legislatia de mediu in vigoare nu prevede VLE.

3.2.2. Nivelul estimat al emisiilor de poluanti

In activitatea de demolare se estimeaza ca vor fi folosite urmatoarele utilaje:

- macara (1 buc) pentru sustinerea elementelor metalice de mari dimensiuni;
- autovehicule transport deseuri (apartinand operatorului de salubritate cu care se va incheiat contract de prestari servicii)
- buldoexcavator (1 buc) pentru manipularea resturilor de moloaz, beton rezultate si incarcarea acestora in containere.

In activitatea de constructie se estimeaza ca se vor folosi urmatoarele utilaje :

- motostivuitoare (1 buc) – pentru descarcarea paletilor cu materiale
- buldoexcavator (1 buc) – pentru activitatea de construire propriu-zisa.
- autovehicule de transport (1 buc) – pentru transportul materialelor pe santier.
- Betoniera si pompa (1 buc) – pentru turnare beton fundatii.

3.2.1.1. Estimarea emisiilor de poluanti

I. Etapa de demolare

Referitor la estimarea nivelului de pulberi in suspensie generate in etapa de demolare EP 42 EPA nu prezinta metodologie de estimare a nivelului emisiilor foarte detaliata. In general nu exista la nivel mondial o metodologie foarte clara de estimare a acestor categorii de emisie.

Prin urmare, EPA se recomanda o estimare specifica, functie de fiecare site, realizata prin decompunerea elementelor care pot genera emisiile de praf cum ar tranzitarea drumurilor de acces, depozitarea molozului, emisiile de la utilajele implicate in procesul de demolare, etc.

A existat un singur studiu efectuat de EPA (agentia de protectia mediului americana) in incercarea de a face legatura intre emisiile provenite din demolarea/constructia cladirilor si elaborarea unui factor de emisie care poate fi folosit ulterior in estimare.

Bazat pe masuratorile in teren, nivelul de particule totale in suspensie din zona invecinata constructiei cladirilor este:

$E = 2,69$ Megagrams/hectare/luna de activitate respectiv

$E = 1,2$ tone/acre/luna de activitate.

Aceste informatii sunt utile pentru a face o imagine de ansamblu asupra aportului de particule totale in suspensie generat de un proiect.

Estimarea nivelului emisiilor de poluanti pentru proiectul propus pentru implementare:

Suprafata cladire C₂, propusa pentru demolare: 509 mp;

Suprafata estimata a fi implicata in procesul de demolare si construire: 509 mp plus zona adiacenta si organizare de santier din incinta: 1000 mp (0,1 ha).

Rezulta o emisie, E:

$E = 0,269$ t/0,1 ha/luna pulberi totale in suspensie.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Referitor la emisiile cu generate de utilajele propuse in activitatea de demolare, acestea sunt prezentate mai jos. Emisiile estimate de la manipularea materialelor si praf antrenat de pe drumuri sunt similare cu cele din construire.

A. Cantitatea de poluanti emisa din surse mobile a fost estimata in baza metodologiei OMS 1993, ‘Evaluarea surselor de poluare a aerului’ (considerata a fi elocventa in acest caz).

Nivelul emisiilor de poluanti produs de arderea motorinei depinde de mai multi factori:

- tipul de motor;
- regimul de functionare;
- distanta parcursa in incinta;
- timpii de deplasare si manevre;
- tipul de carburant;
- consumul de carburant;
- capacitatea motorului, tonaj;
- regim de functionare;
- frecventa trafic

Categorie : masini cu motor diesel > 16 t ;
masini cu motor diesel 3,4-16 t

Conditii : trafic urban ;

Densitate motorina : 820 kg/mc – conform PETROM.

Dupa efectuarea calculului au rezultat urmatoarele valori:

Autovehicule transport deseuri (> 16 t); emisii/1 buc)

Consum carburant: 15 l/ora de functionare

Debit masic poluanti (g/h)				
<i>PST</i>	<i>SO₂</i>	<i>NO_x</i>	<i>CO</i>	<i>COV</i>
51,6	120	600	240	192

Buldoexcavator (emisii/1 buc)

Consum carburant: 5-6 l/ora de functionare

Debit masic poluanti (g/h)				
<i>PST</i>	<i>SO₂</i>	<i>NO_x</i>	<i>CO</i>	<i>COV</i>
20.64	48	240	96	76,8

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

II. Etapa de constructie

A. Cantitatea de pulberi rezultata din traficul auto (drumuri neasfaltate din zone industriale sau zone de lucru pe santiere) poate fi estimata utilizand urmatoarea ecuatie indicata prin metodologia AP-42 EPA.

$$E = k(s/12)^{0,9}(W/3)^{0,45}$$

unde:

E – factor de emisie ;

k – baza factorului de emisie calculat in functie de marimea particulelor ; valoare = 1,5

s – gradul de incarcare al suprafetei tranzitate ; valoare = 3

W – greutatea medie a autovehiculului ; valoare = 25 tone

Tabele utilizate sunt: 13.2.2-2 (PM10); 13.2.2-3 (ecuatia 1 a);

a=0,9; b=0,45

E = 315 g/km (conversie 1 lb/VMT = 281.9 g/VKT).

Dupa efectuarea calculelor a rezultat o valoare de 63 g pulberi/autovehicul (drum neasfaltat).

B. Emisii provenite din procesul de manevrarea materialelor

Estimarea emisiilor s-a realizat in baza metodologiei AP-42 EPA, cap 13.2.4 („Aggregate handling and storage piles”), avand la baza urmatoarea ecuatie:

$$E = k(0,0016) \frac{\left(\frac{U}{2,2}\right)^{1,3}}{\left(\frac{M}{2}\right)^{1,4}} \quad \text{kg/Mg}$$

unde

E = factor de emisie (kg/Mg)

k = marimea particulelor (unitate fara dimensiune)

U = viteza medie a vantului (m/s) – 1 km/h = 0,28 m/s (1,4 m/s la o viteza de 5 km/h-in incinta amplasamentului)

M = continutul in umiditate al materialului manevrat (%) – valoare = 2,53 – s-a luat in calcul valoarea medie.

