

DOCUMENTATIE
pentru

**ELABORARE P.U.Z. -MODIFICARE SUBZONA FUNCTIONALA DIN IS1 IN L4*-
CONSTRUIRE ANSAMBLU MIXT DE LOCUINTE COLECTIVE SI SPATII COMERCIALE LA PARTER**

str. Calea Moldovei nr. 22, mun. Bistrita, jud. Bistrita-Nasaud

Beneficiar	S.C. AUTOMOBILE SERVICE S.R.L.
Proiectant	S.C. ARHIMAR SERV S.R.L. str. Calarasilor, nr. 1, Pavilion H mun. Cluj-Napoca jud. Cluj Tel: 0264 596 786
Simbol proiect	1443/2021
Faza proiect	P.U.Z.

Cluj-Napoca
IANUARIE 2023

BORDEROU

PIESE SCRISE

- FOAIE DE CAPAT
- BORDEROU
- CERTIFICAT DE URBANISM nr. 1970 din 18.10.2021 (actualizat)
- EXTRASE C.F.
- C.U.I.
- VOLUMUL I: MEMORIU DE PREZENTARE
- VOLUMUL II: REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

PIESE DESEDATE

- ARH-01 PLAN DE INCADRARE— scara 1:5000, 1:5000
- ARH-02 PLAN DE SITUATIE EXISTENT - scara 1:500
- ARH-03 PLAN DE REGLEMENTARI URBANISTICE- scara 1:500
- ARH-04 REGLEMENTARIECHIPARE EDILITARA scara 1:500
- ARH-05 PROPRIETATI ASUPRA TERENURILOR - scara 1:500
- ARH-06 PROPUNERI POSIBILITATI DE MOBILARE URBANISTICA- scara 1:500
- ARH-07 CONCEPT DE DEZVOLTARE AL AMPLASAMENTULUI

VOLUMUL I. MEMORIU DE PREZENTARE

1. INTRODUCERE

1.01 DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTATIEI

Denumirea lucrării	ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL <i>(in conformitate cu prevederile Legii 350/2001 -actualizata, privind Amenajarea Teritoriului si Urbanismul)</i> – modificare subzona functionala din IS1 in L4 – Construire ansamblu mixt de locuinte colective cu spatii comerciale la parter
Beneficiar	S.C. AUTOMOBILE SERVICE S.R.L.
Amplasament	str. Calea Moldovei, nr. 22, min. Bistrita, jud. Bistrita-Nasaud
Proiectant general	S.C. ARHIMAR SERV S.R.L. Cluj-Napoca, str. Calarasilor, nr. 1, Pavilion H Tel: 0264 596 786
Numar proiect	1443/2022
Faza de proiectare	P.U.Z. (PLAN URBANISTIC ZONAL)
Data elaborarii	IANUARIE 2023

1.02 OBIECTUL LUCRARIII

Solicitari ale temei de program

Prevederi ale programului de dezvoltare a localitatii, pentru zona studiata

Prezenta documentatie se intocmeste in baza AVIZULUI DE OPORTUNITATE nr. 8 din 04.07.2022 – emis de Primaria mun. Bistrita in conformitate cu prevederile Legii 350/201 privind amenajarea teritoriului si urbanismului. Avizul de oportunitate sus-mentionat are la baza Certificatul de Urbanism nr. 1970 din 18.10.2021 eliberat de Primaria mun. Bistrita.

S.C. AUTOMOBILE SERVICE S.R.L. a initiat procesul de reglementare urbanistica si edilitara a terenului, aflat in proprietatea lor privata, in vederea valorificarii acestuia prin desfiintarea constructiilor existente si construirea in interiorul limitelor de proprietate aferente a unui ansamblu functional mixt de locuinte colective cu spatii comerciale la parter.

Prezenta documentatie propune adecvarea destinatiei actuale a amplasamentului in cauza (industrial-edilitare), la potentialul urban si economic generat de pozitia privilegiata pe care o ocupa in teritoriu. In acest sens, decizia

beneficiarului de a restructura fondul construit existent constituie de fapt un pas important pe directia finalizarii problemelor functionale, tehnice si estetice din cadrul zonei din care face parte amplasamentul.

