



CONSILIUL LOCAL MUNICIPIUL BAIA MARE

Str. Gheorghe Șincai 37
430311, Baia Mare, România
Telefon: +40 262 213 824
Fax: +40 262 212 332
www.baiamare.ro

HOTĂRÂREA NR. 543/2017

privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal "ZONA GARĂ", generat de imobilul - spațiu public adiacent Gării C.F.R. Baia Mare, inițiator, PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BAIA MARE

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BAIA MARE, ÎNTRUNIT ÎN ȘEDINȚĂ ORDINARĂ,
JOI 21 DECEMBRIE 2017

Examinând:

- Proiectul de hotărâre, inițiat de către Primarul Municipiului Baia Mare, înregistrat cu nr. 706/2017;
- Raportul de specialitate, promovat de Arhitect Șef - Serviciul Dezvoltare Urbană, înregistrat sub nr. 38110/24.10.2017, prin care propune aprobarea Planului Urbanistic Zonal "ZONA GARĂ", generat de imobilul - spațiu public adiacent Gării C.F.R. Baia Mare, proiect nr. 1/2015 elaborat de S.C. RE-ACT NOW ARCHITECTURE S.R.L.- arh. urb. Mario George Kuibus, inițiator: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BAIA MARE;

Având în vedere :

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Articolele 47 și 56 ale Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Avizul Arhitectului Șef nr. 21450/02.09.2015;
- Faptul că informarea și consultarea publicului s-a făcut conform prevederilor Legii nr. 350/2001 cu completările și modificările ulterioare, a Ordinului M.D.R.T. nr. 2701/2010 și a Regulamentului local de implicare a publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism sau de amenajare a teritoriului aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Baia Mare nr.168/2011;
- Raportul informării și consultării publicului întocmit pentru documentația de urbanism - Plan Urbanistic Zonal "ZONA GARĂ", municipiul Baia Mare;
- Îndeplinirea procedurii prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- Articolul 36, alin. 2, lit. c, alin. 5, lit. c din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Avizul comisiei de specialitate, din cadrul Consiliului Local Baia Mare;
- Avizul secretarului Municipiului Baia Mare.

În temeiul prevederilor:

- Art. 39, alin. 1, art. 45 și art. 115, alin. 1, lit. b, din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 Se aprobă Planul Urbanistic Zonal "Zona Gară", generat de imobilul - spațiu public adiacent Gării C.F.R. Baia Mare, proiect nr. 1/2015 elaborat de S.C. RE-ACT NOW ARCHITECTURE S.R.L.- arh. urb. Mario George Kuibus, inițiator,Primăria Municipiului Baia Mare, în conformitate cu Anexele nr. 1, 2 și 3, părți componente ale documentației de urbanism, reprezentând Avizul Arhitectului Șef, Planul de reglementări urbanistice vizat spre neschimbare și Regulamentul Local de Urbanism.

Art. 2 Se aprobă Raportul informării și consultării publicului.

Art. 3 Prezenta documentație are caracter de reglementare specifică și nu dă dreptul la construire până la obținerea autorizației de construire.

Art. 4 Valabilitatea Planului Urbanistic Zonal este de 60 luni de la data adoptării prezentei hotărâre.

Art. 5 Anexele nr. 1, 2 și 3 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 6 Arhitectul Șef - prin structurile de specialitate va răspunde de includerea Planului Urbanistic Zonal, aprobat la art. 1 din prezenta hotărâre, în Planul Urbanistic General.

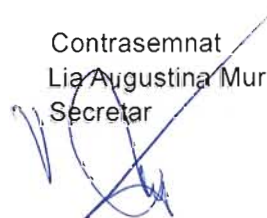
Art. 7 Prezenta hotărâre se comunică la:

- Instituția Prefectului Județului Maramureș;
- Primarul Municipiului Baia Mare;
- Arhitectul Șef;
- Serviciul Dezvoltare Urbană; ✓
- S.C. RE-ACT NOW ARCHITECTURE S.R.L., București, sectorul 1, Calea Griviței nr. 8-10, etaj 7;
- Direcția Generală Dezvoltare Publică;
- Serviciul Administrație Publică Locală.

Kovács Richárd
Președinte de ședință



Contrasemnat
Lia Augustina Mureșan
Secretar



Total consilieri	23
Prezenți	23
Pentru	23
Impotrivă	-
Abțineri	-



MUNICIPIUL BAIA MARE

ARHITECT ȘEF
DIRECȚIA URBANISM
SERVICIUL DEZVOLTARE URBANĂ

Str. Gheorghe Șincai 37
430311, Baia Mare, România
Telefon: +40 262 213 824

Fax: +40 262 212 332
Email: primar@baia mare.ro
Web: www.baia mare.ro



Nr.21450 / 02.09.2015

Comisia Tehnică de Amenajarea Teritoriului și Urbanism a Municipiului Baia Mare

Denumire proiect :

PUZ - " Plan Urbanistic Zonal - ZONA GARĂ" Municipiul Baia Mare

Inițiator:

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BAIA MARE

Baia Mare, strada Gheorghe Șincai, nr.37,
jud. Maramureș

Conform PUG - Zona studiată este cuprinsă în intravilanul municipiului Baia Mare zona **V 1a** - Parcuri, grădini publice orașenești și de cartier, scuaruri în ansambluri rezidențiale și fâșii plantate publice adiacente zonei **CM** - Zonă mixtă conținând, servicii și echipamente publice, servicii de interes general (servicii manageriale, tehnice, profesionale, sociale, colective și personale, comerț, hoteluri, restaurante, loisir), activități productive mici, nepoluante și locuințe, subzonele **CM 1** - subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+10; **CM 2** - subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+5; **L 5** - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii și înalte (P+3,5 - P+8,10), situate în ansambluri preponderent rezidențiale

Faza de proiectare: P.U.Z.

Proiect: 1 din 2015

Elaborator:

S.C. RE-ACT NOW ARCHITECTURE S.R.L.- arh. urb. Mario George Kuibus

București, sectorul 1, Calea Griviței, nr. 8 -10, etaj 7

Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism, organ consultativ cu atribuții de avizare, expertiza tehnică și consultanță, constituită în baza HCL nr. 221/2012, întrunită în ședința din data de 13.08.2015, ca urmare a analizării documentației și a rezultatului votului prezentat alăturat: voturi pentru: 6, voturi împotriva: -, abțineri: -, emite:

AVIZ FAVORABIL

Pentru documentația de urbanism PUZ - " Plan Urbanistic Zonal - ZONA GARĂ" Municipiul Baia Mare și regulamentul anexă, prin care se stabilesc reglementările urbanistice pentru organizarea și amenajarea teritoriului, în vederea restructurării spațiului public adiacent Gării CFR Baia Mare, cu următoarele condiții:

- Documentația de urbanism P.U.Z. se va completa conform L350/2001 și se vor respecta prevederile Regulamentului General de Urbanism aprobat prin H.G. nr. 525/1996
- Oportunitatea amenajării spațiului urban rezultă din strategia de dezvoltare durabilă a Municipiului Baia Mare elaborată până în anul 2020, în care au fost identificate și direcțiile de dezvoltare urbană.

- Din punct de vedere funcțional, zona se pretează amenajării și sistematizării verticale a spațiului public astfel încât spațiul public să devină atractiv pentru cetățenii orașului, atât pentru activitățile de recreere, de tranzit, de primire a vizitatorilor, cât și pentru funcțiunile comerciale situate perimetral.
- Va fi studiată circulația auto dinspre est, strada Gării spre gara CFR.
- Va fi studiată posibilitatea relocării stației de taxi și a parcarilor auto.
- Se va propune o subtraversare carosabilă sub liniile de cale ferată pentru a se crea legătura cu zona de vest a municipiului, Cartierul Depozitelor.
- Planul urbanistic zonal se va corela cu PUZ Cartier Pitea Viteazul.
- Soluția de reconfigurare a tramei stradale va fi supusă avizării Comisiei Municipale de Sistematizare a Circulației.

Situația existentă

- Teren studiat: suprafața: 18385,8 mp
- Construcții existente: 55mp - stație autobuz, chioscuri
- Înălțimea construcțiilor: maxim 5,3m, parter
- Carosabil existent: Lățime: bd. Traian – 14m, str. Gării 7,4m
- Suprafață: 6332mp
- Trotuare existente: Lățime: min 1,2m
- Suprafață: 3312m
- Spații verzi existente: suprafața: 4224mp
- număr copaci: 60
- Parcaje existente: suprafața : 1100mp
- nr. de locuri: 88



1. Indicatori urbanistici conform PUG - aprobat prin HCL nr. 349/1999:

Pentru U.T.R. V 1a - Parcuri, grădini publice orașenești și de cartier, scuaruri în ansambluri rezidențiale și fâșii plantate publice adiacente zonei CM – Zonă mixtă conținând, servicii și echipamente publice, servicii de interes general (servicii manageriale, tehnice, profesionale, sociale, colective și personale, comerț, hoteluri, restaurante, loisir), activități productive mici, nepoluante și locuințe, subzonele CM 1 - subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+10; CM 2 – subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+5; L 5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii și înalte (P+3,5 - P+8,10), situate în ansambluri preponderent rezidențiale

Zonificarea funcțională propusă

- Vsp - Piațetă publică agrementată cu spații verzi;
- L5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii și înalte (P+3,5 - P+8,10), situate în ansambluri preponderent rezidențiale;
- CM1 - Subzonă cu clădiri înalte (maxim P+10);
- T 1 - Subzona transporturilor rutiere.

2. Indicatori urbanistici propuși:

Vsp - Piațetă publică agrementată cu spații verzi

- POT maxim = 10 %
- CUT maxim = 0.15
- Rh maxim P; Înălțimea maximă admisă nu va depăși P – 4 m.
- G.O.= 80%
- Sp.V.= 20%

Sunt admise numai funcțiunile specifice și conexe loisirului sau destinate utilizării publice, după cum urmează :

- circulații pietonale;
- spații plantate, spații verzi amenajate, în relație cu spațiul public;



- piste cicliști;
- mobilier urban, amenajări pentru promenadă, amfiteatru, joc și odihnă;
- pavilioane pentru comerț en-detail și alimentație publică, servicii, pentru expoziții și activități culturale (spectacole și biblioteci în aer liber, pavilioane cu utilizare flexibilă sau cu diferite tematici).

Având în vedere structurarea unității teritoriale de referință **Vsp** pe o parcelă proprietate publică, cu destinație de piațetă publică reprezentativă, vor fi permise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform planșei de reglementări.

L5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii si înalte (P+3,5 - P+8,10), situate in ansambluri preponderent rezidențiale;

- POT maxim P+4,8 = 20%
- POT maxim P+3.4 = 30%
- CUT maxim P+4,8 = 1.0
- CUT maxim P+3.4 = 0.8

CM1 - Subzonă cu clădiri înalte (maxim P+10);

- POT maxim = 85%
- CUT maxim = 2.2 mp.ADC/mp.teren

T 1 - Subzona transporturilor rutiere

- POT maxim = 50%
- CUT volumetric maxim = 15 mc/mp teren.

Certificatul de urbanism nr.917 din 04.08.2015.

Primarul Municipiului Baia Mare
Cătălin Chereches

Arhitect Șef
Dinculescu Mircea

Director Executiv Direcția de Urbanism
Morth Izabella

Șef serviciu Dezvoltare Urbană
Ionce Mirela

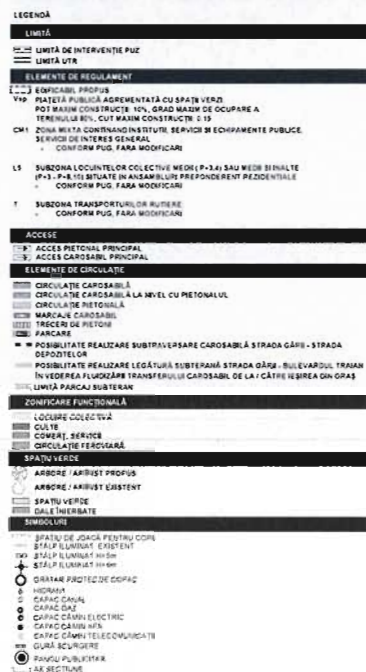
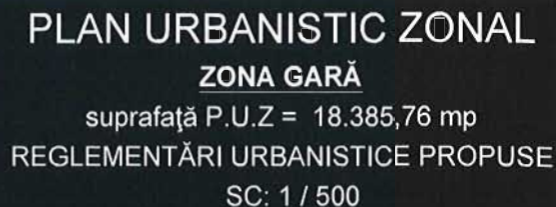
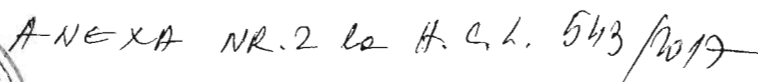


Table 1: Project Summary

Project Name	Location	Size (sq ft)	Units	Estimated Cost (\$)	Estimated Revenue (\$)	Net Cost (\$)
Project A	1st St & 2nd St	10,000	50	1,000,000	500,000	500,000
Project B	2nd St & 3rd St	15,000	75	1,500,000	750,000	750,000
Project C	3rd St & 4th St	20,000	100	2,000,000	1,000,000	1,000,000

Table 2: Financial Summary

Category	Item	Amount (\$)
Total Revenue	Revenue from Units	1,250,000
	Revenue from Parking	125,000
	Revenue from Other	125,000
Total Costs	Construction Costs	2,500,000
	Operating Costs	250,000
	Other Costs	250,000
Net Cost	Net Cost (Total Costs - Total Revenue)	1,250,000
	Net Cost per Unit	25,000

Table 3: Sensitivity Analysis

Variable	Value	Net Cost (\$)	Net Cost per Unit (\$)
Construction Costs	2,500,000	1,250,000	25,000
Operating Costs	250,000	1,250,000	25,000
Other Costs	250,000	1,250,000	25,000

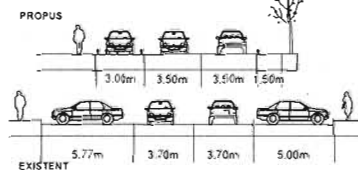
Table 4: Breakdown of Costs

Category	Item	Amount (\$)
Construction Costs	Land	1,000,000
	Building	1,000,000
	Other	500,000
Operating Costs	Salaries	125,000
	Utilities	125,000
	Other	125,000
Other Costs	Insurance	125,000
	Marketing	125,000
	Other	125,000

Table 5: Summary of Results

Category	Item	Amount (\$)
Total Revenue	Revenue from Units	1,250,000
	Revenue from Parking	125,000
	Revenue from Other	125,000
Total Costs	Construction Costs	2,500,000
	Operating Costs	250,000
	Other Costs	250,000
Net Cost	Net Cost (Total Costs - Total Revenue)	1,250,000
	Net Cost per Unit	25,000

SCARA 1:200



ELABORATOR PLAN URBANISTIC ZONAL

MUNICIPIUL BAIA MARE



CELEBRE PROCE

PUZ ZONA GARĂ

CONTRACT NO.	
--------------	--

3423
07/16/2015



2014年12月10日

PRELIMINARY LINGUISTIC ZONE

ZONA GARĂ

REGLEMENTĂR
URBANISTICE
PROPUSE

PL 2.2

5.926
1.259
0.916

114705

PLAN URBANISTIC ZONAL „ZONA GARĂ” - REGULAMENTUL LOCAL DE URBANISM



I. Dispoziții generale

1. Rolul RLU

1.1.a. Regulamentul local de urbanism aferent Planului urbanistic zonal este o documentație cu caracter de reglementare care cuprinde prevederi referitoare la modul de utilizare a terenurilor, de realizare și utilizare a construcțiilor pe teritoriul zonei de studiu. Normele cuprinse în prezentul Regulament sunt obligatorii în vederea executării de construcții în limitele zonei de studiu prevăzute în planșa de Reglementări.