Conform AP-42 EPA, din procesul de manevrare a materialelor (nisip) rezulta particule in suspensie a caror diametru variaza foarte mult de la 0,1 µm pana la peste 300 µm. Molozul a fost incadrat ca material grosier. Prin urmare a fost ales coeficientul k cu dimensiunea cea mai mare-0,74

k = 0,74;

U = 1,4 m/s;

M = 2,53%.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

E = 0,00047 kg/Mg material transferat

Aprox 157 t material transferat

Rezulta o emisie de 0,074 kg pulberi/durata de realizare a obiectivului.

C. Cantitatea de poluanti emisa din surse mobile a fost estimata in baza metodologiei OMS 1993, ‘Evaluarea surselor de poluare a aerului’ (considerata a fi elocventa in acest caz).

Nivelul emisiilor de poluanti produs de arderea motorinei depinde de mai multi factori:

- tipul de motor;
- regimul de functionare;
- distanta parcursa in incinta;
- timpii de deplasare si manevre;
- tipul de carburant;
- consumul de carburant;
- capacitatea motorului, tonaj;
- regim de functionare;
- frecventa trafic

Categorie : camioane > 16 t ;

Conditii : trafic urban ;

Densitate motorina : 820 kg/mc – conform PETROM.

Dupa efectuarea calculului au rezultat urmatoarele valori :

Motostivuator (manipularea materiale de constructii)

Consum carburant: 10 l/h

Debit masic poluanti (g/h)				
<i>PST</i>	<i>SO₂</i>	<i>NO_x</i>	<i>CO</i>	<i>COV</i>
35,26	82	410	164	131,2

Utilaj de transport si betoniera (emisii/1 buc)

Consum carburant: 55%

Debit masic poluanti (g/h)				
<i>PST</i>	<i>SO₂</i>	<i>NO_x</i>	<i>CO</i>	<i>COV</i>
193,93	451	2.255	902	721,6

Raportarea la legislatia de mediu in vigoare

Pentru emisiile cu caracter nedirijat (surse mobile respectiv manipulare materiale de constructie) legislatia de mediu in vigoare nu prevede VLE.

Masuri de protectie a calitatii aerului

- se vor folosi utilaje dotate cu sisteme de reținere a emisiilor de poluanți în atmosferă; utilajele folosite vor respecta prevederile HG 1209/2004 privind stabilirea procedurilor de aprobare de tip a motoarelor cu ardere internă destinate mașinilor mobile nerutiere și măsurile de limitare a emisiei de gaze și particule provenite de la acestea;
- se va verifica periodic starea tehnică a utilajelor folosite, pentru evitarea de emisii poluante în atmosferă;
- depozitele de materiale vor fi bine delimitate și protejate împotriva împrăștierei cauzate de vânt;
- se vor uda periodic solurile, stivele de materiale și drumurile de acces, mai ales în condiții de vreme uscată; în condiții meteorologice nefavorabile (vânt puternic, etc.) se recomandă oprirea activității;
- pentru limitarea disconfortului, se vor alege trasee optime pentru vehiculele care deserveșc șantierele, iar transportul materialelor de construcție se va face pe cât posibil acoperit;
- se va urmări întreținerea atentă a utilajelor de pe amplasament și întreruperea funcționării acestora când nu sunt utilizate;
- se vor respecta condițiile de calitate a aerului în zonele protejate prevăzute în STAS 12574/87;
- organizarea de șantier se va amenaja în limita terenului deținut de titular;

6.2. PROTECTIA IMPOTRIVA ZGMOTELOR SI VIBRATIILOR

3.3.1. Generalitati

Zgomotul este definit ca amestec dizarmonic de vibratii cu intensitati si frecvente diferite sau emisie de sunete cu vibratii neperiodice, de o anumita intensitate, ce produc o senzatie dezagreabila, jenanta si chiar agresiva.

Urechea umana sesizeaza vibratiile cu frecvente intre 16 Hz ÷ 20.000 Hz, avand sensibilitate mai mare pentru domeniul 2.000 ÷ 5.000 Hz.

Zgomotul poate determina consecinte negative asupra starii de sanatate a oamenilor, precum: degradarea auzului, contractia arterelor, accleratia pulsului si a ritmului respiratiei, diminuarea reflexelor. Urmare a efectelor mentionate, se maresc riscul accidentelor de munca si al accidentelor de traseu.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Vibratiile sunt fenomene oscilatorii care se transmit prin solide, ca si zgomotele. Ele sunt caracterizate prin marimi precum amplitudinea, frecventa, viteza si acceleratia. Analog ca si nivelele de intensitate si tarie ale zgomotelor, s-au introdus si pentru vibratii, nivelele de intensitate si tarie, numite pali.

Corpul uman poate fi supus la vibratii mecanice, nocivitatea vibratiilor depinzand de caracteristicile lor, de zona de contact cu obiectul in vibratie (maini, picioare, etc) si de durata de expunere.

Efectele zgomotelor si vibratiilor determina afectiuni ale sanatatii oamenilor, boala de vibratii, functie de energie si directia lor de actiune. Boala de vibratii este provocata de vibratii cu o gama de frecvente cuprinse intre 17 ÷ 250 Hz.

Leziunile cele mai frecvente se produc la nivelul oaselor, al articulatiilor. Pentru reducerea vibratiilor este necesara aplicarea urmatoarelor solutii:

- Limitarea propagarii vibratiilor;
- Limitarea timpului de expunere;
- Utilizarea mijloacelor individuale de protectie.

3.3.2. Incadrarea in legislatia de mediu

În acustica urbană nivelul zgomotului admis este legiferat prin:

- STAS 10009/2017 care prevede, pentru limita zonelor funcționale ale unităților, valorile admisibile: – 65 dB(A)
– C_z 60 dB;
- Ordinul Ministerului Sănătății nr. 119/2014 care limitează nivelul de zgomot, în zonele protejate, la valorile:
 - Ziua: – 55 dB(A)
– curba C_z 50 dB;
 - Noaptea: – 45 dB(A)
– curba C_z 40 dB;

3.3.3. Surse de zgomot

A. In etapa de demolare

Activitatea de demolare propriu-zisa ceea ce prespune:

- functionarea utilajelor folosite (in activitatea de demolare se vor folosi utilaje pentru taiere precum polizor unghiular sau aparatul de sudura autogen; macara pentru sustinerea fermelor care alcatuiesc structura portatanta a acoperisului; utilaje si scule pentru taiere cu discuri diamantate; picoane hidraulice sau cu percutie pneumatica pentru desfacerea pardoselii platformei interioare);

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

- activitatea de manipulare a deseurilor rezultate din activitatea de demolare ;
depozitarea selectiva pe amplasament ;
- autovehiculele utilizate pentru transportul deseurilor de pe amplasament ;

B. In etapa de constructie

- activitatea de constructie propriu-zisa;
- operatiile de descarcare si manipulare a materialelor necesare pentru constructie;
- autovehiculele utilizate pentru transportul materialelor pe amplasament.