Planul Urbanistic Zonal are caracter de reglementare specifica detaliata pentru zona de studiu si asigura corelarea dezvoltarii urbanistice complexe a acesteia cu prevederile documentatiei de rang superior. In vederea realizarii obiectivului propus de catre beneficiar, prin intocmirea prezentei documentatii urbanistice, se urmareste:

- Organizarea arhitectural-urbanistica a zonei;
- Reglementarea si asigurarea conditiilor specifice de amplasare a constructiilor;
- Organizarea circulatiei carosabile si pietonale in interiorul suprafetei studiate;
- Dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- Circulatia juridica a terenurilor.

Planul Urbanistic Zonal prezent include si detaliaza prevederile Avizului de oportunitate aferent in ceea ce priveste utilizarea functionala, conditiile de amplasare, echipare si configurarea cladirilor, posibilitati maxime de ocupare si utilizare a terenului etc.

1.03 SURSE DOCUMENTARE

Planul Urbanistic General al mun. Bistrita aprobat prin H.C.L. nr. 1136/2013 prelungit cu H.C.L. nr. 184/2018
Aviz de oportunitate nr. 8 din 04.07.2022
CU nr. 1970 din 18.10.2021 (actualizat)
Documentatia topografica
Extras CF 55472
Studiu Geotehnic – intocmit de S.C. GOMAS S.R.L.
Avize si acorduri obtinute

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTARII

2.01 EVOLUTIA ZONEI

Terenul studiat se situeaza in zona estica a intravilanului municipiului Bistrita, pe strada Calea Moldovei nr. 22, in exteriorul perimetrului medieval protejat, in afara zonei de protectie a valorilor urbanistice si de arhitectura.

Parcelarul studiat este de tip urban mixat, cu locuire de tip individual, zona cu complexe comerciale si depozitare.

2.02 INCADRAREA IN LOCALITATE

Amplasamentul studiat se afla in intravilanul mun. Bistrita in sectorul estic, pe str. Calea Moldovei nr. 22, jud. Bistrita-Nasaud.

Parcela studiata se invecineaza astfel:

NE: strada Calea Moldovei, nr. Cad. 83297 (respectiv trotuar cu nr. Cad. 79458);

NV: strada Calea Moldovei, nr. Cad. 83297 (respectiv trotuar cu nr. Cad. 79458);

SE-NE: constructie de sanatate, locuinte, U.T.R. IS1, respectiv L2; nr. Cad. 5680/1/1/5 si nr. Cad. 5680/1/1/4;

SV: constructii de invatamant, U.T.R. IS1, nr. Cad. 54224.

2.03 ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL*

Sub aspect geologico-tectonic, geomorfologic si climato-mineralogic, zona studiata se afla in conditiile specifice judetului Bistrita-Nasaud, se gaseste sub influenta cutremurelor de tip „moldavic” ce au epicentrul mai indepartat din zona Vrancei. Conform P100-1/2003, amplasamentul se caracterizeaza prin acceleratia terenului $a_g=0.10g$ si perioada de colt $T_c=0.7s$. Din punct de vedere geologic suprafata zonei este formata din roci sedimentare apartinand Miocenului si Cuaternarului si sunt reprezentate prin argile, conglomerate, tufuri vulcanice, argile salifere, argile marnoase, gresii, nisipuri, pietrisuri si bolovanisuri. Amplasamentul studiat este amplasat in estul municipiului Bistrita, pe malul drept al raului Bistrita. Orasul Bistrita este incadrat de subunitatea morfologica Dealurile Bistritei. Suprafata pe care se afla este o regiune mai coborata, cunoscuta ca Depresiunea Bistritei. Din punct de vedere climatic, judetul se incadreaza in zona continental moderata, cu unele influente polar marine si temperat maritime. Vanturile sufla din sector estic si au o medie de 3.1 m/s. Zona pe care se afla amplasamentul corespunde zonei de terasa a raului Bistrita, fiind orizontala nu prezinta riscuri din punct de vedere al stabilitatii terenului. Amplasamentul este situat intr-o zona populata cu imobile de locuit-locuinte particulare si spatii comerciale. Nu se vor executa sapaturi neprijinite in apropierea constructiilor invecinate.

Apa subterana a fost intalnita in sondaj la adancimea de -4.00 m fata de cota terenului amenajat. Avand in vedere caracteristicile constructiei precum si conditiile de teren, amplasamentul se incadreaza in riscul geotehnic moderat, categoria geotehnica 2, conf. NP074/2014.