1.1.b. Regulamentul local de urbanism însoțește Planul urbanistic zonal Zona Gării, Municipiul Baia Mare și explicitează și detaliază prevederile cu caracter de reglementare ale PUZ.

1.1.c. Regulamentul local de urbanism constituie act de autoritate al administrației publice locale și se aprobă de către Consiliul local, pe baza avizelor obținute, în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, republicată în 1996.

1.1.d. Orice documentație de urbanism, ulterioară PUZ, care schimbă concepția generală care a stat la baza PUZ-ului Zona Gării, Municipiul Baia Mare, determină modificarea PUZ și aprobarea conform legii.

1.1.e. Modificarea Regulamentului local de urbanism al PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, se va face numai în spiritul prevederilor Regulamentului general de urbanism; aprobarea unor modificări ale PUZ și implicit ale Regulamentului local de urbanism, se pot face numai cu respectarea filierei de avizare/ aprobare, pe care a urmat-o și documentația inițială.

2. Baza legală a elaborării

1.2.a. La baza elaborării Regulamentului local de urbanism aferent PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, au stat, în principal:

- Legea nr. 350 din 06.07.2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului - cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul 233/2016 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Legii 350/2001
- Ordinul 90 / 1991 pentru aprobarea formularelor, a procedurii de autorizare și a conținutului documentațiilor prevăzute de Legea nr. 50/1991
- H.G. nr. 525 din 27.06.1996, republicată în 2002 pentru aprobarea regulamentului general de urbanism, text actualizat la data de 24.05.2011
- Ordin M.L.P.A.T. NR. 13/N/10.0403.1999 pentru aprobare reglementare tehnică „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General” – Indicativ GP038/99;
- Ordin M.L.P.A.T. NR. 21/N/10.04.2000 pentru aprobarea reglementării tehnice „GHID PRIVIND ELABORAREA ȘI APROBAREA REGULAMENTELOR LOCALE DE URBANISM” Indicativ GM-007-2000;



- Ordin M.L.P.A.T. nr. 176/N/16.08.2000 pentru aprobare reglementare tehnică „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic zonal” – Indicativ GM-010-2000;
- Ordin M.T.C.T nr. 562 din 20.10.2003 pentru aprobare Metodologie de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate (PUZ);
- Ordinul M.D.R.T. nr. 2701 din 30.12.2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții - cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții - cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 7/1996 a cadastrului și a publicității imobiliare cu modificările și completările ulterioare
- Legea nr. 18 din 19.02.1991 privind fondul funciar - cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 215 din 23.04.2001 privind administrația publică locală - cu modificările și completările ulterioare;
- Legea 33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică republicată în 2011
- Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia - cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 24 din 15.01.2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane - cu modificările și completările ulterioare;
- O.U.G. nr. 195 din 22.12.2005 privind protecția mediului. Text actualizat la data de 16.10.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Rectificarea publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 88 din 31/01/2006, Legea nr. 265/2006, O.U.G. nr. 114/2007, O.U.G. nr. 57/2007, O.U.G. nr. 164/2008, O.U.G. nr. 71/2011, O.U.G. nr. 58/2012;
- Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice. Versiune consolidată la data de: 15/02/2011;
- Ordin Ministerul Sănătății nr. 536 din 23.06.1997 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației; cu modificările și completările ulterioare



1.2.b. Regulamentul local de urbanism aferent PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, detaliază prevederile Regulamentului General de Urbanism și respectă prevederile Planului Urbanistic General Municipiului Baia Mare în vigoare la momentul realizării prezentei documentații.

3. Domeniul de aplicare

1.3.a. Planul Urbanistic Zonal și Regulamentul Local de Urbanism aferent PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, cuprinde norme obligatorii pentru autorizarea executării construcțiilor din zona Gării, Municipiul Baia Mare,

1.3.b. Zonificarea funcțională a arealului s-a stabilit în funcție de categoriile de activități propuse în conformitate cu prevederile art. 14 din Regulamentul General de Urbanism și este evidențiată în planșa de Reglementări. Pe baza acestei zonificări, se stabilesc condițiile de amplasare și conformare a construcțiilor, ce se vor respecta pentru fiecare zonă funcțională.

Funcțiunile urbane reprezintă domenii specifice de activitate umană, care se desfășoară într-o localitate, determinate de necesitățile populației și condiționate de caracteristicile cadrului natural. Ele sunt localizate teritorial în planșa desenată și au indicatori spațiali și indicatori de funcționare specificați în Regulamentul local de urbanism și corelați cu anexa nr. 2 la RGU.

Autorizarea executării construcțiilor se face cu condiția asigurării compatibilității dintre destinația construcției și funcțiunea dominantă a zonei, în conformitate cu zonificarea funcțională stabilită prin Regulamentul local și cu anexa nr. 1 din RGU.

II. Zonificarea funcțională

1.1 Unități și subunități funcționale

La nivelul PUZ Zona Gării, se regăsesc 4 zone funcționale, ce corespund tipurilor de unități teritoriale de referință, după cum urmează:

- Vsp – Piațetă publică agrementată cu spații verzi;
- L5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii si inalte (P+3,5 - P+8,10), situate in ansambluri preponderent rezidentiale;
- CM1 – Subzonă cu clădiri înalte (maxim P+10);
- T 1 - Subzona transporturilor rutiere.

III. Prevederi la nivelul unităților și subunităților funcționale

1.1. PREVEDERI UTR Vsp – Piațetă publică agrementată cu spații verzi

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ



ARTICOLUL 1 - UTILIZĂRI ADMISE

Sunt admise numai funcțiunile specifice și conexe loisirului sau destinate utilizării publice, după cum urmează :

- circulații pietonale;
- spații plantate, spații verzi amenajate, în relație cu spațiul public;
- piste cicliști;
- mobilier urban, amenajări pentru promenadă, amfiteatru, joc și odihnă, pergole, umbrare;
- pavilioane pentru comerț en-detail și alimentație publică, servicii, pentru expoziții, activități culturale (spectacole și biblioteci în aer liber, pavilioane cu utilizare flexibilă sau cu diferite tematici);
- se admite amenajarea pietonală a spațiilor destinate parcărilor, până la momentul realizării acestora din urmă.

ARTICOLUL 2 - UTILIZĂRI INTERZISE

- Se interzic orice intervenții care contravin legilor și normelor în vigoare.
- Se interzic orice schimbări ale funcțiunilor spațiilor publice - a piețelor publice și spațiilor verzi și a circulației pietonale;
- Se interzice localizarea spontană a tonetelor și tarabelor temporare în perimetrul pieței publice, fără un studiu preliminar de organizare spațială care să ateste că tranzitului pietonal se va desfășura în condiții optime;
- Se interzice amplasarea de parcaje supraterrane în interiorul limitei UTR;
- Se interzice utilizarea pentru funcțiuni fără caracter de reprezentativitate publică (producție, depozitare ș.a)
- Se interzice localizarea pavilioanelor pe spațiile verzi;
- Se interzice utilizarea carosabilă a amplasamentului, alta decât cea ocazională pentru întreținere, aprovizionare sau urgență;
- Se interzice amplasarea de parcaje supraterrane în interiorul limitei UTR, cu excepția zonelor special reglementate în acest sens conform planșelor de reglementări .



SECȚIUNEA II : CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFIGURARE A CLĂDIRILOR

ARTICOLUL 3 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

Având în vedere structurarea unității teritoriale de referință Vsp pe o parcelă proprietate publică, cu destinație de piațetă publică reprezentativă, vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel).

ARTICOLUL 4 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

Vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel). Orientarea gradenelor din dreptul pergolei se face dinspre platforma perimetrală locuințelor colective către piață.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

Vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel). Orientarea gradenelor din dreptul pergolei se face dinspre platforma perimetrală locuințelor colective către piață.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

Vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel). Orientarea gradenelor din dreptul pergolei se face dinspre platforma perimetrală locuințelor colective către piață.

ARTICOLUL 7 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

- Se va asigura accesul pietonal fără restricții.
- Se va asigura accesul din circulațiile publice pentru întreținere și aprovizionare;
- Se va asigura accesul mașinilor de pompieri și de la salubritate;
- Conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pantele, rampele și racordurile sunt configurate astfel încât să fie asigurat accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii în spațiile publice. Traversările și trecerile de pietoni sunt prevăzute cu covoare tactile

pentru nevăzători și deficiențe de vedere. Covoarele tactile sunt obținute prin inserții metalice în pavaj.

Sistematizarea terenului de pe zona pietonală va fi realizată astfel încât accesul pietonilor și persoanelor cu dizabilități să se realizeze conform normativelor în vigoare. Rampele vor avea o pantă maximă de 8% cu lungimea maximă de 10m și cu podeste de minim 1,20m.



ARTICOLUL 8 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

Se admite exclusiv amplasarea parcajelor în subteran, în sensul păstrării spațiilor publice, libere de circulația și staționarea autovehiculelor; autoutilitarele (pompieri, salubritate) și autovehiculele de aprovizionare vor putea staționa numai pentru o perioadă scurtă de timp, limitată, în areale care nu împiedică circulațiile ușoare (pietoni, cicliști).

ARTICOLUL 9 - ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

Înălțimea maximă admisă nu va depăși

- 3.5 metri în cazul pavilioanelor
- 6 m în cazul pergolelor

ARTICOLUL 10 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

Pergola are potențialul cel mai mare de a oferi identitate spațiului în timp. Deși rolul ei principal este acela de umbrar, își însușește și atributele de element semnal și definitoriu al spațiului. Morfologia structurii îi permite să îndeplinească funcția de element unificator al spațiului. Tensiunea generată între planele orizontale (cel al pardoselii și cel al acoperirii) se descarcă vizual prin intermediul pavilioanelor, care au rol de element de legătură.

Se recomandă ca pavilioanele să aibă o structură metalică zveltă, cu închideri complet vitrate care să aibă un impact minim asupra imaginii arhitecturale de valoare a zonei, permițând totodată o flexibilitate de utilizare în funcție de anotimp. În sezonul cald aceste închideri ar trebui să permită o deschidere completă a spațiului interior (cu excepția volumului opac aferent anexelor).

Acoperirea se va face în sistem terasat. Sistemele de colectare și distribuție a apelor pluviale nu vor fi aparente, ci integrate în arhitectura volumelor.

Se recomandă adecvarea mobilierului urban și a instalațiilor la caracterul diferitelor contexte arhitectural-urbanistice. Mobilierul urban propus se subordonează ca morfologie conceptului general al amenajării. Designul obiectelor unice se integrează în atmosfera specifică a pieței. Sunt propuse obiecte cu rol preponderent funcțional (bolard, loc de stat, coș de gunoi, rastel de biciclete etc.) sau rol preponderent de orientare și semnalizare (stâlpi de iluminat, totem, panou afișaj stradal etc). Materialele alese oferă simultan rezistența și confortul necesar. Paleta cromatică și texturile sunt adaptate specificului locului în care obiectele sunt amplasate.



ARTICOLUL 11 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

Se vor asigura: alimentarea cu apă, colectarea apelor uzate, alimentarea cu energie electrică, telefonie fixă și iluminat public conform cerințelor funcționale ale pavilioanelor, sau a necesităților spațiului public sau plantat, în care este admis accesul publicului.

ARTICOLUL 12 - SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

Se recomandă, din considerente ecologice, utilizarea speciilor locale adaptate condițiilor climatice și favorabile faunei antropofile specifice, cu excepția segmentelor decorative cu caracter special. Gazonul utilizat pentru spațiile verzi va fi unul care permite staționarea pietonală, șederea, călcarea.

Spațiul verde se subordonează ca dispunere și geometrie conceptului general al spațiului. Axele de cristalizare generează suprafețe triangulate și în cazul spațiului verde. Verdele este dispus în așa fel încât să fie accesibil către pietoni. El este redistribuit din zona de separare a benzilor de circulație carosabile. În plan, densitatea mai mare de verde este realizată către bulevard și în jurul locurilor de parcare. Astfel poate oferi o barieră verde împotriva zgomotului și agitației generate de autovehicule. Spre deosebire de covorul de pavaj, spațiul verde este tratat diferit pe axa Z. Înălțimea acestuia variază față de cota 0 a terenului cu până la 150 cm.

Copacii sunt plantați ca aliniament de-a lungul bulevardului. În zona spațiului pietonal, arborii și arbuștii sunt plantați în centrul de greutate al unui triunghi de vegetație. Vor fi alese specii ce ajung la maturitate într-o perioadă scurtă pentru a înlocui într-o perioadă scurtă zona verde desființată datorită sistematizării terenului.