3.3.3. Nivelul de zgomot

Activitatile de demolare dar si constructie, prin specificul lor constituie sursa de zgomot si vibratii.

In faza de constructie se vor folosi utilaje specifice pentru edificarea unei cladiri. Acestea produc in afara de zgomote si vibratii, semnificative ca intensitate. Important de precizat este faptul ca investitia este una de mica anvergura si nu implica multe utilaje.

Pentru determinarea nivelului potential de zgomot trebuie analizate din acest punct de vedere utilajele implicate:

- Picoanele hidraulice ce vor fi utilizate la spargerea pardoselei in procesul de demolare – utilajele creeaza un nivel crescut de zgomot in timpul functionarii; nivelul de zgomot masurat (Directiva 2000/14/CE este de 124 dB (utilaj de referinta picon hidraulic BRETEC L40C)
- Autobetoniera are un nivel de zgomot de 112 dB(A) ;
- Autocamioanele care vor asigura transportul de materiale de constructie in zona santierului - 103 dB(A);

*modelele New Holland ; ** sursa : banca de date pentru emisii de zgomot Italia

Trebuie precizat faptul ca acest nivel de zgomot furnizat de producator se refera la utilajele noi. In timp acest nivel de zgomot creste odata cu uzura acestora.

Multitudinea achipamentelor si dispozitivelor folosite in constructii, faptul ca in procesul de munca, operatorul uman este implicit si fizic prezent alaturi de utilaj, fac din factorul de zgomot un pericol din ce in ce mai accentuat pentru sanatatea operatorilor ce manevreaza aceste echipamente dar si pentru sanatatea populatiei din zona.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Recomandam realizarea unui plan de demolare din punct de vedere al zgomotului si vibratiilor care sa implice utilizarea unor echipamente si utilaje cu nivel redus de zgomot.

De ex sunt preferabili clestii hidraulici in comparatie cu picoanele care produs nivel mult mai scazut de zgomot si nu produc vibratii.

Concluzie

O atentie deosebita trebuie acordata insa evitarii suprapunerii activitatilor generatoare de zgomot pentru a nu crea disconfort locuitorilor din zona.

Activitatile de demolare si de constructie trebuie sa produca un STRES MINIM populatiei din zona.

Utilajele folosite in constructii, inainte de a intra pe uz sunt verificate daca corespund standardelor privind limitarea emisiei de zgomot conform cartilor tehnice (declaratia de conformitate EC).

Din cauza uzurii, dupa o perioada de folosinta, aceste utilaje trebuiesc verificate pentru a reevalua riscul de zgomot la care operatorul uman este supus.

Măsuri de protecție

Se vor lua toate măsurile de protecție antifonică în zona de lucru a santierului;

- traficul de șantier va fi dirijat astfel încât să se evite ambuteiaje de autovehicule în zonele de lucrări;

- se vor utiliza echipamente și vehicule într-o manieră corespunzătoare din punct de vedere al minimizării emisiilor de zgomot, incluzând selectarea de utilaje silențioase, întreținerea regulată și utilizarea amortizoarelor de zgomot;

- se vor folosi utilaje care sa respecte prevederile HG 1756/2006 privind limitarea nivelului de zgomot in mediu produs de echipamente destinate utilizarii in exteriorul clădirilor;

6.3. PROTECTIA IMPOTRIVA IMPOTRIVA RADIATIILOR

Activitatea de demolare si constructie propusa prin proiectul nu constituie sursa generatoare de radiatii si nu polueaza radioactiv mediul inconjurator

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

6.4. PROTECTIA SOLULUI SI SUBSOLULUI

A. Activitatea de demolare

Surse potientiale de contaminare a solului si subsolului sunt similare pentru cele doua etape, atfel:

- a) Deseurile generate din activitatea de demolare si constructie si activitate personal;
- b) Traficul auto incinta;
- c) Rezervoarele de carburant ale utilajelor folosite la lucrarile transport moloz.

B. Activitatea de constructie

Surse potientiale de contaminare a solului si subsolului:

- d) Materialele de constructie depozitate neadecvat, pe spatiile verzi constituie sursa de poluare a acestora; spatiile verzi trebuiesc mentinute curate.
- e) Traficul auto incinta;
- f) Rezervoarele de carburant ale utilajelor folosite la lucrarile transport moloz.

Despre proiectul care face obiectul prezentei documentatii tehnice putem spune urmatoarele: activitatea de demolare si constructie poate constitui sursa de poluare a solului si subsolului prin deseurile rezultate de la demolarea cladirii C₂. Aceste deseuri se vor depozita selectiv si valorifica functie de codul de deșeu generat. Pentru a nu se polua solul si subsolul trebuiesc amenajate zone speciale de depozitare, pe platforma betonata, fara a avea contact cu solul. Din activitatea de dezmembrare a utilajului vechi vor rezulta deseuri valorificabile (metal, hartie/carton, plastic, sticla, etc).

Adiacent procesului de constructie se pot constitui in sursa de poluare deseurile de tip menajer provenite din activitatea personalului care munceste la constructia obiectivului.

Traficul auto: utilajele care tranziteaza zona trebuie sa fie in stare buna de functionare, astfel incat sa nu exista scurgeri de ulei sau combustibili.

Concluzii

Principala problema legata de impactul produs de activitatea de demolare a cladirii C₂ asupra solului vor fi deseurile rezultate.

Prin urmare, este necesar stabilirea unor zone de depozitare amenajate, colectarea selectiva a acestora si stabilirea unor trasee separate de alimentare cu deseuri a utilajului precum si de depozitare a acestora.

Demolarea de va executa numai daca sunt incheiat contracte cu operatorii de salubritate autorizate, care vor pune la dispozitie pubele si graficul de preluare astfel incat sa evite formarea de stocuri de deseuri pe santier.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Principala problema legata de impactul produs de activitatea de constructie asupra solului il constituie depozitarea materialelor de constructie si zona organizarii de santier.