**Informatii preluate din Studiul Geotehnic intocmit de S.C. GOMAS S.R.L.*

2.04 CIRCULATIA – extras din studiu de trafic

Dupa cum sa mai precizat anterior, pe terenul studiat in momentul de fata exista cladiri ce asigura activitati de comert si servicii (reprezentanta si servis, tinichigerie- vopsitorie). Terenul beneficiarului nu este delimitat fata de str. Calea Moldovei. In momentul de fata traficul atras de obiectiv, avand in vedere activitatea pe care o desfasoara (service auto si reprezentanta de vanzari) este destul de ridicat, aproximativ 15-20 autovehicole/ora, fiind format in majoritate din autoturisme.

In ceea ce priveste traficul actual pe Calea Moldovei, acesta este unul destul de ridicat respectiv o medie de 32580 vehicule etalon/zi. Acest trafic este format intr-o proportie de peste 85% din autoturisme iar traficul greu format din autocamioane cu peste 2 axe are o pondere de sub 2%. Din graficul existent se vede ca acesta este in general destul de liniar, maximele fiind atinse in perioada 11:00-12:00 si 15:00-17:00. Traficul actual aferent reprezentantei auto Dacia este unul foarte redus fiind format in medie din sub 200 autovehicule etalon/zi. Dupa cum se vede si din raportul intre cele doua valori (cea aferenta zonei de acces si cea aferenta strazii Calea Moldovei), traficul din zona de acces este nesemnificativ in comparatie cu traficul strazii Calea Moldovei. O consecinta in acest sens este faptul ca niciodata pe zona de acces aferenta reprezentantei Dacia nu au aparut ambuteaje datorate acestui acces. Conform PMUD Bistrita viteza medie de deplasare pe Calea Moldovei este de 55 km/h fiind frecvente depasirile de viteza regulamentara. Acest lucru se datoreaza in principal faptului ca strada este in aliniament cu vizibilitate foarte buna si prezinta doua benzi pe sens. In ambele zile cand s-au efectuat masuratori nu au aparut ambuteaje, decat pe perioade foarte scurte de timp pe ramura Suceava->Bistrita iar acestea s-au datorat intersectiei sub forma de sens giratoriu ce asigura accesul spre zona Selgros.

2.05 OCUPAREA TERENURILOR

Conform Planului Urbanistic General al municipiului Bistrita aprobat prin H.C.L. nr. 1136/2013 prelungit cu H.C.L. nr. 184/2018, imobilul teren curti constructii in suprafata de 9413 mp, ocupat de constructii (industriale/edititare) care a generat P.U.Z.-ul este situat in intravilanul municipiului Bistrita, U.T.R. 31- (IS1), subzona institutiilor si serviciilor

de interes general, fiind proprietatea S.C. Automobile Service S.R.L., conform extrasului de Carte Funciara nr. 55472 (6709).

2.06 ECHIPAREA EDILITARA

Imobilul studiat este racordat la toate utilitatile edilitare existente pe str. Calea Moldovei, urmand ca imobilele propuse sa se racordeze la randul lor la utilitati. La realizarea obiectivului propus se vor recalcula capacitatile retelelor de utilitati in noile conditii proiectate.

2.08 PROBLEME DE MEDIU

Problemele de mediu in orase sunt deosebit de complexe, deoarece cauzele sunt independente. Problemele calitatii necorespunzatoare a mediului sunt deseori legate de aspectele socio-economice.

Avand in vedere profilul existent si previzionat al amplasamentului studiat, nu au fost identificate surse de poluanti pentru ape, aer, sol si subsol, sau surse de zgomot, vibratii sau radiatii.

Totodata proiectul propus duce la reciclarea fostei platforme de servicii auto (mecanica si tinichigerie-vopsitorie), transformarea ei intr-un spatiu rezidential

2.09 OPTIUNI ALE POPULATIEI

Amplasamentul a fost luat in studiu la solicitarea beneficiarului, care intentioneaza realizarea pe acest amplasament a unui imobil mixt de locuinte colective si spatii comerciale la parter. Prin Certificatul de Urbanism eliberat de catre Primaria municipiului Bistrita se solicita elaborarea Planului Urbanistic Zonal deoarece investitia presupune modificarea reglementarilor urbanistice pentru schimbarea subzonei functionale din IS1 in L4* – subzona mixta de locuire colectiva cu regim de construire discontinuu si inaltime maxima P+10 niveluri.