ARTICOLUL 13 - ÎMPREJMUIRI

Spațiile publice vor fi împrejmuite cu ajutorul unor bolarzi, care să împiedice accesul auto sau parcare abuzivă, bolarzi cu o înălțime de max.60cm – pentru delimitarea carosabilului de pietonal și spațiu verde. Pentru alimentarea și întreținerea spațiilor publice se permite utilizarea unor bolarzi retractabili.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 14 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE AL TERENULUI (POT)

POT al tuturor construcțiilor însumate, raportat la întreaga suprafață UTR = maxim 10%

Grad de ocupare a terenului incluzând suprafețele construite, circulațiile carosabile și pietonale ca platforme construite= maxim 80%



ARTICOLUL 15 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE AL TERENULUI (CUT)

CUT al tuturor construcțiilor însumate, raportat la întreaga suprafață UTR = maxim 0.15 mp ADC/ mp UTR

Coeficient de ocupare a terenului incluzând suprafețele construite, circulațiile carosabile și pietonale ca platforme construite= maxim 0.85 mp ADC/ mp UTR

1.2 UTR T1 – conform PUG, fără modificări

T 1 - SUBZONA TRANSPORTURILOR RUTIERE

1.3 UTR L5 – conform PUG, fără modificări

L 5 – SUBZONA LOCUINTELOR COLECTIVE MEDII (P+3.4) SAU MEDII SI INALTE (P+3 - P+8.10) SITUATE IN ANSAMBLURI PREPONDERENT REZIDENTIALE

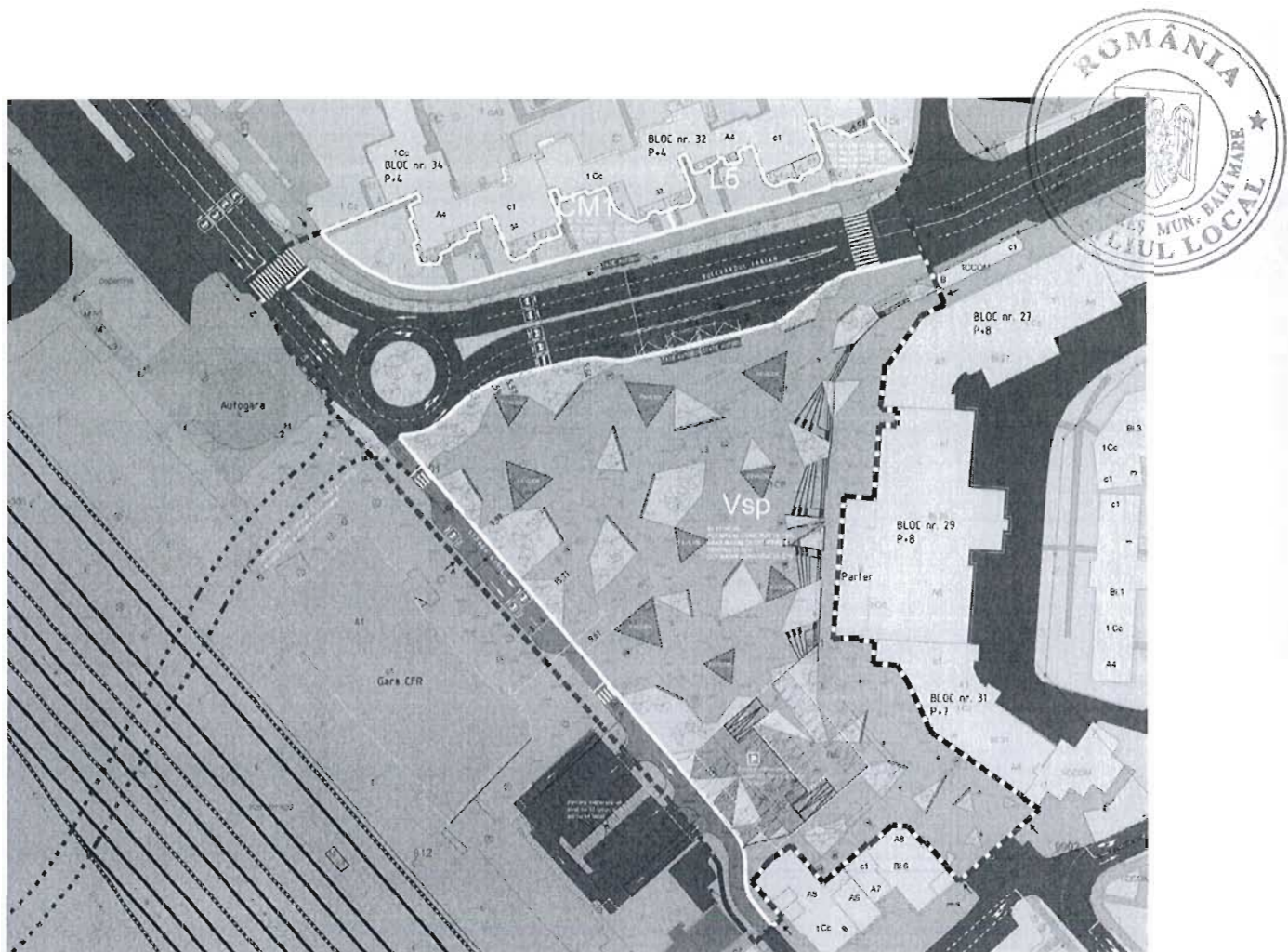
1.4 UTR CM1 – conform PUG, fără modificări

CM - ZONA MIXTA CONTINAND INSTITUTII, SERVICII SI ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (SERVICII MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, HOTELURI, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE

IV. Unități teritoriale de referință (UTR)

La nivelul PUZ Zona Gării, se regăsesc 4 zone funcționale, ce corespund tipurilor de unități teritoriale de referință, după cum urmează:

- Vsp – Piațetă publică agrementată cu spații verzi
- L5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii si inalte (P+3,5 - P+8,10), situate in ansambluri preponderent rezidentiale
- CM1 – Subzonă cu clădiri înalte (maxim P+10)
- T 1 - Subzona transporturilor rutiere



Tabel ponderi UTR comparativ situația existentă- situația propusă

TOTAL intervenție	MIGRAȚIA SUPRAFETELOR DE TEREN PE UTR-URI			UTR propus	suprafață	%
	UTR existent	suprafață	%			
18385,76	V1a	896,89	4,88%	Vsp	11110,35	60,43%
	V1a	849,9	4,62%			
	CM2	463,19	2,52%			
	CM1	859,6	4,68%			
	L5	580,89	3,16%			
	T	14735,29	80,15%	T	5834,92	31,74%

Arh. Urb. Mario George Kuibus



calea grivitei 8-10, et.7, sector 1, bucuresti
tel : 021.307 92 93/94, 0744 429 228
fax : 021.310 34 20
e-mail : office@re-act.ro
www.re-act.ro
cod fiscal ro 5771340
nr. inreg. j40/11098/1994

PLAN URBANISTIC ZONAL **ZONA GARĂ**, MUNICIPIUL BAIA MARE

DENUMIRE PROIECT:	PLAN URBANISTIC ZONAL ZONA GARĂ MUNICIPIUL BAIA MARE
SPECIALITATEA:	URBANISM
AMPLASAMENT:	ZONA GĂRII, SPAȚIUL PUBLIC DEFINIT DE LIMITA FRONTURILOR AFERENTE STRĂZILOR BULEVARDUL TRAIAN ÎN PARTEA DE NORD-VEST, STRADA GĂRII ÎN PARTEA DE SUD-VEST ȘI FRONTUL BLOCURILOR NR. 27, 29 ȘI 31 LA E ȘI FRONTUL BLOCULUI NR. 32 LA N, BAIA MARE, JUD. MARAMUREȘ
BENEFICIAR:	MUNICIPIUL BAIA MARE

DATA: **IUNIE 2017**

ŞEF PROIECT:

Arh. Mario George Kuibuş

COLECTIV DE ELABORARE:

Arh. Mario George Kuibuş

Urb. Teodor Manea

Urb. Mihaela Puşnava

VERIFICAT:

Arh. Mario George Kuibuş

A - PIESE SCRISE

Volumul I. MEMORIU GENERAL

1. Introducere

1.1. - Date de recunoaștere a documentației

1.2. - Obiectul lucrării

1.3. - Surse documentare

2. Stadiul actual al dezvoltării

2.1. Evoluția zonei

2.2. Încadrare în localitate

2.3. Elemente ale cadrului natural

2.4. Circulația

2.5. Ocuparea terenurilor

2.6. Echipare edilitară

2.7. Probleme de mediu

3. Propuneri de dezvoltare urbanistică

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

3.2. Prevederi ale PUG

3.3. Valorificarea cadrului natural

3.4. Modernizarea circulației

3.5. Zonificare funcțională- reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici

3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

3.7. Protecția mediului

3.8. Regim juridic și obiective de utilitate publică

4. Concluzii

Volumul II. REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

I. Dispoziții generale

1. Rolul RLU

2. Baza legală a elaborării

3. Domeniul de aplicare

II. Zonificarea funcțională

1.1 Unități și subunități funcționale

III. Prevederi la nivelul unităților și subunităților funcționale

IV. Unități teritoriale de referință (UTR)

B - PIESE DESENATE

Planșa 0- ÎNCADRARE ÎN TERITORIU-diverse scări

Planșa 1- SITUAȚIA EXISTENTĂ, scara 1: 500

Planșa 2.1 - REGLEMENTĂRI URBANISTICE- ZONIFICARE FUNCȚIONALĂ, scara 1: 500

Planșa 3- REGLEMENTĂRI- ECHIPARE EDILITARĂ, scara 1: 500

Planșa 4- PROPRIETATEA ASUPRA TERENURILOR, scara 1: 500

Planșa 5- PLAN DE CIRCULAȚII, scara 1: 5000

1. INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

Titlul lucrării:

PLAN URBANISTIC ZONAL Zona Gării

Proiectant: SC Re-act Now Architecture SRL

Șef proiect: Arh. George Mario Kuibuș

Colectiv de elaborare:

Arh. George Mario Kuibuș

Urb. Teodor Manea

Urb. Mihaela Pușnava

Beneficiar:

MUNICIPIUL BAIA MARE

Data elaborării:

Decembrie 2015

1.2. Obiectul PUZ

Pentru dezvoltarea Zonei Gării, amplasată în sud-vestul municipiului Baia Mare, reglementările spațiului public definit de limita fronturilor aferente străzilor Bulevardul Traian (în partea de nord-vest), Strada Gării (în partea de sud-vest) și fronturile blocurilor nr. 27, 29 și 31 la E și frontul blocului nr. 32 la N, Baia Mare, Jud. Maramureș, vizează amenajarea coerentă a acestui spațiu iconic aferent nodului intermodal, definit de prezența Gării, ce funcționează ca poartă de intrare în oraș. Accentul este pus pe conexiunile dintre obiectivele de interes public: a sistemului de spații verzi corelat cu cel al spațiilor publice pietonale, traseelor pietonale și traseelor pentru bicicliști.

Viziunea de dezvoltare pentru municipiul Baia Mare, în conformitate cu Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, se referă la **dezvoltarea și recalibrarea economică**, cu **încurajarea sectorului turistico-cultural**. Prin punerea în valoare și augmentarea valorii spațiilor publice reprezentative, prin ridicarea gradului de atractivitate al acestora, este promovată identitatea orașului.

Astfel, în 2020, orașul reprezintă un pol emergent de artă și cultură alternativă, cu o ofertă complementară Clujului, diversificată, care atrage turiști. Aceasta este calibrată la o agendă sportivă, ce coordonează manifestări și evenimente sportive de interes regional.

Baia Mare devine un oraș bine-conectat regional, cu distanțe-timp medii care întăresc relația cu municipiile Cluj-Napoca, Zalău și Satu Mare, atât rutier, cât și feroviar. Baia Mare ajunge să dispună de un sistem de transport public eficient, cu un grad mare de deservire, cu un parc de vehicule rulante eficiente energetic, utilizat zilnic de o mare parte a populației, atât din oraș, cât și din zona sa funcțională. Infrastructura pentru biciclete se dezvoltă integrat, deservind rute majore din oraș. Orașul asigură necesitățile de garare a autovehiculelor (parcaje). Traficul de tranzit prin zona centrală este descurajat, iar centrul orașului este o zonă preponderent pietonală, verde, deservită de mijloace de transport durabile (biciclete, microbuze turistice electrice).

În 2020, atractivitatea economică în consolidare aduce după sine noi investiții care generează noi locuri de muncă. Activitățile industriale implementează proceduri avansate de producție și califică forța de muncă de înaltă specializare. Sectorul de cercetare și dezvoltare se află în proces de constituire și dezvoltare, iar industriile creative au o pondere medie în profilul economic al orașului. Sunt implementate primele inițiative de regenerare urbană și recuperare a resurselor de teren industriale abandonate și un proiect-pilot de decontaminare a solurilor poluate.

Baia Mare își propune să devină un oraș eficient energetic, fondul de clădiri și echipamente publice este reabilitat termic, iar imobilele rezidențiale își reduc consumul global de energie. Sistemul de spații verzi deservește întreg teritoriul orașului și este sporit indicatorul de mp per capita.

În 2020, Populația orașului se află în creștere, iar sporul natural este superior indicatorului de migrație. Municipiul asigură servicii de calitate cetățenilor săi și adecvate tuturor tipurilor de nevoi, inclusiv infrastructură socială la standarde europene. Instituțiile de învățământ superior din Baia Mare asigură specializări adecvate cerințelor pieței de muncă și sunt implicate în activități de cercetare și dezvoltare, în dialog deschis cu mediul de afaceri. Populația aflată în risc de excluziune socială și sărăcie se află într-un proces de integrare socială, implementându-se programe de școlarizare și recalificare profesională cu grupuri ținută defavorizate.