Recomandam ca firma care va contracta proiectul sa detina colaborare cu un consultant specializat penru probleme de mediu care sa verifice respectarea legislatiei in vigoare si eliminarea deseurilor in conformitate cu aceasta.

Masurile adoptate pentru asigurarea protectiei solului si a subsolului sunt:

- imbunatatirea continua a sistemului de colectare, depozitare si/sau valorificare a tuturor deseurilor generate;
- exploatarea lucrarilor executate in stricta conformitate cu prevederile documentatiilor si caietelor de sarcini;
- semnalarea din timp a eventualelor deficiente aparute, remedierea operativa a acestora.

Se vor desfasura activitati de intretinere a zonelor plantate, avand in vedere ca acestea vor avea un rol determinant din punct de vedere estetic.

6.5. PROTECTIA ECOSITEMELOR TERESTRE SI ACVATICE

A. Protectia sanatatii personalului

Protectia sanatatii personalului care va opera in cadrul obiectivului se va realiza prin luarea tuturor masurilor de protectie a muncii specifice.

- Legea 319/2006 - „Legea securitatii si sanatatii in munca”, cu modificarile si completarile ulterioare;
- HG 955/2010 pentru modificarea si completarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii securitatii si sanatatii in munca nr. 319/2006;
- H.G. nr. 1425/2006 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii securitatii si sanatatii in munca nr. 319/2006;
- H.G. nr. 300 din 2 martie 2006 privind Cerintele minime de securitate si sanatate pentru santierele temporare sau mobile;
- H.G. nr. 1146 din 30 august 2006 privind Cerintele minime de securitate si sanatate pentru utilizarea in munca de catre lucratori a echipamentelor de munca;
- H.G. nr. 1136 din 30 august 2006 privind Cerintele minime de securitate si sanatate referitoare la expunerea lucratorilor la riscuri generate de campuri electromagnetice;

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

- H.G. nr. 1091 din 16 august 2006 privind Cerintele minime de securitate si sanatate pentru locul de munca;
- H.G. nr. 1048 din 9 august 2006 privind Cerintele minime de securitate si sanatate pentru utilizarea de catre lucratori a echipamentelor individuale de protectie la locul de munca;
- H.G. nr. 1051 din 9 august 2006 privind Cerintele minime de securitate si sanatate pentru manipularea manuala a maselor care prezinta riscuri pentru lucratori, in special de afectiuni dorsolombare;
- H.G. nr. 971 din 26 iulie 2006 privind Cerintele minime pentru semnalizarea de securitate si/sau de sanatate la locul de munca;
- H.G. nr. 355/2007 privind supravegherea sanatatii lucratorilor, inclusiv modificarile si completarile ulterioare;

B. Protectia vegetatiei si faunei

Nu este cazul.

In zona exista terenuri cultivate, gradini si livezi adicente curti-constructiilor, vegetatie perena campurilor, fara valoarea peisagistica sau protejata.



Fig nr. 4: Vegetatia din zona

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

6.6. PROTECTIA ASEZARILOR UMANE SI A ALTOR OBIECTIVE DE INTERES PUBLIC

Protectia asezarilor umane si a altor obiective se va realiza prin asigurarea masurilor de protectie la nivelul organizarii de santier care sa limiteze emisiile de poluanti in mediu inconjurator.

Este obligatorie aplicarea si masurilor organizatorice care sa aiba ca efect nesuprapunerea surselor de zgomot.

6.7. GOSPODARIREA DESEURILOR GENERATE PE AMPLASAMENT

In general executia lucrarilor de demolare si constructie, reprezinta o sursa cu impact semnificativ asupra mediului din zona de amplasament si zonele vecinate.

In *etapa de demolare* a halei metalice C₂ vor fi generate urmatoarele categorii de deseuri :

- ❖ Beton – cod 17 01 01;
- ❖ Fier si otel – cod 17 04 05;
- ❖ Cabluri provenite de la instalatia electrica – cod 17 01 11;
- ❖ Materiale izolante – cod 17 06 04;
- ❖ deseuri menajere – generate de personalul care opereaza pe santier, cod 20 03 01;

Prin modul de gestionare a deseurilor se va urmari reducerea riscurilor pentru mediu si populatie si limitarea cantitatilor eliminate prin evacuare la rampa de deseuri.

Etapa de construire:

Deseurile menajere

Deseurile menajere rezultate in perioada de constructie vor fi depozitate temporar in Europubele din PP si apoi se vor colecta prin firma de salubritate care actioneaza in zona, pe baza unui contract. In acest fel se evita poluarea fondului peisagistic, precum si aparitia eventualelor focare de infectie. Se va obtine inainte de demararea proiectului avizul de salubritate si se va incheia contract cu firma colectoare autorizata.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Deseuri rezultate din activitatea de santier

Deseurile rezultate din activitatea de demolare vor indeplinii urmatoarele conditii pentru a se asigura protectia mediului:

- ✓ deșeurile se vor depozita numai în spații special amenajate; se interzice depozitarea deșeurilor de orice fel în mod neorganizat pe sol;
- ✓ Deseurile se vor depozita selectiv in containere speciale, apartand operatorului de salubritate, codificate cu codul de deseu aferent si amplasate astfel incat sa fie permis accesul usor pentru realizarea operatiilor de incarcare si preluare de catre autospeciale.
- ✓ Deseurile vor fi evacuate cat mai rapid dupa umplere, evitandu-se suprincarcarea containerelor;
- ✓ Transportul acestora pe drum se face acoperite cu plasa de protectie pentru a preveni antrenarea fractiilor mai usoare de catre vant;
- ✓ Containerele trebuiesc supravegheate pe toata durata stationarii pe amplasament din punct de vedere al integritatii fizice, in vederea evitarii scurgerilor si imprastierii accidentale;
- ✓ deșeurile menajere rezultate atât pe perioada de operatiunilor de deolare respectiv construcție, se vor colecta în pubele acoperite, amplasate în locuri special amenajate și vor fi evacuate prin unități prestatoare de servicii de salubritate;
- ✓ deșeurile industriale reciclabile (deșeuri metalice) se vor colecta separat, pe tipuri, în spații special amenajate și vor fi predate unităților autorizate în vederea valorificării;
- ✓ deșeurile inerte provenite din construcții (pamant excavat, resturi de moloz, fier, etc.) pot fi colectate și eliminate de pe amplasament prin valorificare;

6.8. GOSPODARIREA SUBSTANTELOR TOXICE SI PERICULOASE

In etapa de demolare si construire a proiectului nu se vor folosi substante toxice si periculoase. Panourile metalice ce vor forma suprastructura noii constructii precum si panourile termoizolante de acoperis vin pe santier gata vopsite astfel incat nu vor utiliza vopsele sau diluanti pentru vopsirea acestora.