In prezent, municipiul Bistrita este in curs de dezvoltare din punct de vedere economic. Introducerea acestui mixaj functional va avea un impact socio-economic pozitiv asupra zonei atat prin urbanizarea acestuia si crearea unei coerente urbane, cat si prin noi dotari functionale publice.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICA

Beneficiarii doresc dezvoltarea in cadrul amplasamentului studiat a unui obiectiv de investitie care sa contribuie intr-o maniera pozitiva la dezvoltarea urbanistica a zonei din care face parte.

Corelat cu pozitia pe care o ocupa in teritoriu, in urma investitiilor avute in vedere de catre beneficiar, amplasamentul in cauza va gazdui o structura functionala mixta de dotari si servicii, devenind o arie urbana atractiva si reprezentativa pentru contextul urban din care face parte, contribuind decisiv la:

- Ridicarea gradului de finisare urbana;
- Completarea cu dotari si servicii;
- Rezolvarea problemelor de accesibilitate si conectivitate a zonei.

3.01 CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

Studiile si concluziile sunt valabile la data intocmirii Planului Urbanistic Zonal si sunt de marimea, complexitatea si specificul zonei studiate.

Evidentierea unor disfunctionalitati:

- Deficiente estetice: grad de finisare urbana foarte scazut;
- Mixaj functional incoerent prin instalarea in cladirile cu functiuni de locuire a unor activitati de tip secundar sau tertiar dintre care unele incompatibile cu acestea din cauza poluarii fonice, vizuale etc.;
- Pierderea intimitatii curtilor locuintelor prin utilizarea celor vecine pentru alte activitati: parcare, depozitare etc.;
- Degradarea calitatii locuirii si diminuarea prezentei acesteia;
- Volum mare de transport de marfuri pentru aprovizionare si desfacere.

Concluziile Studiului de trafic: – extras din studiu de trafic

In cadrul proiectului, a fost realizat un studiu de trafic de firma S.C. GOLDEN PROJECT S.R.L., concluziile au fost urmatoarele: „Conform prognozei traficul aferent strazii Calea Moldovei in functie de ipoteza de calcul se preconizeaza ca traficul sa creasca cu valori cuprinse intre 10-20% aferent anului 2025, respectiv intre 49-164% aferent anului 2035.

Traficul pe zona de acces a viitoarei investitii este estimat in anul 2025 la 700 de autovehicule etalon/zi si se considera ca acesta se va mentine constant si in 2035. In continuare raportul intre traficul din zona de acces aferent viitoarei investitii si traficul aferent strazii Calea Moldovei se mentine foarte mare, ca urmare consideram ca noul acces nu va crea problema de ambuteiaj aferent strazii Calea Moldovei. Avand in vedere ca prin noua investitie se doreste realizarea unui ansamblu de locuinte colective, noua investitie va genera in general un trafic mai ridicat dimineata si seara cand locuitori (riverani) vor merge respectiv vor reveni de la serviciu. Avand in vedere ca accesul si iesirea din teren se vor realiza doar pe relatie de dreapta, coraborat si cu faptul ca inainte de accesul spre viitoarea investitie exista o intersectie sub forma de sens giratoriu, ce obliga participantii la trafic sa reduca viteza consideram ca in continuare nu vor fi probleme in trafic care sa se datoreze noii investitii. Eventualele probleme care pot sa apara in trafic pot sa se nasca in urma implementarii proiectului "Linia verde de transport public", avand in vedere ca prin solutia aleasa aferent strazii Calea Moldovei se va crea o banda speciala aferenta mijloacelor de transport in comun. Prin crearea acestei benzi speciale care se va realiza pe actuala banda 1 a strazii Calea Moldovei tot traficul care in momentul actual se desfasoara pe doua benzi va fi translatat pe o singura banda (banda 2) ceea ce inseamna efectiv dublarea debitului aferent acestei benzi tinand cont ca volumul de autovehicule aferent transportului in comun este foarte mic, infim in comparatie cu restul autovehiculelor. O alta problema care poate sa creeze problema de ambuteiaj o reprezinta sensul giratoriu subdimensionat din zona intersectiei ce duce la Magazinul Selgros. In acest sens pentru imbunatatirea intersectiei consideram ca se impune modernizarea acesteia si realizarea unui sens giratoriu bine dimensionat sau semaforizarea actualului sens giratoriu. Aferent traficului de biciclete avand in vedere ca prin proiectul "Linia verde de transport public" se va realiza si o pista de biciclete, pe o parte din zona actualului trotuar, consideram ca aceasta categorie va creste mai mult decat a rezultat din calcule, dar avand in vedere ca pista de biciclete va fi separata de partea carosabila, bicicletele nu vor influenta traficul auto. Referitor la traficul pietonal, deoarece pista de biciclete se va executa pe o parte din actualul trotuar, este posibil ca acesta sa aiba de suferit. Mentionam ca pe zona aferenta viitoarei investitii, s-a prevazut atat continuarea pistei de biciclete cat si trotuare largi ce vor asigura traficului pietonal un tranzit fara probleme. In calculul privind traficul estimat nus-a tinut cont de eventuale investitii majore care pot creste semnificativ traficul sau il pot reduce semnificativ, o investitie in acest sens fiind realizarea unei centuri ocolitoare a municipiului.