Programul Operațional Regional 2014-2020 are ca **obiectiv strategic** reducerea emisiilor de CO2 din transporturi, prin promovarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă și a măsurilor propuse de acestea. În acest sens, zona Gării, determinată de un grad ridicat de intermodalitate, datorită faptului că se constituie într-un punct nodal unde mai multe tipuri de transporturi se întâlnesc, trebuie să respecte o structură morfologică care să favorizeze o utilizare pietonală mai prezentă și alte moduri de transport puțin poluante (velo, transport public ș.a.).

Spațiul public din zona Gării este deficitar la nivelul amenajării urbane. Ca punct-terminus al Bulevardului Traian, nu beneficiază de un statut adecvat unui astfel de spațiu public reprezentativ, fiind utilizat doar la nivel de loisir rezidențial (ocazinal) și pentru

parcare supraterană. În ciuda statutului său, nu este folosit pentru găzduirea diverselor evenimente culturale sau comerciale.

Obiectivele prezentului Plan Urbanistic Zonal se concretizează într-un set de acțiuni corelate cu Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană pentru perioada 2015 – 2020, care urmăresc o constituire morfologică coerentă a spațiilor publice, iconice pentru Municipiul Baia Mare. Acestea sunt, după cum urmează:

- crearea unei identități specifice unei zone reprezentative în oraș
- sporirea atractivității pietonale a zonei Gării atât pentru localnici, cât și pentru turiști;
- intensificarea utilizării zonelor pietonale, obținând un spațiu public dinamic și generos în cadrul zonei Gării, reprezentativă pentru municipiul Baia Mare;
- eliberarea spațiului public de prezența agresivă a autovehiculelor, prin parcare supraterană excesivă;
- constituirea unui spațiu reprezentativ de adunare, odihnă și recreere în vecinătatea Gării;
- sprijinirea dezvoltării economice a zonei și încurajarea comerțului;
- atragerea unui public mixt, prin implementarea funcțiilor diferite, care să se pună în valoare reciproc: comerț, parc, loisir alimentație publică, etc.
- completarea ofertei de activități culturale și economice ale zonei;
- intensificarea utilizării de către public a spațiului verde;
- facilitarea accesibilității prin îmbunătățirea infrastructurii existente;
- crearea unei identități unitare care să valorifice potențialul existent cu punerea în valoare a fondului construit;
- generarea unui spațiu atractiv pentru viitoare investiții, atât în ceea ce privește domeniul economic, cât și la nivelul dotărilor și calității spațiului public;
- creșterea potențialului de promenadă, prioritizând pietonii, încurajând interacțiunile și activitățile recreative, facilitând accesibilitatea zonei atât pentru vizitatori cât și pentru locuitorii zonelor adiacente și stimulând turismul și activitățile comerciale.

1.3. Surse documentare

Menționăm următoarele acte legislative care reglementează domeniul investiției:

- Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului României nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului - cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu actualizările, modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu actualizările, modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu actualizările, modificările și completările ulterioare.
- Documentația de tip DALI Proiect „Amenajarea spațiului public aferent nodului intermodal zona Gării-Autogării”, parte a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a municipiului Baia Mare;
- Avizele deținătorilor de echipamente edilitare ale municipiului Baia Mare (Vital, E-on Gaz, Electrica, Luxten)
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Baia Mare (în elaborare).

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Evoluția zonei

Date privind evoluția zonei

Zona de Regenerare Urbană 5 – Baia Mare Vest (cartierul Gării/Depozitelor)

Este formată din două cartiere limitrofe, unul dens populat (Cartierul Gării), celălalt (Cartierul Depozitelor) mai puțin populat fiind ocupat de sedii a numeroase firme, între care Italsofa (firma de mobile italiană Natuzzi), investiție străină importantă în cadrul Municipiului, aceasta zonă are un mare potențial de dezvoltare inclusiv pentru localizarea sa în proximitatea viitoare centrului Municipiului Baia Mare, care va conecta municipiul și cu orașul Baia Sprie.

Caracteristici semnificative ale zonei, relaționare cu evoluția localității

Piața Gării este amenajată ca un spațiu verde cu destinație publică, include un loc de joacă pentru copii și, în prezent, polarizează o utilizare de loisir a rezidenților din proximitate. Imaginea urbană de astăzi nu este în acord cu vocația de spațiu public reprezentativ, ca poartă de intrare în oraș, determinată de proximitatea Gării (imobilul care găzduiește Gara se află în stare de degradare și necesită reabilitare). Utilizarea unui astfel de spațiu ar trebui să fie de interes municipal, nu numai una de interes rezidențial. **Atractivitatea sa turistică este redusă,** iar capacitatea sa de a potența activități economice și culturale este subdimensionată datorită rolului și imaginii sale actuale.

Spațiul public aferent gării este unul în care prezența umană este redusă din cauza lipsei elementelor de atractivitate. De asemenea, nu există o amenajare care să reunească facilitățile de transport ca elemente relaționate.

Potențial de dezvoltare

Reabilitarea spațiului va potența imaginea urbană și va constitui un reper important pentru vizibilitatea turistică a orașului, având în vedere localizarea sa la ieșirea din spațiul gării și al autogării – porți de intrare în oraș.

2.2. Încadrare în localitate

Amplasamentul studiat este situat în zona de sud-vest din Baia Mare, având drept limite următoarele:

- la N-V: Bulevardul Traian
- la S-V: Strada Gării
- la E: frontul blocurilor nr. 27, 29 și 31 la E
- la N: frontul blocului nr. 32

2.3. Elemente ale cadrului natural

Amplasamentul studiat cuprinde trei zone din punct de vedere al vegetației:

- la nordul bulevardului Traian, se găsesc plantații de aliniament cu vegetație joasă și arbori cu înălțime medie și mare, în apropiere de locuințele colective;
- în spațiul care separa sensurile de circulație ale bulevardului Traian, este o zonă cu vegetație de tip gard viu și arbori de înălțime mică și medie;
- în spațiul central al pieței, se observă o vegetație destructurată formată din arbuști și arbori de înălțime medie.

Date climatice:

Zona Municipiului Baia Mare are unele caracteristici specifice, mai aparte, datorită existenței lanțului Carpatic ce îndeplinește rolul benefic de paravan, împiedicând intemperii reci dinspre nord-est. Aflată la adăpost, depresiunea are un climat de nuanță mediteraneană, cu ierni blânde, fără mari viscole, cu veri racoroase, prelungite și un echilibru atmosferic favorabil. Temperatura aerului atinge valoarea medie, multianuală de 9,6°C.

Media lunii ianuarie se ridică la -2,4°C, iar a lunii iunie la 19,9°C. Numărul mediu al zilelor cu temperaturi sub:

- 0 C 127 zile
- 5 C-10 C 112 zile
- 15 C-20 C 126 zile

În cursul unui an, durata intervalului de zile fără îngheț este de 189 zile. Numărul zilelor cu cer senin este de 116,2, repartizate astfel:

- primăvara 26,2
- vara 37,8
- toamna 33,8
- iarna 18,4

Umiditatea medie a aerului în Baia Mare este de 75%. Precipitațiile sunt în general constante, o medie anuală de 976 mm. Vânturile prezintă caracteristici deosebite. Datorită poziționării în depresiune, masele de aer nu circulă și se înregistrează perioade lungi de calm atmosferic, fapt ce influențează negativ starea de poluare a orașului.

2.4. Circulația

Deficiențele și disfuncții majore ale situației actuale privind necesarul de dezvoltare a zonei studiate:

- configurația actuală nu permite interacțiunea pietonilor cu spațiul verde
- în mare parte este inaccesibil, fiind alocat separării benzilor de circulație
- lipsa unei coerențe în dispunerea spațială

Deficiențele și disfuncții majore ale situației actuale privind necesarul de dezvoltare a zonei studiate vis-a-vis de circulații:

- Parcările și accesul carosabil la acestea nu sunt optimizate, ceea ce cauzează o intersectare nefavorabilă între fluxurile de pietoni și cele de mașini.
- O mare parte din spațiul studiat nu este accesibil pietonilor din cauza configurației sistemului rutier.

Terenul studiat conține componente de circulație rutieră, pietonală și de spațiu verde. Din punct de vedere al circulației rutiere, amplasamentul studiat cuprinde tronsoane ale Bd. Traian (două benzi de circulație pe sens) și ale Str. Gării (o bandă de circulație pe sens). Intersecția celor două se realizează printr-un sens giratoriu. Între Str. Gării și Str. Petru Rareș este realizată o buclă de circulație rutieră. Aceasta se află între blocul nr. 6 și blocul nr.31.

Referitor la spațiul pietonal, acesta este în mare parte doar zonă de tranzit și circulație, făcând legătura între diversele mijloace de transport rutier și feroviar, intern și extern. Spațiul verde este bine delimitat, cea mai mare parte funcționând ca separator pentru partea carosabilă. Pe teren sunt amplasate construcții provizorii de tip baracă sau construcții improvizate (stație de autobuz, chioșc de ziare).

Amplasamentul dispune de **acces auto și acces pietonal**, fiind situat la cca. 3 minute de stații de transport public de diverse categorii (stații autobuz sau tramvai, gară). În ceea ce privește prezența **instituțiilor de interes general**, se remarcă existența la limita zonei obiect PUZ a gării și a autogării, având sediile în construcțiile limitrofe zonei de studiu către V.

Una dintre cele mai mari probleme ale orașului o reprezintă accesibilitatea orașului în raport cu marile centre urbane naționale. Trebuie conștientizat faptul că economia orașului nu se poate dezvolta în condiții de izolare, indiferent de tipurile de activități pe care dorește să le promoveze.

Accesibilitatea în interiorul municipiului suferă din cauza lipsei ocolitoarei, intensificând traficul la orele de vârf pe arterele principale ale orașului. Proiectele de lărgire și modernizare ale străzilor Europa și Dumbravei, ca parte a noii centuri de ocolire a orașului vor contribui pozitiv la reducerea traficului de tranzit. Alternativele de deplasare trebuie încurajate, atât în scopul reducerii traficului din oraș, dar și al reducerii poluării cauzate de acesta. Nevoia de mobilitate trebuie satisfăcută, în sensul unui oraș reședință de județ și pol de dezvoltare urbană, prin crearea unei oferte variate care să includă atât autoturismul personal, mijloacele de transport în comun, dar și cele alternative asemeni bicicletei.

Investițiile în infrastructura de transport rămân un mijloc costisitor, dar indispensabil, de facilitare a relațiilor între toți utilizatorii orașului. Situația existentă a orașului Baia Mare necesită o abordare pe trei paliere: cel al infrastructurii fizice, al infrastructurii transportului în comun și al comportamentului utilizatorului vis-a-vis de eficiența energetică și costurile de mediu.

Având în vedere extinderile spontane ale intravilanului, în special înspre nord și sud, sunt necesare investiții în infrastructura rutieră în aceste zone. Realizarea sistemului integrat de semaforizare va reduce ambuteiajele la orele de vârf, iar finalizarea centurii ocolitoare va degaja o parte din traficul din oraș. Zona centrală și alte spații cu valențe pietonale puternic pronunțate prin activitățile economice pe care le găzduiesc sau le pot găzdui trebuie să suporte reglementări în scopul eliminării traficului auto. Reabilitarea clădirilor de patrimoniu va determina, în coroborare cu reducerea traficului auto, fluxuri pietonale mai mari și activități economice mai profitabile. Pe de altă parte sunt necesare investițiile în infrastructura pentru biciclete.

Având în vedere obiectivele de eficiență energetică stabilite prin PAED și directivele europene se impun continuarea investițiilor de înnoire a parcului auto al transportului public. Acestea contribuie și la creșterea siguranței în deplasare, crescând în același timp și atractivitatea în rândul cetățenilor. Pentru a crește vizibilitatea transportului public, în special în rândul utilizatorilor veniți din afara orașului sunt necesare amenajarea uniformă și semnalizarea eficientă a stațiilor de transport în comun, împreună cu realizarea sistemelor de "ticketing" integrate altor moduri de transport sau chiar obiective de interes.

Al treilea palier de dezvoltare se bazează pe necesitatea câștigării locuitorilor de partea deplasărilor cu o eficiență de ansamblu mai ridicată (transport în comun sau bicicletă), ca alternativă de deplasare indispensabilă orașelor dezvoltate. În această abordare sunt cuprinse forța de muncă și populația școlară, care necesită o atenție sporită în ceea ce privește determinarea acestora să utilizeze cu precădere transportul în comun pentru deplasările zilnice.

Deficitul de locuri de parcare afectează deplasarea, atât a celorlalte autovehicule, cât și a pietonilor, însă asigurarea unui număr de locuri de parcare suficient de mare nu va fi niciodată posibilă în lipsa unei strategii de priorizare a transportului în comun și de control a numărului de autovehicule, care are o tendință de creștere.

O parte dintre autovehiculele din zonele rezidențiale sunt parcate pe suprafețe cu destinație de spațiu verde cu elemente vegetale degradate, compromițând astfel posibilitatea de regenerare naturală a acestuia. Acest fenomen, completat de suprafața

reducă de spațiu verde din oraș trebuie să reprezinte premise puternice pentru ca amenajarea spațiilor verzi existente și proiectarea unora noi să devină o prioritate pentru creșterea calității locuirii, a aspectului spațiului public și creșterea potențialului pentru servicii de mediu benefice orașului. Localizarea spațiilor verzi trebuie să ofere posibilitatea tuturor locuitorilor, indiferent de vârstă sau zonă a orașului, să utilizeze o zonă verde pentru recreere sau petrecerea timpului liber.