Nu se va realiza schimbul de ulei al utilajelor pe amplasament cu la service-uri autorizate sau la baza inainte de livrarea pentru lucru.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

B. UTILIZAREA RESURSELOR NATURALE, IN SPECIAL A SOLULUI, A TERENURILOR, A APEI SI A BIODIVERSITATII

Zona nu este habitatul unor specii protejate, prin urmare nu va fi afectata biodiversitatea din zona.

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

Atunci cand analizam impactul potential vom lua in calcul cele doua componente importante ale acestuia:

- impactul potential generat in faza de demolare si
- impactul potential determinat in faza de constructie a proiectului.

Faza de demolare este considerata a fi mai importanta deoarece impactul potential determinat de aceasta este considerat a fi mai mare comparativ cu etapa de construire.

Componentele mediului (atat cele naturale: aerul, apa, relieful, substratul, vietuitoarele sau solul, precum si cele antropice: populatia, asezarile, activitatile omenesti si economice, elementele sociale si infrastructura), se afla in interactiune permanenta astfel incat orice modificare a unui element are impact (pozitiv sau negativ) asupra celorlalte.

Principalul factor de mediu ce va fi afectat de activitatea de demolare este factorul de mediu AER prin emisiile nedorite de natura multipla (activitatea de demolare propriu-zisa, utilaje implicate in proces)

Principalul factor de mediu ce va fi afectat de activitatea de constructie este factorul de mediu SOL.

7.1. *Impactul asupra populatiei, sanatatii umane si biodiversitatii*

Funciunea din Planul de Urbanism General este zona – *servicii, comert, depozitare, activitati industriale.*

In faza de demolare (in special) dar si in cea de constructie putem vorbi de un impact potential negativ asupra populatiei din zona si sanatatii umane, prin:

- a. **emisiile de praf** rezultate din activitatea de demolare propriu-zisa, manipularea materialelor de constructie in activitatea de construire si descarcarea lor in zona de lucru (organizare santier incinta), a deseurilor din constructii ce vor evacuate de pe amplasament, **poluanti in aer** sub forma gazelor de ardere si pulberi din functionarea utilajelor folosite la constructie – care functioneaza, de regula, cu motoare pe benzina.
- b. **zgomotul generat.**

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Acestea pot fi insa controlate prin masuri organizatorice si tehnologice. Este important ca autoritatea competenta pentru protectia mediului sa impuna un set de masuri care sa asigure protectia mediului.

Distanta fata de zona cu functiune de locuire – este de aprox 30 m pe directie N, asa cum se poate vedea din imaginea de mai jos.



Fig nr. 5: distanta fata de zona cu functiune de locuire cea mai apropiata.

Cuantificarea impactului asupra populatiei: este dificil de spus in ce masura va fi afectata populatia din zona atat in faza de demolare cat si in cea de constructie a imobilului deoarece nu detinem, in acest moment, suficiente informatii care sa duca la o concluzie. Fiecare organizare de santier este diferita, astfel ca masurile de protectie trebuiesc sa fie adaptate specificului acesteia. Se recomanda ca firma constructoare sa detina ISO 9001 si 14001 care confirma ca are implementat un sistem de calitate si mediu, astfel incat sa realizeaza lucrari de calitate dar si protectia calitatii facturilor de mediu. Ce putem spune este faptul ca, pentru a determina efecte cronice sau de scurta durata asupra populatiei, concentratiile poluantilor emisi tebuie sa depaseasca anumite limite, impuse prin legislatia de mediu in vigoare ca fiind valori de alerta. Acestea semnaleaza ca exista o problema care trebuie investigata si rezolvata.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Impactul asupra biodiversitatii: in zona nu s-au identificat elemente de flora si fauna ce trebuiesc protejate. Amplasamentul se afla la distanta de arealele cu functiune protejata reglementate.

In zona se afla terenuri virane necultivate dar si terenuri cultivate cu livezi, gradini de legume, etc. (antropizate).

7.2. Extinderea impactului

Investitia nu este semnificativa. Prin urmare impactul va fi limitat la zona adiacenta.

7.3. Probabilitatea impactului

7.4. Durata, frecventa si reversibilitatea impactului

Impactul asupra mediului se va exercita atat in faza de demolare cat si in faza constructie si functionare a obiectivului.

Impactul asupra mediului in faza de demolare si construire: va dura pe perioada desfasurarii lucrarilor.

Impactul asupra mediului din functionare: acest impact asupra mediului, datorat activitatii antropice va dura atata timp cat exista si functioneaza activitatea tehnologica (de intretinere echipament feroviar) din incinta si este reversibila la incetarea activitatii si redarea spatiului aferent mediului natural.

7.5. Masuri de evitare, reducere sau amelioare a impactului

Putem vorbi de masuri organizatorice si tehnologice de reducere a impactului atat in faza de demolare cat si de constructie, prezentate amanuntit in capitolele anterioare.

7.6. Natura transfrontaliera a impactului

Nu este cazul

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Masuri de diminuare a impactului asupra factorilor de mediu

Pentru mentinerea impactului asupra mediului la un nivel scazut trebuie avute in vedere o serie de masuri ce tin de respectarea stricta a normelor de organizare interna si disciplina tehnologica:

- Verificarea tehnica periodica a utilajelor si echipamentelor folosite la realizarea investitiei;
- Interzicerea intrarii in santier a utilajelor defecte si a intrebuintarii echipamentelor care prezinta neetanseitati si pierd comustibili, uleiuri;
- Spalarea autovehiculelor la iesirea din santier;
- Stabilirea locatiilor pentru stationarea vehiculelor si a amplasarii punctelor de organizare de santier;
- Alimentarea cu combustibil a utilajelor se va realiza numai in punctul destinat acestei activitati; de preferinta in unitati de profil (statii alimentare carburanti);
- La terminarea lucrarilor, constructorul va dezafecta zona organizarii de santier si va reface cadrul natural.
- Se vor lua masuri de reducere a nivelului incarcarii atmosferice cu pulberi in suspensie sedimentabile;
- materialele de constructii pulverulente se vor manipula in asa fel incat sa se reduca la minim nivelul particulelor ce pot fi antrenate de curentii atmosferici;
- se vor lua masuri pentru evitarea disiparii de pamant si materiale de constructii pe carosabilul drumurilor de acces;
- se interzice depozitarea de pamant excavat sau materiale de constructii in afara amplasamentului obiectivelor si in locuri neautorizate;
- pamantul excavat va putea fi folosit pentru reamenajare, restaurarea terenului
- la iesirea din santier se vor curăța roțile autovehiculelor, pentru a reduce transferul molozului în afara amplasamentului pe drumurile publice și pentru a evita generarea prafului;

Schimbari climatice

Schimbarile climatice sunt determinate de gazele cu efect de sera. Acestea sunt: dioxidul de carbon, metan, protoxidul de azot, gazelle florurate.