Din punct de vedere al mediului, desigur orice crestere a traficului are ca si consecinte si marirea procentului de poluanti. Cu toate acestea politicile centrale dar si cele locale pot interveni prin implementarea unor reguli mai stricte privind interzicerea accesului autovehiculelor cu un grad mare de poluare in municipiu.”

Concluziile Studiului de insorire (studiul a fost realizat pentru dezvoltarea propusa):

În cadrul proiectului a fost realizat un studiu de insorire. Concluziile studiului au fost ca se respecta cerintele alin.1, art. 3 din OMS 119/2014, și anume iluminarea cu lumina naturală pe durată de minim 1 și 1/2 ore la solstițiul de iarnă a încăperilor de locuit din clădirea propusă și din locuințele învecinate.

Studiul a fost realizat cu ajutorul modulului specializat de calcul umbre al programului Archicad 25 produs de Graphisoft. Datele existente au fost introduse în program, formând un model tridimensional al clădirilor studiate. Direcția punctelor cardinale folosite este cea din planurile cadastrale. S-a specificat locația geografică precum și longitudinea și latitudinea. S-au specificat datele și momentele zilei alese (solstițiul de iarnă). Studiul s-a materializat prin generarea unei serii de imagini reprezentând grafic umbra purtată pe planul orizontal, produsă de ansamblul propus, precum și umbra purtată pe plan orizontal a construcțiilor învecinate, pentru depistarea anumitor probleme de insorire. În planșele desenate au fost prezentate grafic umbrele la solstițiul de iarnă (perioada cea mai defavorizată din an din punct de vedere al insoririi naturale). Clădirile vecine ce ar fi putut fi afectate au fost de asemenea numerotate pentru ușurința analizei.

Imobilul propus pe str. Calea Moldovei nr. 22 afectează insorirea imobilelor existente aflate în vecinătate pe str. Calea Moldovei nr. 24B, nr. 24C și cele de pe strada Ioan Sabau nr. 3, nr.5, nr. 7, însă toate vor beneficia în continuare de lumina solară directă la solstițiul de iarnă pe o durată de minim de **minim 1 și 1/2 ore**, respectându-se alin. 1, art. 3 din Ordinul 119/2014.

Toate imobilele sunt influențate parțial și total în anumite intervale orare, durată în care acestea se află total în umbră nedepășind o oră și jumătate în nici unul dintre cazuri.

În ceea ce privește studiul propriei clădiri, toate fațadele analizate beneficiază de cel puțin 1 și 1/2 ore de lumina solară naturală, aceasta propunând fațade orientate spre toate punctele cardinale.

3.02 PREVEDERI ALE PUG

Conform reglementărilor PUG (aprobat prin HCL 136/2013 prelungit cu HCL 184/2018 și RLU aferent):

UTR existent = IS1 – instituții, servicii, sedii ale unor companii și firme și alte servicii profesionale, servicii sociale, colective și personale – servicii turistice, hoteluri, pensiuni etc., lacasuri de cult.

P.O.T max. 50%, C.U.T max. 2.5 Adc/mp. Regim de înălțime max. Admis P+4E cu înălțime max. admisă 15 m.