2.5. Ocuparea terenurilor

Teren studiat:	suprafața: 18385,8 mp
Construcții existente:	50,8 mp - stație autobuz, chioscuri
Înălțimea construcțiilor:	maxim 5,3m, parter
Carosabil existent:	Lățime: bd. Traian – 14m, str. Garii 7,4m Suprafață: 6332mp
Trotuare existente:	Lățime: min 1,2m Suprafață: 3312m
Spații verzi existente:	suprafața: 4187,5 mp număr copaci: 60
Parcaje existente:	suprafața : 1100mp nr. de locuri: 88 tip: la 90 grade

Deficiențele și disfuncții majore ale situației actuale privind necesarul de dezvoltare a zonei studiate:

- configurația actuală a spațiului generează doar coridoare de circulație, nu există zone de stat sau relaxare
- lipsesc activități specifice care oferă atractivitate spațiului public urban
- zona nu are identitate, dotări ancoră sau atracții urbane
- lipsesc zone umbrite sau acoperite
- zgomotul și agitația generată de autovehicule se propagă în întreg spațiul
- platforma ridicată perimetrală locuințelor colective este întreruptă de circulație rutieră și parcuri

2.6. Echipare edilitară

În prezent pe amplasamentul unde urmează a se executa reabilitarea spațiului public urban există trasee ale rețelelor tehnico-edilitare și anume :

1. Rețele de alimentare cu energie electrică de joasă tensiune în cabluri aeriene și rețea de iluminat exterior
2. Rețea de distribuție gaze naturale
3. Rețea de alimentare cu apă
4. Rețea de canalizare
5. Rețea de comunicații

2.7. Probleme de mediu

În cadrul municipiului Baia Mare, transportul local reprezintă al doilea factor de poluare a aerului, imediat după industria activă din zonă. Totalitatea modalităților de deplasare (transportul auto, ciclism, mersul pe jos) utilizează o infrastructură unde autovehiculele sunt prioritare - o tramă stradală dimensionată pentru viteză. Infrastructura subdimensionată pentru ciclism (piste de biciclete) și pentru mersul pe jos (alei pietonale în număr redus și acolo unde există: invadate de autoturisme parcate datorită insuficienței locurilor de parcare din zonele rezidențiale) face ca avantajele deplasării rapide cu autovehiculul să surclaseze beneficiile traiului sănătos ce ar rezulta în urma folosirii transportului ușor.

Poluarea realizată de transportul cu autovehiculele reprezintă un procentaj de 40% din totalul emisiilor de CO₂ în orașele europene. Conform normelor UE, calitatea aerului este direct proporțională cu cea a vieții în oraș. De aceea, direcțiile de intervenție vizează diminuarea poluării în cadrul orașului. Substanțele nocive și emisiile de CO₂ vor scădea odată cu încurajarea mijloacelor de transport în comun, odată cu realizarea unei infrastructuri care să favorizeze ciclismul și mersul pe jos.

Prin acest proiect, orașul va fi mai eficient în folosirea infrastructurii existente, mai sigur și mai sănătos. Ciclismul și mersul pe jos sunt cele mai eficiente energetic, cele mai prietenoase cu mediul și cele mai sănătoase forme de transport urban.

Impactul generat în urma desfasurarii activităților propuse prin proiect, nu sunt de natura a provoca un impact semnificativ asupra aerului, atât timp cât se vor aplica măsurile de protecție în perioada de execuție. Prin încurajarea traficului pietonal și de bicicliști se vor reduce emisiile de poluanți (în special pulberi în suspensie) ca urmare a reducerii traficului rutier. De asemenea, calitatea aerului va cunoaște o îmbunătățire, prin crearea spațiilor verzi și întreținerea corespunzătoare a acestora. În perioada de exploatare, impactul asupra peisajului va fi unul pozitiv datorită lucrărilor ce vor da un aspect îngrijit zonei.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

Conform studiilor parte integrantă a Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Baia Mare, Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală Baia Mare (Proiect Spațiu public aferent nodului intermodal Gară-Autogară Baia Mare) și ținând cont de statutul reprezentativ al amplasamentului, zona va urma o dinamică caracteristică piețelor publice iconice. Astfel, zona trebuie să genereze atractivitate pentru viitoarele investiții, atât în ceea ce privește fondul construit (privat), cât și la nivelul dotărilor și calității spațiului public.

3.2. Prevederi ale PUG

Conform PUG Municipiul Baia Mare, zona studiată se încadrează în zonele **V1**, **V1a**, **CM1**, **CM2**, **L5**.

V - ZONA SPAȚIILOR VERZI

V 1 - Spații verzi publice cu acces nelimitat

V 1a - Parcuri, grădini publice orașenești și de cartier, scuaruri în ansambluri rezidențiale și fâșii plantate publice;

POT și CUT max – Conform legislației specifice în vigoare

CM - ZONĂ MIXTĂ CONȚINÂND INSTITUȚII, SERVICII ȘI ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (SERVICII MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE ȘI PERSONALE, COMERȚ, HOTELURI, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITĂȚI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE ȘI LOCUINȚE

CM 1 - subzonă mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+10;

CM 2 – subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+5;

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z în funcție de studiile geotehnice, cu următoarele

condiționări:

POT maxim = 85% cu excepția funcțiunilor publice;

CUT maxim = 2.2 mp.ADC/mp.teren cu excepția funcțiunilor publice

pentru funcțiunile publice se vor respecta normele specifice sau tema beneficiarului.

L - ZONA DE LOCUIT

L 5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii și înalte (P+3,5 - P+8,10), situate în ansambluri preponderent rezidențiale

POT maxim = 30%

CUT maxim = 0.8

POT maxim P+4/8 = 20%

POT maxim P+3/4 = 30%

CUT maxim P+4/8 = 1.0

CUT maxim P+3/4 = 0.8

3.3. Valorificarea cadrului natural

Spații verzi existente:	suprafața: 4187,5 mp
	număr copaci: 60
Spații verzi propuse:	suprafața: 4238,7 mp
	număr copaci: 146

Amplasamentul studiat cuprinde trei zone din punct de vedere al vegetației:

- la nordul bulevardului Traian, se găsesc plantații de aliniament cu vegetație joasă și arbori cu înălțime medie și mare, în apropiere de locuințele colective;
- în spațiul care separă sensurile de circulație ale bulevardului Traian este o zonă cu vegetație de tip gard viu și arbori de înălțime mică și medie;
- în spațiul central al pieței, se găsește o zonă vegetație destructurată formată din arbuști și arbori de înălțime medie.

Conceptul care a stat la baza amenajării spațiului aferent zonei Gării are ca sursă

de inspirație **floarea de mină** – întreg ansamblul este segmentat după o serie de linii directoare numite **axe de cristalizare**. Asemeni componentelor constitutive ale cristalului, elementele ce alcatuiesc amenajarea pieții sunt aranjate într-o structură internă tridimensională în diferite sisteme de simetrie, cu repetări periodice, numite **sisteme de cristalizare**. Structura spațiului este asemeni unei **rețele** ce împânzește zona, aranjând unitățile structurale într-o ordine bine definită. Elementele constitutive sunt dispuse ritmic, funcțiunile alternante conferind dinamică spațiului: zonele verzi sunt completate de gradene, carora li se alătură spații de relaxare, locuri de joacă, fântâni sau spații de alimentație publică.

Spațiul verde se subordonează ca dispunere și geometrie conceptului general al spațiului. Axele de cristalizare generează suprafețe triangulate și în cazul spațiului verde. Verdele este dispus în așa fel încât să fie accesibil către pietoni. El este redistribuit din zona de separare a benzilor de circulație carosabila. În plan, densitatea mai mare de verde este realizată către bulevard și în jurul locurilor de parcare. Astfel poate oferi o barieră verde împotriva zgomotului și agitației generate de autovehicule. Spre deosebire de covorul de pavaj, spațiul verde este tratat diferit pe axa Z. Înălțimea acestuia variază față de cota 0 a terenului cu până la 150 cm.

Copacii sunt plantați ca aliniament de-a lungul bulevardului. În zona spațiului pietonal, arborii și arbuștii sunt plantați în centrul de greutate al unui triunghi de vegetație. Vor fi alese specii ce ajung la maturitate într-o perioadă scurtă pentru a înlocui într-o perioadă scurtă zona verde desființată datorită sistematizării terenului.

Din cauza lucrărilor ce apar pe zone unde sunt copaci existenți, o parte din copacii existenți vor fi dezafecțați încercând să fie mutați pe alte poziții în limita posibilităților. Această zonă va fi replantată după realizarea sistematizării cu copaci de talie înaltă și medie.

Intenția proiectului este aceea de a reduce spațiul verde inaccesibil și de a separa vizual și fonic zona carosabilă de spațiul pietonal. Zonele verzi din nordul bd. Traian nu vor fi afectate ca geometrie. Un segment de copaci de aliniament de înălțime medie va fi plantat de-a lungul liniei perimetrice nordice.

În urma amenajării, suprafețele spațiului verde care separă sensurile de circulație ale bulevardului și din centrul giratoriului se reduc semnificativ. Un aliniament de copaci de înălțime medie se va planta în lungul bulevardului. O concentrare mai mare de spațiu verde va fi realizată și de-a lungul perimetrului sudic al bulevardului. Acesta va acționa ca o barieră vizuală și fonică.

În zona amenajării pietonale, se vor planta specii de copaci de talie medie și mare pentru care se va asigura un spațiu minim de 2X2 m pentru rădăcinile arborilor și minim 2 m adâncime. Arborii noi vor avea ancoraj subteran. Aceștia vor fi plantați într-un amestec de pământ 40% și 60 % pietriș.

3.4. Modernizarea circulației

Prin reamenajare se urmărește eliminarea disfuncțiilor zonei pe categorii, după cum urmează:

Circulației carosabile i se aduc următoarele optimizări:

- Se reduce raza sensului giratoriu existent;
- Sensurile opuse de circulație ale bulevardului Traian sunt paralele în partea estică a giratoriului. Astfel se obține mai mult spațiu pentru partea pietonală a pieței;
- Traficul auto pe str. Gării se va reduce la viteza de 30km/h. Strada păstrează dublu sens până în dreptul parcerii nou propuse pentru a menține posibilitatea deservirii gării cu fluxuri carosabile. Întrucât amenajarea este orientată către pieton traficul este redus la un singur sens de mers de la NV la SE la sud de parcare propusă. Este prevăzută o alveolă destinată staționării temporare a autovehiculelor și stației de taximetre în dreptul clădirii gării;
- Spațiul de parcare este reorganizat. Acesta este mascat față de piață de către două gradene și de spațiu verde;
- Stația de autobuze se racordează la noua soluție de trafic, însă gabaritul său nu este modificat.

Din punct de vedere al parcarilor, soluția propusă pentru amenajarea Pieței Gării este una care aduce în prim plan pietonul, întreaga zonă publică fiind amenajată pentru a

facilita deplasarea și activitățile pedestre. Un aspect important îl reprezintă, totuși, disponibilul locurilor de parcare pentru rezidenți și pentru clienții supermarket-ului prezent în piață. Pentru aceasta a fost propusă o parcare la sol și subterană care ajunge până la aproximativ 6,5 metri față de nivelul străzii Gării. Capacitatea acestei parcări este de 85 de locuri dintre care 25 la nivelul solului și 60 în subteran, pe 2 niveluri cu încă două niveluri intermediare. Parcare este acoperită pe jumătate din suprafață, printr-o prelungire a nivelului de călcare dintre cele două blocuri de locuințe (31 și 6), profitând de topografia terenului în beneficiul amenajării spațiului public.

Pentru a suplini aceste locuri de parcare se recomandă amenajarea unui parcaj cu un nivel la sol și unul subteran pe actualul amplasament al parcajului situat în sud-estul clădirii Gării. O parcare cu aceeași amprentă ca cea existentă, ar putea fi organizată pentru 42 locuri la sol și alte 44 locuri în subteran.

3.5. Zonificare funcțională- reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici

Spațiul pieței este reconfigurat în așa fel încât să creeze „camere urbane” cu identitate și utilizări diferite. Piața Gării trebuie să devină o adevărată poartă de intrare în oraș, un element definitoriu și cu identitate puternică pentru acesta.

Principală intenție este de a genera spații care să ofere activități atractive de petrecere a timpului pentru oameni. Zona pietonală este protejată de circulația auto prin bariere verzi. Sunt amplasate pavilioane cu funcțiuni comerciale și de alimentație publică care să atragă atât localnici cat și turiști.

Teren studiat:	suprafața: 18385,8 mp
Accesele propuse:	auto:bd. Traian, str. Garii pietonal: pe latura estica, trotuarele bd. Traian, trotuarele str. Garii, între bl. 9 si bl.31 bicicliști: se prevad parcare, dar pe teren nu se prevad piste speciale
Alinierea construcțiilor:	retrageri: min 2,6m
Construcții existente, desființate:	50,8 mp - statie autobuz, chioscuri
Construcții existente, menținute:	0mp

Construcții propuse:	423,1mp
Înălțimea construcțiilor:	maxim 5,3m, parter
Carosabil existent:	Lățime: bd. Traian – 14m, str. Garii 7,4m Suprafață: 5047,1mp
Carosabil propus:	Lățime: bd. Traian – 14m, str. Garii 4m Suprafață: 3956,51 mp
Spații pietonale existente:	Lățime: min 1,2m Suprafață: 7393,34 mp
Spații pietonale propuse:	Lățime: min 1,25m Suprafață: 9186 mp
Spații verzi existente:	suprafața: 4224mp număr copaci: 60
Spații verzi propuse:	suprafața: 4238,7 număr copaci: 147
Parcaje existente:	suprafața : 1728,92 mp nr. de locuri: 128 tip: la 90grade
Parcaje propuse:	suprafața: 581,75 nr. de locuri: 85 tip: la 90grade
Funcțiuni propuse:	servicii, informare, mic comerț și alimentare publică

Se propune reabilitarea funcțională și vizuală a zonei studiate. Prin intervenție se urmărește reafirmarea spațiului public aferent Gării Baia Mare ca un punct reprezentativ pentru oraș. Vitalizarea zonei depinde de imprimarea unui caracter unic și de stabilirea unei identități urbane a spațiului. Intervenția se bazează pe folosirea calităților existente ale spațiului și pe eliminarea sau diminuarea minusurilor. Zona va dispune de funcțiuni de comerț și servicii, în cadrul pavilioanelor dispuse în spațiul public.

Elementul principal al amenajării îl constituie pergola. Aceasta este formată dintr-o structură principală regulată și o structură secundară triangulată de care sunt tensionate cabluri care susțin parasolare metalice. Structura principală este metalică. Este susținută de 10 seturi de câte 4 stâlpi metalici. Distanța între axele pachetelor de stâlpi este de 21,2m. Structura metalică secundară coboară în punctul minim la 2,3m față de sol.

Cablurile metalice tensionate sunt dispuse paralel unul față de celălalt și față de una din laturile triangulației. Parasolarele metalice au dimensiunea de 30x50cm și sunt dispuse la o distanță de 50cm. Elementele metalice sunt finisate cu vopsitorie albă. Vopseaua folosită va fi rezistentă la acțiunea factorilor externi și la intemperii.