Denumirea de efect de sera provine de la faptul ca unele gaze din atmosfera Pamantului se comporta ca peretii unei sere, adica capteaza si retin caldura soarelui, astfel incat aceasta nu mai este eliberata in spatiu . Dioxidul de carbon este gazul cu effect de sera cel mai generat din activitatile umane, fiind responsabil in proportie de 63% de incalzirea globala produsa de om.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Concentratia sa in atmosfera este, in prezent cu 40% mai mare decat in era preindustrială.

Alte gaze cu efect de seră sunt emise în atmosferă în cantități mai mici, însă captează și rețin căldura mai eficient decât CO₂-ul, iar în unele cazuri sunt de mii de ori mai puternice. **Metanul** contribuie cu 19 % la încălzirea globală cauzată de om, iar **protoxidul de azot** cu 6 %.

In faza de constructie: pentru proiectul in cauza se vor folosi urmatoarele utilaje:

Poluantii rezultati din activitatea acestora sunt:

- ▶ *Gaze de ardere (CO, NO_x, SO_x) si pulberi* provenite din functionarea motoarelor termice ale autovehiculelor si utilajelor implicate;
- ▶ *Pulberi* din activitatea de descarcare si manipulare a materiilor prime.
- ▶ *Praf* din tranzitarea platformelor de catre utilaje.

Evaluarea impactului asupra factorilor de mediu din punct de vedere al efectelor cumulate si interactiunilor intre aspectele de mediu

Factor de mediu	interactiuni	Efecte cumulate
Sanatatii umane	Flora si fauna Solul Aerul Zgomotul Peisajul	Investitia propusa poate produce in faza de demolare, efecte negative asupra sanatatii umane, daca emisiile generate din activitate (emisii provenite de utilajele care efectueaza activitatea de transport deseuri rezultat din demolari, depasesc limitele impuse prin legislatia de mediu. Se va acorda atentie respectarii procedurilor de lucru pentru a se evita un accident care poate afecta populatia din zona. In faza de constructie se pot inregistra efecte potentiale negative asupra sanatatii umane prin activitatea utilajelor implicate in proiect care aduc materialele necesare realizarii obiectivelor propuse; acestea constituie sursa emisii, adica gaze de ardere si pulberi rezultate din functionarea motoarelor si mai ales praf din manipularea molozului (incarcare in utilaje, etc).

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

		<p>Un avantaj il constituie rapiditatea cu care se realizeaza acest tip de proiect, ceea ce constituie un plus avand in vedere faptul ca orice organizare de santier trebuie sa dureze cat mai putin deoarece constituie o sursa de poluare in zona respectiva.</p> <p>Important de precizat este faptul ca trebuie asigurata protectia personalului care isi desfasoara activitatea in zona si care va fi supus emisiilor de praf, gaze de ardere si zgomot. De aceea masurile organizatorice si tehnologice se impun a fi aplicate pentru protejarea personalului angajat.</p>
Fauna si flora	Populatia si sanatatea umana Solul Aerul Zgomotul Peisajul	<p>In zona amplasamentului NU AU FOST identificate elemente de fauna sau flora care sa necesite masuri de speciale protectie. Trebuie sa precizam faptul ca amplasamentul analizat este unul industrial, cu grad mare de antropizare, specific zonei in care este situat. In vecinatate de gasesc case si gradini, terenuri cultivate. Dezvoltarea intensa a zonei industrial a determinat antropizarea rapida a habitatelor intial cu destinatie de terenuri virane dominate de ierburi perene si arbusti.</p> <p>In faza de demolare si construire putem vorbi de efecte negative asupra florei, faunei din zona prin emisiile de gaze de ardere si pulberi in atmosfera.</p> <p>Concluzie: efecte pe termen lung: negative insa considerate nesemnificative prin lipsa importantei faunei si florei din zona; Efecte pe termen scurt: negative, nesemnificative.</p>
Apa	Populatia si sanatatea umana Solul	<p>Proiectul propus nu va fi racordat la reseaua de alimentare cu apa si canalizare existenta.</p> <p>In perioada de demolare: nu avem efecte negative asupra factorului de mediu apa.</p> <p>In faza de exploatare – nu vom avea efecte negative.</p>

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Aerul	Flora si fauna Populatia si sanatatea umana Zgomotul	<p>Investitia propusa va produce in faza de demolare un impact potential asupra calitatii factorului de mediu aer din zona prin emisiile nedirijate de pulberi in suspensie provenite din activitatea de demolare propriu-zisa (desfacere socluri din beton, fundatii, pardoseli interior, etc.) dar si functionarea utilajelor care participa la acest proces.</p> <p>In faza de constructie putem vorbi de un efect negativ asupra calitatii aerului din zona de asemenea prin functionarea utilajelor cat si din manipularea materialelor de constructie.</p> <p>Comparativ intre cele doua procese se considera ca activitatea de demolare constituie sursa mai importanta de emisii nedirijate in atmosfera comparativ cu faza de constructie.</p> <p><i>Efect negativ</i> pe termen scurt (perioada de demolare si construire) <i>Efect neutru</i> pe termen lung.</p>
Solul	Flora si fauna Peisajul	<p>In faza de demolare solul poate fi afectat prin depozitarea neadecvata a deseurilor rezultate de la cladirea C₂.</p> <p>In faza de construire solul poate fi afectat de materialele de constructie depozitate temporar pe amplasament. Utilajele implicate in activitate pot constitui sursa de poluare a solului prin scurgerile potentiale de ulei si carburanti. De aceea se recomanda utilizarea unor echipamente cu verificarea tehnica valabila, care sa corespunda normelor de functionare.</p> <p>Respectarea procedurilor de lucru care implica eliminarea periodica a deseurilor, in conformitate cu prevederile legale dar si depozitarea acestora controlata, in spatii special amenajate, va elimina acest risc. In exploatare, pe durata de viata a investitiei putem vorbi de efecte negative asupra solului tot prin prisma depozitarii deseurilor.</p>