3.03 OPERAȚIUNI PROPUSE:

Se propune dezvoltarea unei zone cu caracter mixt și modificarea reglementărilor urbanistice pentru schimbarea subzonei funcționale din IS1 în **L4 – subzona de locuire colectivă cu regim de construire discontinuu și înălțime maximă P+10 niveluri**.

Din punct de vedere al configurării spațial-volumetrice, zona necesită identitate și repere vizuale importante, astfel inserția unor accente dominante apare ca fiind viabilă. Din punct de vedere socio- economic, urbanizarea zonei studiate, situată într-un ansamblu de funcțiuni diverse (locuire de mici dimensiuni, funcțiuni industriale, comerciale, depozite etc.) necesită crearea spațiilor adecvate desfășurării activităților economice necesare cartierului și întregului oraș. Conceptul urbanistic constă în construirea unui ansamblu de locuințe colective cu spații comerciale la parter, cu regim de înălțime de max. P+10E. Ansamblul propus este compus din două corpuri (A și B), în care regimul de înălțime este discontinuu cu accente de 2S+P+6E+3ER.

Ansamblul rezidențial este compus din două corpuri de clădire A și B unite printr-un corp de legătură 2S+P+1E, după cum urmează :

- Corpul A in suprafata de aprox. 1715mp , paralel cu Calea Moldovei cu regimul de inaltime de 2S+P+6E+3ER (max 35m) cu retrageri succesive, cu functiunea de rezidential la nivelele superioare respectiv functiune mixta – comert servicii la nivelul parterului.

- Corpul B in suprafata construita de aprox. 1000mp, paralel cu limita posterioara de proprietate cu regimul de inaltime de 2S+P+6E+3ER (max 35m) cu retrageri succesive spre limita Nord- Estica de proprietate, precum si corpul de legatura 2S+P+1E, cu functiunea de rezidential la nivelele superioare respectiv functiune mixta – comert servicii la nivelul parterului.

Mobilarea prezentata in aceasta faza are un caracter informativ, putand suferi modificari in urma analizarii in cadrul comisiei de urbanism pentru faza PUZ.

3.04 VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Amplasamentul studiat este situat in intravilan, intr-un cadru urban. Tinand cont de zona actuala, ideea valorificarii cadrului natural trebuie privita prin prisma asigurarii unor suprafete de spatii verzi amenajate pe sol natural de minim 22,80 % pe amplasament, respectiv un procent de 7,43 % spatii verzi amenajate sub forma unor jardiniere peste parcarile subterane si vor avea min. 1m grosime sol, pentru a putea fi plantata vegetatie seminalta (arbusti) . Criteriile de amplasare functionala si spatiala, care vor sta la baza conceptului, vor fi subordonate cadrului natural nou creat, amplasamentul va fi gandit in procent de minim 30% ca si spatiu verde cu diferite tipuri de plantatii de arbori si arbusti. Propunerea de amenajare peisagistica aferenta spatiilor verzi, va limita dispunerea suprafetelor impermeabile in detrimentul maximizarii spatiilor cu suprafete libere -permeabile, complementare functiunilor propuse. Solutia adoptata pentru zona de locuinte a avut in vedere normativele in vigoare cu privire la forma, dimensiunile terenului, orientarea fata de punctele cardinale, astfel incat sa permita o buna insorire a fatadelor, tinand cont de functiunea propusa. Prin propunerile de amenajare aferente spatiilor verzi a obiectivelor previzionate, se va urmari limitarea circulatiilor auto la nivelul terenului amenajat in vederea maximizarii spatiilor destinate amenajarilor peisagere complementare obiectivelor cu caracter mixt propuse. Totodata pe limitele de proprietate laterale respectiv posterioara se va rezerva o fasie de spatii verzi plantata cu rol estetic si de ameliorare a climatului si calitatii aerului precum si cu rolul de bariera verde (tampon) pentru o mai buna izolare fonica si vizuala fata de vecinatatii.

3.05 MODERNIZAREA / ORGANIZAREA CIRCULATIEI

Propunerile de modernizare a circulatiei auto si pietonale din interiorul zonei studiate au in vedere – realizarea accesibilitatii respectiv asigurarea locurilor de parcare necesare functiunilor nou create.

Accesele auto si pietonele se vor realiza din str. Calea Moldovei si se va asigura accesul velo din str. Calea Moldovei pe intreg amplasamentul.