Pavilioanele sunt de două tipuri care se repetă. Amenajarea conține cinci pavilioane mici și patru pavilioane mari. Șapte dintre ele fac parte din ansamblul pergolei, iar două sunt de sine stătătoare.

Pavilionul mic este în plan un triunghi echilateral cu latura de 8,7m. Înălțimea la cornișă este de 2,95m. Pavilionul mare este în plan un triunghi echilateral cu latura de 12,3m. Înălțimea la cornișă este de 2,95m. Închiderea perimetrală se face cu sticlă transparentă și sticlă emailat. Ambele pavilioane au structura metalică retrasă față de închiderea perimetrală (1m la pavilionul mic, 1,5m la pavilionul mare).

Preluarea apelor pluviale se face cu pantă către interior. Aticul este ridicat 15cm deasupra hidroizolației, din confecție metalică tratată anticoroziv cu șorț de protecție la partea superioară din tablă emailată. Pardoseala este termoizolată cu polistiren extrudat rezistent la încărcări de 8cm, iar pardoseala suport este șapă autonivelantă.

Gradenele sunt împărțite în două zone. Prima zonă este definită de perimetrul parcurii propuse. A doua zonă este definită de linia de demarcație dintre platforma perimetrală a locuințelor colective din est și restul zonei pietonale. Structura este din beton armat. Finisajul treptelor gradenelor este același ca la amenajarea urbană. Se vor folosi plăci de granit de 20x40cm din 2 nuanțe de gri (deschis și închis) și 2 tipuri de finisare (buceardare și fiamare, grosime 6cm) și pavele de piatră cubică de 6cm.

În prima zonă sunt două corpuri de gradene. Ambele au balustrada de sticlă prinsă în menghină la partea inferioară cu mană curentă din inox satinat. Înălțimea balustradei este de 110cm.

Primul corp este orientat către pergolă, înspre nord. Cota de plecare este cota 0 a amenajării. Înălțimea unei trepte este de 45cm. Lățimea treptelor este de 90cm. Înălțimea maximă a cotei de călcare este de 1,8m. Sunt prevăzute și două pachete de trepte cu dimensiunea de 30x15 cm pentru fiecare latură a construcției.

Al doilea corp este orientat către locuințele colective, înspre est. Cota de plecare este cota +0,75m a amenajării. Înălțimea unei trepte este de 45cm. Lățimea treptelor este de 90cm. Înălțimea maximă a cotei de călcare este de 3,0m. Sunt prevăzute și două pachete de trepte cu dimensiunea de 30x15 cm pentru două laturi ale construcției.

În cea de-a doua zonă sunt 6 pachete de gradene separate de spațiu verde. Patru dintre acestea au dublă orientare, atât către zona pergolei cât și către locuințele colective. Acestea pleacă de la cota 0 a amenajării, urcă până la 1,65 și apoi coboară la +0,75 (cota platformei locuințelor colective). Înălțimea unei trepte este de 45cm. Lățimea treptelor este variabilă. Înălțimea maximă a cotei de călcare este de 1,65m. Sunt prevăzute și pachete de trepte cu dimensiunea de 30x15 cm pentru fiecare, pe una din laturi.

Bilanț teritorial situația existentă

BILANȚ TERITORIAL SITUAȚIA EXISTENTĂ				
UTR	Funcțiune	Existent (mp)	Existent (ha)	Existent (%)
V1a vest	Total	849,9	0,08	100,00%
	Spațiu verde	240,89	0,02	28,34%
	Circulații carosabile	183	0,02	21,53%
	Circulații pietonale	426,01	0,04	50,12%
	Comerț – servicii	0	0,00	0,00%
V1a est	Total	896,89	0,09	100,00%
	Spațiu verde	9,35	0,00	1,04%
	Comerț – servicii	6,22	0,00	0,69%
	Circulații pietonale	881,32	0,09	98,26%
V1a total (V1a vest + V1a est)	Total	1746,79	0,17	100,00%
	Spațiu verde	250,24	0,03	14,33%
	Circulații carosabile	183	0,02	10,48%
	Circulații pietonale	1307,33	0,13	74,84%
	Comerț – servicii	6,22	0,00	0,36%
CM1	Total	859,6	0,09	100,00%
	Spațiu verde	689,98	0,07	80,27%
	Circulații pietonale	169,62	0,02	19,73%
	Total	463,19	0,05	100,00%
CM2	Spațiu verde	0	0,00	0,00%
	Circulații pietonale	241,93	0,02	52,23%
	Parcaje	107,58	0,01	23,23%
	Circulații carosabile	113,68	0,01	24,54%
	Total	580,89	0,06	100,00%
L5	Spațiu verde	456,79	0,05	78,64%
	Circulații pietonale	124,1	0,01	21,36%
	Total	14735,29	1,47	100,00%
T	Spațiu verde	2790,49	0,28	18,94%
	Circulații pietonale	5528,46	0,55	37,52%
	Circulații carosabile	4750,42	0,48	32,24%
	Circulații carosabile la nivel cu pietonalul	0	0,00	0,00%
	Comerț – servicii	44,58	0,00	0,30%
	Parcaje	1621,34	0,16	11,00%

UTR-uri noi propuse

UTR-uri propuse							
UTR propuse	tipuri de utilizare	Suprafață propusă (mp)	% Suprafață din UTR propus	POT construcții	CUT construcții	POT construcții și circulații	CUT construcții și circulații
L5	TOTAL L5	580,89					
	Spațiu verde	456,79	78,64%	0,00%	0	0,00%	0
	Circulații pietonale	124,1	21,36%				
CM1	TOTAL CM1	859,6					
	Spațiu verde	689,98	80,27%	0,00%	0	0,00%	0
	Circulații pietonale	169,62	19,73%				
Vsp	TOTAL Vsp	11111,8					
	Spațiu verde	2368,46	21,31%				
	Circulații pietonale	7733,24	69,59%	3,81%	0,04	78,69%	0,79
	Comerț – servicii	423,5	3,81%				
	Parcaje	586,6	5,28%				
T	TOTAL T	5833,47					
	Spațiu verde	726	12,45%				
	Circulații pietonale	905,37	15,52%	0,00%	0	0,00%	0
	Circulații carosabile	3209,4	55,02%				
	Circulații carosabile la nivel cu pietonalul	992,7	17,02%				
TOTAL intervenție		18385,76	100,00%				
Spațiu verde		4241,23	23,07%				
Circulații carosabile		3209,4	17,46%				
Circulații carosabile la nivel cu pietonalul		992,7	5,40%				
Circulații pietonale		8932,33	48,58%				
Comerț – servicii		423,5	2,30%				
Parcaje		586,6	3,19%				

Total intervenție

Tipuri de utilizare		Existent (mp)	Existent (%)	Propus (mp)	Propus (%)	Evoluție (mp)	Evoluție (%)
Total intervenție	Total	18385,76	100,00%	18385,76	100,00%	0	0,00%
	Spațiu verde	4187,5	22,78%	4241,23	23,07%	53,73	1,28%
	Circulații carosabile	5047,1	27,45%	3209,4	17,46%	-1837,7	-36,41%
	Circulații carosabile la nivel cu pietonalul	0	0,00%	992,7	5,40%	992,7	-%
	Circulații pietonale	7371,44	40,09%	8932,33	48,58%	1560,89	21,17%
	Comerț – servicii	50,8	0,28%	423,5	2,30%	372,7	733,66%
	Parcaje	1728,92	9,40%	586,6	3,19%	-1142,32	-66,07%

POT și CUT pe UTR-uri						
UTR existent		POT	CUT	UTR propus	POT	CUT
V1a vest		71,66%	0,72			
V1a est		98,96%	0,99	Vsp	3,81%	0,04
CM2		0,00%	0,00			
CM1		0,00%	0,00	CM1	0,00%	0
L5		0,00%	0,00	L5	0,00%	0
T		0,30%	0,00	T	0,00%	0
MIGRAȚIA SUPRAFEȚELOR DE TEREN PE UTR-URI						
TOTAL intervenție	UTR existent	suprafață	%	UTR propus	suprafață	%
18385,76	V1a	896,89	4,88%			
	V1a	849,9	4,62%	Vsp	11111,8	60,44%
	CM2	463,19	2,52%			
	CM1	859,6	4,68%	CM1	859,6	4,68%
	L5	580,89	3,16%	L5	580,89	3,16%
	T	14735,29	80,15%	T	5833,47	31,73%

3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

Lucrări de colectare a apelor pluviale

Pantele de scurgere ale apelor pluviale se realizează prin pante de minim 1% spre terenul înierbat acolo unde există, sau către noile guri de scurgere amplasate în apropierea celor existente, racordate la sistemul de canalizare existent.

Lucrări de consolidări terasamente

Ținând cont de situația existentă a terasamentelor suprafețelor carosabile și pietonale, se propune decopertarea stratului rutier carosabil și al stratului rutier pietonal existent conform expertizei, în vederea realizării unui strat suport configurat pentru a suporta încărcările determinate pe fiecare tip suprafețe.

Compactarea umpluturilor se va face în urma realizării unui sector de probă pentru stabilirea grosimii straturilor de compactare, umiditatea optimă de compactare și numărul trecerilor cu utilajul de compactare astfel încât să se respecte specificațiile tehnice.

Soluțiile constructive pentru lucrările de consolidare ale părților rutiere (pietonale și carosabile) s-au analizat având în vedere următoarele aspecte:

- asigurarea elementelor geometrice ale platformei rutiere carosabile și pietonale
- consolidarea platformei rutiere carosabile și pietonale

Alimentarea cu apă

S-au prevăzut branșamente de apă proiectate pentru pavilioanele multifunctionale. În urma reamenajării spațiului suprateran se vor aduce la cota toate căminele și se vor înlocui toți hidranții.

Săpătura pentru pozarea conductelor de distribuție se va executa atât manual cât și mecanizat. Conducta se va poza pe un pat din material necoeziv (nisip) având granulometria ≤ 10 mm și grosimea de 15 cm și o lățime a șanțului de 0.7m. De asemenea peste generatoarea superioară se va realiza un strat de umplutură cu grosime de 15 cm din același material necoeziv (nisip) cu aceeași granulometrie. În rest umplutura se va

executa cu straturi de max.15 cm (straturi succesive din pământ curățat de elemente cu diametrul ≥ 10 cm și de fragmente vegetale și animale), umplutura compactată 97%.

La 50 cm peste generatoarea superioară a conductei se va prevedea o bandă cu rol desemnalizare avertizare din polietilena de culoarea albastră. În cazul în care lucrările vor intersecta alte rețele subterane existente a căror poziție nu a fost confirmată prin avize de societățile deținătoare de rețele, se vor lua toate măsurile necesare evitării perturbării bunei funcționări a acestora.

Săpăturile în zonele de intersecție cu alte rețele se vor efectua manual, cu deosebită atenție și cu anunțarea prealabilă a societăților care exploatează rețelele intersectate. Se vor respecta normele de tehnica securității muncii, conform normativelor în vigoare. Lățimea tranșeelor s-a stabilit conform STAS 4163-3.

Canalizare

S-au prevăzut racorduri pentru pavilioanele multifunctionale. Apele pluviale de pe spațiul public supraterran reamenajat vor fi preluate prin intermediul gurilor de scurgere și deversate în rețeaua de canalizare existentă în zonă. În urma reamenajării spațiului supraterran se vor aduce la cota toate căminele și se vor înlocui toate gurile de scurgere. Conductele de canalizare vor fi din tuburi din PVC-KG, SN 8 montate sub adâncimea de îngheț. Adâncimea de pozare a colectoarelor realizate din PVC-KG variază în funcție de panta colectorului data astfel încât să îndeplinească viteza de autospalare de 0,7m/s. Deasupra conductelor de canalizare la o înălțime de 50 cm deasupra generatoarei superioare a conductei s-a prevăzut montarea unei grile de avertizare din polietilena de culoare maro.

Pentru tronsoanele cu adâncimi mai mari de 1.50 m unde s-au prevăzut sprijiniri lățimea șanțului este de 1.0 m. Dacă în timpul execuției porțiunile de tronsoane cu adâncime mai mică de 1.50 m prezintă instabilitate acestea vor fi asigurate prin sprijiniri. Se interzice îngroparea lemnului provenit din cofraje, sprijiniri, etc. în umplutură.

Tuburile din PVC-KG se vor monta pe un pat din (nisip cu granulometria 1-7mm compactat manual 97% și grosimea de 10 cm, sub un unghi de 120°, pe toată lungimea, iar umplutura până la 30 cm deasupra generatoarei superioare se va executa din nisip cu granulometria 1-7 mm) compactat manual 97% în straturi de 10-15cm. În rest umplutura se va executa cu straturi de maxim 15 cm (straturi succesive din pământ curățat de elemente cu diametrul ≥ 10 cm și de fragmente vegetale și animale), umplutura compactată 97% în conformitate cu prevederile STAS 2914. Lățimea tranșeelor s-a stabilit conform STAS 3051.

În cazul în care lucrările vor intersecta alte rețele subterane existente a căror poziție nu a fost confirmată prin avize de societățile deținătoare de rețele, se vor lua toate măsurile necesare evitării perturbării bunei funcționări a acestora.

Săpăturile în zonele de intersecție cu alte rețele se vor efectua manual, cu deosebită atenție și cu anunțarea prealabilă a societăților care exploatează rețelele intersectate. Se vor respecta normele de tehnica securității muncii.

Gaze naturale

Se vor aduce la cota toate căminele/aerisirile de gaz din zona reamenajată.

Instalații electrice

Instalații electrice de iluminat public, arhitectural și decorativ Amenajarea exterioară concretizată prin organizarea platformelor pietonale și a spațiilor verzi nou create va fi dotată cu instalații de iluminat moderne.