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

		Efect pe termen lung: negativ Efect pe termen scurt: negativ
Zgomotul	Populatia si sanatatea umana Fauna	<p>Zgomotul si vibratiile reprezinta o sursa semnificativa de poluare avand ca origine activitatea de demolare si construire. Nivelul acestora este influentat de foarte multi factori precum metoda de demolare utilizata, utilajele folosite (sunt utilaje care au nivel mai redus de zgomot si vibratii comparativ cu altele), starea tehnica a utilajelor folosite.</p> <p>Sursele de zgomotul si vibratii sunt reprezentate de activitatea de demolare respectiv constructie, manipularea deseurilor rezultate, depozitarea selectiva in vederea valorificarii/eliminarii, manipularea materiilor prime pentru faza de constructie.</p> <p>Prin urmare atat in faza de demolare cat si in cea constructie vor aparea surse noi de zgomot si vibratii determinate de utilajele folosite la constructie si a celor care livreaza materialele si evacueaza deseurile, care vor contribui la cresterea nivelului de poluare fonica a zonei.</p> <p><i>Efect – negativ; termen scurt (perioada de demolare si construire) si efect neutru pe termen lung, in faza de functionare)</i></p>
Peisajul	Flora si fauna Populatia si sanatatea umana Solul	<p>Proiectul propus nu va determina negative asupra peisajului din zona atat in faza de demolare cat si faza de construire deoarece se limiteaza in incinta amplasamentului si nu va afecta spatiile verzi interioare.</p> <p>Efect pe termen lung – neutru; Efect pe termen scurt - neutru</p>

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

VIII. PREVEDERI pentru MONITORIZAREA MEDIULUI

In faza de demolare se poate monitoriza de catre autoritatea competenta, prin intermediul serviciului specializat calitatea factorilor de mediu in zona si in special a calitatii aerului si zgomot care se considera a fi afectat in principal in faza de demolare.

In faza de implementare a proiectului, autoritatea competenta pentru protectia mediului va decide necesitatea unui program de monitorizare a factorilor de mediu care sa fie respectat de catre titularul investiei.

IX. LEGATURA cu alte ACTE NORMATIVE

9.1. JUSTIFICAREA INCADRARII PROIECTULUI, DUPA CAZ IN PREVEDERILE ALTOR ACTE NORMATIVE CARE TRANSPUN LEGISLATIA COMUNITARA (IPPC, SEVESO, COV, LCP, etc.)

Proiectul propus nu se incadreaza ca activitate de constructie in directivele IPPC, SEVESO, COV, LCP.

9.2. SE VA MENTIONA PLANUL/PROGRAMUL/STRATEGIA/ DOCUMENTUL DE PROGRAMARE/PLANIFICARE DIN CARE FACE PARTE PROIECTUL

Proiectul face parte din strategia de modernizare a societatii CARGO TRANS VAGON SA.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

X. LUCRARI NECESARE ORGANIZARII DE SANTIER

a. Descrierea lucrarilor necesare organizarii de santier

Amplasarea organizarii de santier in conformitate cu prevederile impuse de dirigintele de santier concretizate in planul de lucru. Santierul va fi organizat in incinta societatii. Se vor lua masuri pentru delimitarea si izolarea zonei de lucru.

Avand in vedere faptul ca fermele care alcatuiesc structura portanta a acoperisului cladirii C₂ ce urmeaza a fi demolata sunt de mari dimensiuni acestea se vor sustine in echilibru cu carligul din bratul macaralei si prin intermediul manipulatorilor specializati cu chingi de ancorare. Macaraua va fi asigurata si izolata pentru a se preveni accidentarile.

Lucrarile de constructie prespupun de asemenea o organizare sa santier de mici dimensiuni, in cadrul amplasamentului. Aceasta va prespune montarea covrajelor si armaturilor. Noua structura de constructie a cladirii va fi realizata prin panouri termoizolante care monteaza in teren.

Masurile de atenuare sunt cele general verificabile pentru acest tip de proiect.

Unele dintre acestea sunt comune unor astfel de lucrari:

- stropirea cu apa a drumurilor si platformelor de santier dupa necesitati, pentru a preveni emisiile puternice de praf;
- zonele cu activitati mari generatoare de praf sau folosite pentru depozitarea materialelor sa fie protejate cu panouri;
- reutilizarea stocurilor de deseuri pentru reabilitare, in masura posibilitatilor;
- reabilitarea traseelor ocolitoare dupa finalizarea investitiei;
- eliminarea adecvata a deseurilor din constructii, uleiurilor uzate si a altor lichide;
- refacerea vegetatiei imediat dupa incheierea lucrarilor, acolo unde aceasta a fost afectata;
- prevenirea poluarii apei si solului.

b. Localizarea organizarii de santier

Organizarea de santier atat pentru etapa de demolare cat si pentru etapa de construire va fi in incinta amplasamentului. De asemenea organizarea de santier nu trebuie sa perturbe activitatea desfasurata in prezent.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

c. Descrierea impactului asupra mediului a lucrarilor organizarii de santier

Impactul asupra mediului generat de organizarea de santier este considerat redus deoarece organizarea de santier va fi de mica dimensiune.

d. Surse de poluanti si instalatii pentru retinerea, evacuarea si dispersia poluantilor in atmosfera in timpul organizarii de santier.

Nu vor exista instalatii de retinere, evacuare si despersie a poluantilor rezultati din activitatea de constructie. Emisiile sunt de tip nedirijat si nu pot fi retinute prin sisteme de colectare.

Sursele de poluanti sunt:

- utilajele care sunt implicate in activitatea de demolare/constructie;
- activitatea de demolare propriu-zisa

e. Dotari si masuri prevazute pentru controlul emisiilor de poluanti in mediu

Nu sunt. Se vor aplica masuri organizatorice si tehnologice (plase de protectie pentru autspecialele care transporta moloz, stropirea cu apa in zonele cu emisii de pulberi.