Propunerile de modernizare a circulatiei auto si pietonale din interiorul amplasamentului au in vedere doua directii distincte:

- realizarea accesibilitatii imobilelor propuse
- asigurarea locurilor de parcare necesare bunei functionari a obiectivelor propuse.

Asigurarea necesarului de parcaje:

Stationarea autovehiculelor se va realiza in interiorul parcelei, in afara circulatiilor publice. La nivelul terenului vor fi amenajate aprox. 49 de locuri de parcare, mare parte dintre ele fiind rezervate spatiilor cu functiunea de comert servicii aflate la parterul cladirilor, totodata pentru masinile electrice cu posturi de incarcare respectiv pentru persoanele cu dizabilitati.

3.06 ZONIFICARE FUNCTIONALA – REGLEMENTARI, BILANT TERITORIAL, INDICI URBANISTICI

REGLEMENTARI URBANISTICE

Suprafata studiata, asa cum a fost indicata in cadrul Avizului de oportunitate care sta la baza prezentului demers urbanistic, reprezinta amplasamentul cu suprafata totala de 9413 mp.

In conformitate cu prevederile Avizului de oportunitate aferent, din punct de vedere tehnic, prezenta documentatie propune:

Existent: conform reglementarilor PUG (aprobat prin HCL 136/2013 prelungit cu HCL 184/2018 si RLU aferent):

UTR existent = IS1 – institutii, servicii, sedii ale unor companii si firme si alte servicii profesionale, servicii sociale, colective si personale – servicii turistice, hoteluri, pensiuni etc., lacasuri de cult.

Propus: se propune dezvoltarea unei zone cu caracter mixt si modificarea reglementarilor urbanistice pentru schimbarea subzonei functionale din IS1 in **L4*** – **subzona mixta de locuire colectiva cu regim de construire discontinuu si inaltime maxima P+10 niveluri.**

Se propune reglementarea utilizarii terenului in cauza astfel incat acesta sa contribuie la coerenta spatiului urban prin corelarea cu prevederile functionale existente in vecinatatile imediate, asigurand legaturi firesti cu domeniul public.

BILANT TERRITORIAL AL ZONEI STUDIASTE

Suprafata studiata, asa cum a fost indicata in cadrul Avizului de oportunitate care sta la baza prezentului demers urbanistic, reprezinta amplasamentul cu suprafata totala de 9413 mp.

Criteriile de amplasare functionala si spatiala, care vor sta la baza reglementarilor urbanistice:

- Organizarea arhitectural – urbanistica a sitului;
- Reglementarea si asigurarea conditiilor de amplasare a constructiilor, constrangeri, regimul de aliniere, regimul de inaltime, relatiile functionale si estetice cu vecinatatiile, compatibilitatea functiunilor, amenajarile exterioare, stabilirea indicatiilor de ocupare a terenului;
- Organizarea circulatiilor auto-velo-pietonale
- Organizarea infrastructurii tehnico-edilitare bransamente si racorduri

- SITUATIA EXISTENTA




U.T.R. 31-IS1- subzona institutiilor publice si serviciilor de interes general

FUNCTIUNI			EXISTENT	
	S			%
Suprafata teren	9413 mp			100 %
Constructii	2842 mp			30.19 %
Suprafete pentru circulatii auto si pietonale	6571 mp			69.81 %
Spatii verzi amenajate	0.00 mp			0.00 %
Teren neamenajat	0.00 mp			0.00 %

INDICI URBANISTICI		MAXIMI	EXISTENT
		U.T.R. IS1	U.T.R. IS1
P.O.T.		50 %	30.19 %
C.U.T.		2.5	0.3

CONSTRUCII EXISTENTE PE PARCELA	
Constructia C1 (Parter) - nr.cad. 55472-C1	Cladire corp administrativ. Sc =819 mp
Constructia C2 (Parter) - nr.cad. 55472-C2	Hala de productie, depozit. Sc =1557 mp
Constructia C3 (Parter) - nr.cad. 55472-C3	Spalatorie, atelier de tinichigerie. Sc =291 mp
Constructia C4 (Parter) - nr.cad. 55472-C4	Depozit piese auto. Sc =147 mp
Constructia C5 (Parter) - nr.cad. 55472-C5	Post trafo. Sc =28 mp