Se propune realizarea unui sistem de iluminat public și arhitectural modern care presupune dezafectarea liniilor electrice aeriene de alimentare a iluminatului public și înlocuirea lor în vederea realizării unui sistem de alimentare electrică cu montaj subteran (LES). Se vor dezafecta stalpii de iluminat existenți și se vor monta stalpi de iluminat metalici noi, echipați cu corpuri de iluminat cu surse LED. De asemenea s-a prevăzut și iluminatul decorativ al amenajărilor peisagistice al spațiului urban reamenajat, constând în

corpuri de iluminat de tip spot echipate cu surse LED cu montaj incastat, benzi LED cu lumina portocalie si corpuri de iluminat fixate direct de elementele decorative ale parcului.

Canalizatia pentru retelele de joasa tensiune si telecomunicatii

La amplasarea capacitatilor energetice (PT+LES) se vor respecta zonele de protectie si zonele de siguranta conform Legii 13/2007. Zonele si ORDIN ANRE nr.49/2007. Orice alta constructie viitoare trebuie sa respecte distantele fata de capacitatile existente.

Atat statiile de distributie cat si posturile de transformare vor fi racordate prin intermediul a cablurilor din cupru/ aluminiu cu sectiune echivalenta, cu izolatie tip XLPE, cu accesorii performante. Pozarea cablurilor se va realiza ingropat in pamant. Cablurile se vor proteja in tevi corugate la subtraversari de drumuri si platforme betonate. In acest sens, dar si in vederea anticiparii unei dezvoltari ulterioare a retelei se vor prevedea camine de tragere, interconectate printr-o retea de tevi corugate, fapt ce permite extinderea retelei in viitor fara a fi nevoie de realizarea de noi sapaturi in zona in vederea pozarii de cabluri noi.

Se propune dezafectarea liniilor electrice aeriene din zona (inclusiv a celor de iluminat public) si executarea unei canalizatii pentru instalatii de joasa tensiune si curenti slabi realizata din camine de tragere interconectate intre ele printr-o retea de tevi corugate. Interconectarea caminelor asigura o flexibilitate maxima in exploatare si permite extinderea retelelor existente in viitor fara a fi nevoie de realizarea de noi sapaturi in zona in vederea pozarii de cabluri noi.

Canalizatia va respecta planul coordonator de retele tehnico-edilitare, plan in care se va stabili pozitia in profil transversal fata de celelalte retele si constructii. Se va urmari pozarea in pamant a fibrei optice, cablurilor de telefonie si televiziune comerciala si a tevilor corugate, urmand ca toate echipamentele sa fie achizitionate si montate ulterior in spatiul destinat acestora de catre furnizorul de servicii.

- **Dezafectări și devieri**

- **Alimentarea cu apă**

În cadrul investiției se va realiza devierea rețelei de alimentare cu apă din zona unde urmează a se executa amenajarea spațiului public urban. Dezafectarea conductei existență se va realiza după execuția devierii. Lucrările pentru deviere se vor realiza în conformitate cu avizul tehnic emis de către SC VITAL SĂ.

- **Canalizare**

În cadrul investiției se va realiza devierea rețelei de canalizare din zona unde urmează a se executa amenajarea spațiului public urban. Dezafectarea conductei existență se va realiza după execuția devierii. Lucrările pentru deviere se vor realiza în conformitate cu avizul tehnic emis de către SC VITAL SĂ.

- **Gaze naturale**

În cadrul investiției se va realiza devierea rețelei de alimentare cu gaz din zona unde urmează a se executa amenajarea spațiului public urban. Dezafectarea conductei existență se va realiza după execuția devierii. Lucrările pentru deviere se vor realiza în conformitate cu avizul tehnic emis de către E.ON Distribuție.

- **Instalații electrice**

Pe terenul pe care se propune investiția există trasee LES și LEA conform aviz Enel Transilvania Nord. Devierea, respectiv înlocuirea rețelei de alimentare cu energie electrică din zona unde urmează a se executa amenajarea urbană va respecta traseul propus în conformitate cu avizul tehnic emis de către Enel Transilvania Nord care se va întocmi înainte de eliberarea autorizației de construire. Se propune trecerea rețelei de joasă tensiune în subteran printr-o rețea de tuburi corugate interconectate între ele prin camine de tragere amplasate în punctele de derivatie a rețelei. Dezafectarea instalațiilor existente se vor realiza după execuția devierii.

- **Iluminat public**

Pe terenul pe care se propune investiția există trasee LEA și stâlpi de iluminat public. Dezafectarea liniei LEA și trecerea în subteran prin înlocuirea cablurilor electrice

(și a stâlpilor, după caz) din zona unde urmează a se executa amenajarea urbană va respecta planul propus conform studiului de soluție aprobat de către firma care are în concesiune executia mentenantei sistemului de iluminat public din Municipiul Baia Mare și care se va întocmi înainte de eliberarea autorizației de construire. Dezafectarea instalațiilor existente se vor realiza după execuția devierii.

3.7. Protecția mediului

Prin extinderea suprafețelor spațiilor verzi, crește amprenta producătoare de oxigen a orașului și astfel, calitatea vieții locuitorilor. Amenajarea zonei cu caracter central nu ajută numai imaginii orașului, ci structurează spațiul aferent unui punct cheie din Baia-Mare: zona Gării – nod intermodal, spațiu civic de referință, poartă a orașului.

Prin acest proiect, orașul va fi mai eficient în folosirea infrastructurii existente, mai sigur și mai sănătos. Ciclismul și mersul pe jos sunt cele mai eficiente energetic, cele mai prietenoase cu mediul și cele mai sănătoase forme de transport urban.

Impactul generat în urma desfășurării activităților propuse prin proiect, nu sunt de natura a provoca un impact semnificativ asupra aerului, atât timp cât se vor aplica măsurile de protecție în perioada de execuție. Prin încurajarea traficului pietonal și de bicicliști, se vor reduce emisiile de poluanți (în special pulberi în suspensie) ca urmare a reducerii traficului rutier. De asemenea, calitatea aerului va cunoaște o îmbunătățire, prin crearea spațiilor verzi și întreținerea corespunzătoare a acestora. În perioada de exploatare, impactul asupra peisajului va fi unul pozitiv datorită lucrărilor ce vor da un aspect îngrijit zonei.

3.8. Regim juridic și obiective de utilitate publică

Întreaga zonă de intervenție se află în domeniul public al administrației locale, neexistând impedimente de natură juridică pentru implementarea intervenției.

Obiectivele de utilitate publică sunt localizate adiacent limitei de intervenție, în zona de sud și sud-vest. Acestea sunt Gara CFR Baia Mare localizată la adresa Strada Gării numărul 4 și Autogara situată la adresa Strada Gării numărul 2. Ambele obiective sunt intens tranzitate de fluxuri importante de oameni, zona gară-autogară reprezentând poarta de legătură a orașului cu localitățile învecinate, dar și cu restul teritoriului național. Mai mult, având în vedere statutul de poartă de intrare în oraș al spațiului public studiat, acesta are sine qua non statutul de obiectiv de utilitate publică.

4. CONCLUZII

În prezent, UTR-urile V1a, conform prevederilor PUG, nu sunt conforme indicatorilor POT și CUT, fiind înregistrate depășiri ale acestora din cauza modificării în trecut a amplasamentului circulațiilor. Mai mult, amplasamentele lor și tipurile de utilizări nu sunt adecvate unui spațiu public și nu protejează spațiile verzi prin normarea lor corespunzătoare. Noua organizare spațială vizează crearea unui UTR-ul nou destinat funcțiunilor de spațiu public, agrement și comerț, ai cărui indicatori propuși permit o amenajare orientată către pietoni și activități de loisir și contact social, dar vizează și inserarea unor atractori mențiți să anime zona pieței.

Propunerea reglementată prin prezentul Plan Urbanistic Zonal inversează ponderea dintre spațiile destinate pietonilor și cele destinate autovehiculelor, sporind astfel atractivitatea și accesibilitatea pietonală a zonei. Categoriile principale de intervenție sunt reconfigurarea tramei stradale, reglementarea circulației auto în zonă, reorganizarea parcarilor la sol, lucrări de echipare edilitară și finisaje urbane, amplasarea unor obiecte pavilionare de tip ancoră, care să polarizeze interesul în zonă și să acopere o nevoie funcțională nerezolvată.

Complexul Gară-Autogară, situat în partea sud-vestică a orașului constituie un spațiu cu vocație de nod intermodal de transport la nivelul municipiului, reprezentând totodată poarta de intrare în oraș, atât în context național și regional, cât și în context metropolitan. Astfel, o măsură complementară care ar aduce un plus de reprezentativitate zonei Gării ar fi reabilitarea și refuncționalizarea clădirilor Gării și Autogării. De asemenea, o altă măsură complementară ar fi realizarea în acest punct nodal a unei parări de tip

park&ride care să preia fluxurile auto din afara localității înspre modalități alternative de transport - transport în comun, bicicletă etc.

Reorganizarea spațiului public aferent nodului intermodal Gară-Autogară este una necesară, din cauza lipsei de atractori și a subutilizării spațiului ca piață publică. Imaginea orașului este și ea afectată de imaginea puțin animată a spațiului public lipsit de pietoni și invadat de autovehicule.

Piața Gării face parte din sistemul de spații publice iconice propuse prin Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, datorită importanței acesteia în contextul vieții urbane și al activităților economice, în special al celei turistice. Soluția propusă prin PUZ are rolul de a activa zona publică prin oferirea unei amenajări moderne, atractive, durabile și multifuncționale, inserând funcțiuni cultural-economice care să dubleze capacitatea de polarizare a fluxurilor de oameni.

Creșterea utilizării pietonale și reducerea traficului auto și a prezenței autovehiculelor în spațiul Pieței Gării are beneficii și în ceea ce privește creșterea siguranței pentru pietoni, reducând zgomotului ambiental și poluarea cu noxe, toate aceste efecte coroborate având capacitatea de a potența și mai mult atractivitatea spațiului public. Obiectivul strategic, de realizare a unui spațiu public iconic la nivelul orașului și întărirea elementului identitar al pieței va fi atins prin simbolistica amenajării și prin imaginea dinamică, populată de pietoni și atractori urbani.

I. Dispoziții generale

Rolul RLU

1.1.a. Regulamentul local de urbanism aferent Planului urbanistic zonal este o documentație cu caracter de reglementare care cuprinde prevederi referitoare la modul de utilizare a terenurilor, de realizare și utilizare a construcțiilor pe teritoriul zonei de studiu. Normele cuprinse în prezentul Regulament sunt obligatorii în vederea executării de construcții în limitele zonei de studiu prevăzute în planșa de Reglementări.

1.1.b. Regulamentul local de urbanism însoțește Planul urbanistic zonal Zona Gării, Municipiul Baia Mare și explicitează și detaliază prevederile cu caracter de reglementare ale PUZ.

1.1.c. Regulamentul local de urbanism constituie act de autoritate al administrației publice locale și se aprobă de către Consiliul local, pe baza avizelor obținute, în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/ 1991, republicată în 1996.

1.1.d. Orice documentație de urbanism, ulterioară PUZ, care schimbă concepția generală care a stat la baza PUZ-ului Zona Gării, Municipiul Baia Mare, determină modificarea PUZ și aprobarea conform legii.

1.1.e. Modificarea Regulamentului local de urbanism al PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, se va face numai în spiritul prevederilor Regulamentului general de urbanism; aprobarea unor modificări ale PUZ și implicit ale Regulamentului local de urbanism, se pot face numai cu respectarea filierei de avizare/ aprobare, pe care a urmat-o și documentația inițială.

- **Baza legală a elaborării**

1.2.a. La baza elaborării Regulamentului local de urbanism aferent PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, au stat, în principal:

- Legea nr. 350 din 06.07.2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului - text actualizat la data de 13.12.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Ordonanța nr. 69/2004, Legea nr. 289/2006 , Ordonanța nr. 18/2007 , Ordonanța nr. 27/2008, Legea nr. 242/2009, Legea nr. 345/2009, O.U.G. nr. 7/2011, Legea nr. 162/2011, O.U.G. nr. 81/2011, Legea nr. 221/2011, O.U.G. nr. 85/2012;
- H.G. nr. 525 din 27.06.1996, republicată în 2002 pentru aprobarea regulamentului general de urbanism - text actualizat la data de 24.05.2011. Actul include modificările din următoarele acte: H.G. nr. 490/2011;
- Ordin M.L.P.A.T. NR. 13/N/10.0403.1999 pentru aprobare reglementare tehnică „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General” – Indicativ GP038/99;
- Ordin M.L.P.A.T. NR. 21/N/10.04.2000 pentru aprobarea reglementării tehnice „GHID PRIVIND ELABORAREA ȘI APROBAREA REGULAMENTELOR LOCALE DE URBANISM” Indicativ GM-007-2000;
- Ordin M.L.P.A.T. nr. 176/N/16.08.2000 pentru aprobare reglementare tehnică „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic zonal” – Indicativ GM-010-2000;
- Ordin MTCT nr. 562 din 20.10.2003 pentru aprobare Metodologie de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate (PUZ);
- Ordinul M.D.R.T. nr. 2701 din 30.12.2010 pentru aprobarea METODOLOGIE din 30 decembrie 2010 de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism;

- Legea nr. 451/8.07.2002 pentru ratificarea Convenției europene a peisajului, adoptată la Florența la 20 octombrie 2000;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții. Text actualizat la data de 31.10.2012. Actul include modificările din următoarele acte: O.U.G. nr. 122/2004 , Legea nr. 52/2006, Legea nr. 376/2006, Legea nr. 117/2007, Legea nr. 101/2008, O.U.G. nr. 214/2008 , O.U.G. nr. 228/2008 , Legea nr. 261/2009 , Ordonanța nr. 6/2010 , O.U.G. nr. 85/2011, Legea nr. 269/2011,
- Legea nr. 133/2012 , Legea nr. 154/2012;
- Legea nr. 18 din 19.02.1991 privind fondul funciar. Text actualizat la data de 26.11.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Legea nr. 54/1998, O.U.G. nr. 1/1998, O.U.G. nr. 102/2001, Legea nr. 545/2001, Legea nr. 358/2005, Legea nr. 341/2006, Legea nr. 247/2005, O.U.G. nr. 209/2005, Legea nr. 340/2007, Legea nr. 47/2007, Legea nr. 67/2010, Legea nr. 71/2010, Legea nr. 158/2010, Legea nr. 71/2011, O.U.G. nr. 81/2011, Legea nr. 76/2012;
- Legea nr. 215 din 23.04.2001 privind administrația publică locală. Text actualizat la data de 27.07.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Legea nr. 131/2008, Legea nr. 35/2008, O.U.G. nr. 20/2008, O.U.G. nr. 66/2008, O.U.G. nr. 105/2009, Legea nr. 375/2009, Legea nr. 59/2010, Legea nr. 264/2011, Legea nr. 13/2012, Legea nr. 74/2012, Legea nr. 133/2012;
- Legea nr. 247 din 19.07.2005 - privind reforma în domeniile proprietății și justiției, precum și unele măsuri adiacente. Text actualizat la data de 09.07.2012;
- Legea nr. 33 din 27.05.1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică. Republicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 472 din 05/07/2011;