XI. LUCRARI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INSTALATIEI, IN CAZ DE ACCIDENTE SI/SAU LA INCETAREA ACTIVITATII, IN MASURA IN CARE ACESTE INFORMATII SUNT DISPONIBILE

După terminarea lucrărilor (demolare si construire), constructorul va fi obligat să lase spațiile adiacente complet curate de deșeuri, refăcând – dacă este necesar – spațiile verzi afectate.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

XII. ANEXE, PIESE DESENATE

12.1 Planul de incadrare in zona al obiectivului si planul de situatie, cu modul de planificare a utilizarii suprafetelor; formele fizice ale proiectului (planuri, cladiri, alte structuri, materiale de constructie si altele); planse reprezentand limitele proiectului, inclusiv orice suprafata de teren solicitata pentru a fi folosita temporar (planuri de de situatie si amplasamente)

12.2. Schemele flux a gestionarii deseurilor;

12.3 Alte piese desenate, stabilite de autoritatea publica pentru protectia mediului

XIII. Pentru proiectele care intra sub incidenta prevederilor art 28 din OUG nr. 57/2007, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare, memoriul va fi completat cu urmatoarele:

13.1 Descrierea succinta a proiectului si distanta fata de aria naturala protejata de interes comunitar precum si coordonatele geografice (STEREO70) ale amplasamentului proiectului;

13.2. Numele si codul ariei naturale protejate de interes comunitar

13.3. Prezenta si efectivele/suprafetele acoperite de specii si habitate de interes comunitar in zona proiectului

13.4. Se va preciza daca memoriul propus nu are legatura directa cu sau nu este necesar pentru managementul conservarii ariei naturale protejate de interes comunitar

13.5. Se va estima impactul potential al proiectului asupra speciilor si habitatelor din aria naturala protejata de interes comunitar.

13.6. Alte informatii prevazute de legislatia in vigoare

Proiectul propus pentru aprobare **NU INTRA** sub incidenta **OUG57/2007**, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei si faunei salbatice, aprobata cu modificari si completari prin Legea 49/2011, cu modificarile si completarile ulterioare.

**MEMORIU DE PREZENTARE necesar emiterii acordului de mediu
S.C. CARGO TRANS VAGON S.A.**

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

Cea mai apropiata zona cu functiune protejata se afla la o distanta de aprox 8 km pe directie SE si este reprezentata prin Coridoriul Ialomitei ROSPA0152.

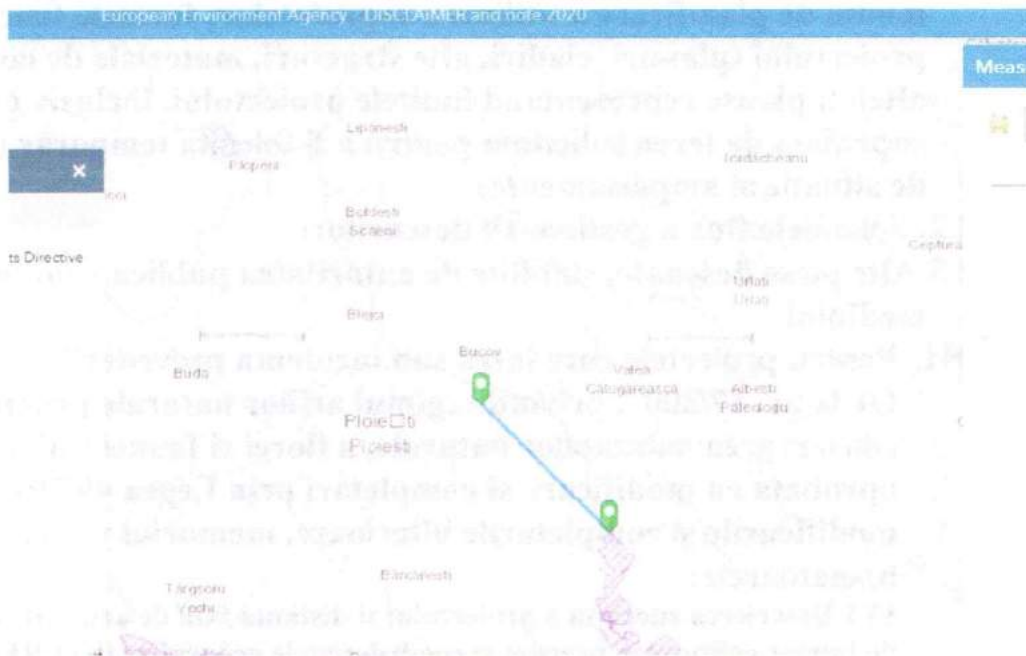


Fig. nr. 6 Distanța față de cea mai apropiată zonă cu funcțiune protejată

La sud de amplasament, la peste 14 km, indentificam Coridorul Ialomitei, ROSPA0290.

XIV. PENTRU PROECȚELE CARE AU LEGATURA CU APELE, MEMORIUL VA FI COMPLETAT CU URMATOARELE INFORMATII PRELUATE DIN PLANURILE DE MANAGEMENT BAZINALE, ACTUALIZATE:

15.1. Localizarea proiectului:

- bazinul hidrografic
- cursul de apa
- corpul de apa (de suprafata si/sau subteran); denumire si cod

15.2. Indicarea starii ecologice/potentialului ecologic si starea chimica a corpului de apa de suprafata; pentru corpul de apa subteran se va indica starea cantitativa si starea chimica a corpului de apa.

Indicarea obiectivului/obiectivelor de mediu pentru fiecare corp de apa identificat, cu precizarea exceptiilor aplicate si a termenelor aferente, dupa caz

Proiectul propus pentru implementare nu intra sub incidenta prevederilor art 48 si 54 din Legea Apelor nr. 107/1996, cu modificarile si completarile ulterioare.

– Demolare hala metalice existenta corp C₂ cu functiune atelier de reparatii pentru echipament feroviar si construire pe aceiasi amplasament a unei hale metalice noi, parter, pentru reparatii si intretinere echipament feroviar, inclusiv modificare linii ferate industriale, CU 210 din 22.03.2021

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

Intocmit,
ecolog Doru Oprea



ANEXE

- Certificat de Urbanism nr. 210 din 22.03.2021;
- Plata taxei de 400 lei – tariful aferent etapei de incadrare;
- Plan de incadrare in zona;
- Plan de situatie, aferente CU.