- SITUATIA PROPUSA

FUNCTIUNI		PROPUSE	
	S	%	
Suprafata teren	9413 mp	100 %	
Suprafata construita (calcul POT)	2713.3 mp	28.83 %	
Suprafete pentru circulatii auto si pietonale	3853.70 mp	40.94 %	
Spatii verzi plantate natural pe sol	2146.80 mp	22.80 %	
Spatii verzi amenajate peste subsol cu min. 1.00 m grosime sol	699.20 mp	7.43 %	
Total	2846.00 mp	100 %	
Teren neamenajat	0.00 mp	0.00 %	
INDICI URBANISTICI		MAXIMI	PROPUSI
	U.T.R. L4*	U.T.R. L4*	
P.O.T. - Suprafata const. = 2713.3 mp	40 %	28.83 %	
C.U.T. - Suprafata const.desf. = 22858.70 mp	2.5	2.30	
REGIMUL DE INALTIME PROPUSE			
U.T.R. - L4*		2S+P+6E+3ER	
NR. LOCUINTELOR INDIVIDUALE / COLECTIVE			
PROPUSE		220	
NR. LOCURI DE PARCARE AUTO DIN INCINTA			
	SUBSOL	SUPRATERAN	
	231	49*	
TOTAL		280	
*Din care au fost alocate:			
	7 locuri de parcare pentru masini electrice: suprafata lor este cuprinsa in Suprafata pentru circulatii auto si pietonale conf. Bilant teritorial si nu sunt incluse in suprafata spatiilor verzi		
	3 locuri de parcare pentru persoane cu dizabilitati		
	4 locuri de parcare pentru taxi		

3.07 DEZVOLATAREA ECHIPARII EDILITARE

Amplasamentul studiat este complet echipat din punct de vedere edilitar. Traseele retelelor edilitare existente in zona sunt evidentiata –conform avizelor de amplasament ale detinatorilor de utilitati-pe plansa ARH-05 Plan de Reglementari- Echipare Edilitara. Imobilul va fi racordat la toate retelele edilitare existente in zona, in caz de nevoie, acestea vor fi redimensionate. Firidele de bransament si contorizare vor fi integrate in cladiri, sau, dupa caz in imprejurimi. Se interzice dispunerea aeriana a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV ETC.).

3.08 PROTECTIA MEDIULUI

Condițiile de autorizare a executării construcțiilor în amplasamentul studiat vor avea în vedere păstrarea calității mediului natural și a echilibrului ecologic caracteristic zonei de amplasament.

- Diminuarea /eliminarea surselor de poluare (emisii, deversări etc.): prin specificul funcțional al propunerilor nu se pune problema existenței unor surse de poluare care să necesite impunerea unor măsuri speciale.
- Prevenirea producerii riscurilor naturale: nu este cazul.
- Depozitarea controlată a deșeurilor: se vor amenaja 3 puncte de colectare selectivă a deșeurilor cu amplasare subterană.

Refacerea peisagistică și reabilitarea urbană: amplasamentul studiat este în prezent lipsit de vegetație. Amenajarea spațiilor ramase libere după finalizarea obiectivelor propuse presupune organizarea de spații verzi plantate pe sol natural în proporție de min. 30%.

3.09 OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA

A fost analizat regimul juridic al terenurilor în zona studiată precum și modul de circulație al terenurilor în funcție de destinația propusă.

Tipurile de proprietate identificate sunt:

- teren amplasament în proprietatea privată a beneficiarului
adiacent:
 - terenuri proprietate privată
 - terenuri aparținând domeniului public.

În interiorul amplasamentului studiat nu există categorii de costuri ce vor cădea în sarcina autorității publice locale.

4. CONCLUZII – MĂSURI ÎN CONTINUARE

CONSECINTE ECONOMICE ȘI SOCIALE: realizarea investiției propuse va avea un impact socio-economic pozitiv asupra zonei prin urbanizarea acesteia. Propunerea de noi dotări funcționale, amenajarea de spații verzi, accese velo și locuri de joacă pentru copii vor duce la o creștere calitativă a vieții, dar și la dezvoltarea viitoare a zonelor învecinate.

Prin PUZ se propune urbanizarea zonei în vederea valorificării potențialului de dezvoltare economică și urbană.

CATEGORII DE COSTURI: totalitatea categoriilor de costuri ce implică realizarea obiectivului sunt suportate de către investitor.

Intocmit,
arh. Daniel Barna

Sef de proiect,
arh. Claudiu Botea