- Legea nr. 213 din 17.11.1998 privind bunurile de utilitate publică. Text actualizat la data de 01.10.2011. Actul include modificările din următoarele acte: O.U.G. nr. 30/2000, O.U.G. nr. 206/2000, Legea nr. 241/2003, Legea nr. 71/2011;
- Legea nr. 7 din 13.03.1996 privind cadastrul și publicitatea imobiliară. Text actualizat la data de 26.11.2012;
- Legea nr. 138 din 27.04.2004 privind îmbunătățirile funciare. Text actualizat la data de 17.11.2012. Actul include modificările din următoarele acte: O.U.G. nr. 39/2009, Legea nr. 281/2010, O.U.G. nr. 65/2011, O.U.G. nr. 82/2011;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții. Text actualizat la data de 08.06.2011. Actul include modificările din următoarele acte: Hotărârea nr. 498/2001, Legea nr. 587/2002, Legea nr. 123/2007;
- O.U.G. nr. 195 din 22.12.2005 privind protecția mediului. Text actualizat la data de 16.10.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Rectificarea publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 88 din 31/01/2006, Legea nr. 265/2006, O.U.G. nr. 114/2007, O.U.G. nr. 57/2007, O.U.G. nr. 164/2008, O.U.G. nr. 71/2011, O.U.G. nr. 58/2012;
- Ordin MMP nr. 135/10.02.2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private;
- H.G. nr. 1076 din 8.07.2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe. Text actualizat la data de 29.10.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Hotărârea nr. 1000/2012 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 729 din 29/10/2012;
- Ordin M.M.G.A. nr. 995 din 21.09.2006 pentru aprobarea listei planurilor și programelor care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- Ordin M.M.G.A. nr. 117 din 2.02.2006, pentru aprobarea Manualului privind aplicarea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;

- Ordinul M.M.G.A. nr. 2 din 4.01.2006 pentru aprobarea Normelor metodologice privind avizul de amplasament;
- Legea nr. 24 din 15.01.2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane. Text actualizat la data de 25.03.2012. Actul include modificările din următoarele acte: Legea nr. 47/2012;
- Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice. Versiune consolidată la data de: 15/02/2011;
- O.G. nr. 43 din 30.01. 2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național. Text actualizat la data de 15.02.2011. Actul include modificările din următoarele acte: Ordonanța nr. 13/2007 , Legea nr. 329/2009, O.U.G. nr. 12/2011
- O.G. nr. 47 din 30.01.2000 privind stabilirea unor măsuri de protecție a monumentelor istorice care fac parte din Lista patrimoniului mondial. Text actualizat la data de 01.11.2001 avându-se în vedere următoarele acte: Legea nr. 564/2001;
- Ordin M.C.C. nr. 2260 din 18.04.2008 privind aprobarea Normelor metodologice de clasare și inventariere a monumentelor istorice;
- OG nr. 43 din 28.08.1997 privind regimul juridic al drumurilor. Text actualizat la data de 17.07.2011. Actul include modificările din următoarele acte: O.U.G. nr. 295/2000, Ordonanța nr. 79/2001, Ordinul nr. 1959/2002, Ordonanța nr. 26/2003, O.U.G. nr. 84/2003.
- Ordin M.T. nr.47 din 27.01.1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale.

- Ordin M.T. nr. 49 din 27.01.1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane;
- Ordin ANRE nr. 4 din 09.03.2007 pentru aprobarea Normei tehnice privind delimitarea zonelor de protecție și de siguranță aferente capacităților energetice – revizia I;
- Ordin MS nr. 536 din 23.06.1997 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;
- Legea nr. 123 din 2012 energiei electrice și a gazelor naturale;
- Legea energiei electrice nr. 13 din 2007. Text actualizat la data de 22.12.2008.

1.2.b. Regulamentul local de urbanism aferent PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, detaliază prevederile Regulamentului General de Urbanism și respectă prevederile Planului Urbanistic General Municipiului Baia Mare în vigoare la momentul realizării prezentei documentații.

3. Domeniul de aplicare

1.3.a. Planul Urbanistic Zonal și Regulamentul Local de Urbanism aferent PUZ Zona Gării, Municipiul Baia Mare, cuprinde norme obligatorii pentru autorizarea executării construcțiilor din zona Gării, Municipiul Baia Mare,

1.3.b. Zonificarea funcțională a arealului s-a stabilit în funcție de categoriile de activități propuse în conformitate cu prevederile art. 14 din Regulamentul General de Urbanism și este evidențiată în planșa de Reglementări. Pe baza acestei zonificări, se stabilesc condițiile de amplasare și conformare a construcțiilor, ce se vor respecta pentru fiecare zonă funcțională.

Funcțiunile urbane reprezintă domenii specifice de activitate umană, care se desfășoară într-o localitate, determinate de necesitățile populației și condiționate de caracteristicile cadrului natural. Ele sunt localizate teritorial în planșa desenată și au indicatori spațiali și indicatori de funcționare specificați în Regulamentul local de urbanism și corelați cu anexa nr. 2 la RGU.

Autorizarea executării construcțiilor se face cu condiția asigurării compatibilității dintre destinația construcției și funcțiunea dominantă a zonei, în conformitate cu zonificarea funcțională stabilită prin Regulamentul local și cu anexa nr. 1 din RGU.

II. Zonificarea funcțională

1.1 Unități și subunități funcționale

La nivelul PUZ Zona Gării, se regăsesc 4 zone funcționale, ce corespund tipurilor de unități teritoriale de referință, după cum urmează:

- Vsp – Piațetă publică agrementată cu spații verzi;
- L5 - Subzona locuințelor colective medii (P+ 3,4) sau medii si inalte (P+3,5 - P+8,10), situate in ansambluri preponderent rezidentiale;
- CM1 – Subzonă cu clădiri înalte (maxim P+10);
- T 1 - Subzona transporturilor rutiere.

III. Prevederi la nivelul unităților și subunităților funcționale

1.1. PREVEDERI UTR Vsp – Piațetă publică agrementată cu spații verzi

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

ARTICOLUL 1 - UTILIZĂRI ADMISE

Sunt admise numai funcțiunile specifice și conexe loisirului sau destinate utilizării publice, după cum urmează :

- circulații pietonale;
- spații plantate, spații verzi amenajate, în relație cu spațiul public;
- piste cicliști;
- mobilier urban, amenajări pentru promenadă, amfiteatru, joc și odihnă;
- pavilioane pentru comerț en-detail și alimentație publică, servicii, pentru expoziții, activități culturale (spectacole și biblioteci în aer liber, pavilioane cu utilizare flexibilă sau cu diferite tematici).

ARTICOLUL 2 - UTILIZĂRI INTERZISE

- Se interzic orice intervenții care contravin legilor și normelor în vigoare.
- Se interzic orice schimbări ale funcțiunilor spațiilor publice - a piețelor publice și spațiilor verzi și a circulației pietonale;
- Se interzice localizarea spontană a tonetelor și tarabelor temporare în perimetrul pieței publice, fără un studiu preliminar de organizare spațială care să ateste că tranzitului pietonal se va desfășura în condiții optime;
- Se interzice amplasarea de parcaje supraterrane în interiorul limitei UTR;
- Se interzice utilizarea pentru funcțiuni fără caracter de reprezentativitate publică (producție, depozitare ș.a)
- Se interzice localizarea pavilioanelor pe spațiile verzi;

- Se interzice utilizarea carosabilă a amplasamentului, alta decât cea ocazională pentru întreținere, aprovizionare sau urgență;

SECȚIUNEA II : CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFIGURARE A CLĂDIRILOR

ARTICOLUL 3 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

Având în vedere structurarea unității teritoriale de referință Vsp pe o parcelă proprietate publică, cu destinație de piațetă publică reprezentativă, vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel).

ARTICOLUL 4 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

Vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel). Orientarea gradenelor din dreptul pergolei se face dinspre platforma perimetrală locuințelor colective către piață.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

Vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel). Orientarea gradenelor din dreptul pergolei se face dinspre platforma perimetrală locuințelor colective către piață.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

Vor fi premise construcții de tip pavilionar numai în cadrul edificabilelor identificate conform Planșei de Reglementări (nici mai mici, nici mai mari decât cele expres stabilite astfel). Orientarea gradenelor din dreptul pergolei se face dinspre platforma perimetrală locuințelor colective către piață.

ARTICOLUL 7 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

- Se va asigura accesul pietonal fără restricții.
- Se va asigura accesul din circulațiile publice pentru întreținere și aprovizionare;
- Se va asigura accesul mașinilor de pompieri și de la salubritate;
- Conform studiilor de specialitate avizate conform legii.

Pantele, rampele și racordurile sunt configurate astfel încât să fie asigurat accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii în spațiile publice. Traversările și trecerile de pietoni sunt prevăzute cu covoare tactile pentru nevăzători și deficiențe de vedere. Covoarele tactile sunt obținute prin inserții metalice în pavaj.

Sistematizarea terenului de pe zona pietonală va fi realizată astfel încât accesul pietonilor și persoanelor cu dizabilități să se realizeze conform normativelor în vigoare. Rampele vor avea o pantă maximă de 8% cu lungimea maximă de 10m și cu podeste de minim 1,20m.

ARTICOLUL 8 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

Se admite exclusiv amplasarea parcajelor în subteran, în sensul păstrării spațiilor publice, libere de circulația și staționarea autovehiculelor; autoutilitarele (pompieri, salubritate) și autovehiculele de aprovizionare vor putea staționa numai pentru o perioadă scurtă de timp, limitată, în areale care nu împiedică circulațiile ușoare (pietoni, cicliști).

ARTICOLUL 9 - ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

Înălțimea maximă admisă nu va depăși $P - 6$ m.

ARTICOLUL 10 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

Pergola are potențialul cel mai mare de a oferi identitate spațiului în timp. Deși rolul ei principal este acela de umbrar, își însușește și atributele de element semnal și definitoriu al spațiului. Morfologia structurii îi permite să îndeplinească funcția de element unificator al spațiului. Tensiunea generată între planele orizontale (cel al pardoselii și cel al acoperirii) se descarcă vizual prin intermediul pavilioanelor, care au rol de element de legătură.

Se recomandă ca pavilioanele să aibă o structură metalică zveltă, cu închideri complet vitrate care să aibă un impact minim asupra imaginii arhitecturale de valoare a zonei, permițând totodată o flexibilitate de utilizare în funcție de anotimp. În sezonul cald aceste închideri ar trebui să permită o deschidere completă a spațiului interior (cu excepția volumului opac aferent anexelor).

Acoperirea se va face în sistem terasat. Sistemele de colectare și distribuție a apelor pluviale nu vor fi aparente, ci integrate în arhitectura volumelor.

Se recomandă adecvarea mobilierului urban și a instalațiilor la caracterul diferitelor contexte arhitectural-urbanistice. Mobilierul urban propus se subordonează ca morfologie conceptului general al amenajării. Designul obiectelor unice se integrează în atmosfera specifică a pieței. Sunt propuse obiecte cu rol preponderent funcțional (bolard, loc de stat, coș de gunoi, rastel de biciclete etc.) sau rol preponderent de orientare și semnalizare (stâlpi de iluminat, totem, panou afișaj stradal etc). Materialele alese oferă simultan rezistența și confortul necesar. Paleta cromatică și texturile sunt adaptate specificului locului în care obiectele sunt amplasate.

ARTICOLUL 11 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

Se vor asigura: alimentarea cu apă, colectarea apelor uzate, alimentarea cu energie electrică, telefonie fixă și iluminat public conform cerințelor funcționale ale pavilioanelor, sau a necesităților spațiului public sau plantat, în care este admis accesul publicului.

ARTICOLUL 12 - SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

Se recomandă, din considerente ecologice, utilizarea speciilor locale adaptate condițiilor climatice și favorabile faunei antropofile specifice, cu excepția segmentelor decorative cu caracter special. Gazonul utilizat pentru spațiile verzi va fi unul care permite staționarea pietonală, șederea, călcarea.

Spațiul verde se subordonează ca dispunere și geometrie conceptului general al spațiului. Axele de cristalizare generează suprafețe triangulate și în cazul spațiului verde. Verdele este dispus în așa fel încât să fie accesibil către pietoni. El este redistribuit din zona de separare a benzilor de circulație carosabile. În plan, densitatea mai mare de verde este realizată către bulevard și în jurul locurilor de parcare. Astfel poate oferi o barieră verde împotriva zgomotului și agitației generate de autovehicule. Spre deosebire de covorul de pavaj, spațiul verde este tratat diferit pe axa Z. Înălțimea acestuia variază față de cota 0 a terenului cu până la 150 cm.

Copacii sunt plantați ca aliniament de-a lungul bulevardului. În zona spațiului pietonal, arborii și arbuștii sunt plantați în centrul de greutate al unui triunghi de vegetație. Vor fi alese specii ce ajung la maturitate într-o perioadă scurtă pentru a înlocui într-o perioadă scurtă zona verde desființată datorită sistematizării terenului.

ARTICOLUL 13 - ÎMPREJMUIRI

Împrejmuirile se vor realiza conform normelor legale în vigoare. Se recomandă o împrejmuire a spațiilor publice, cu ajutorul unor bolarzi, care să împiedice accesul auto sau

parcarea abuzivă, bolarzi cu o înălțime de max.60cm – pentru delimitarea carosabilului de pietonal și spațiu verde. Pentru alimentarea și întreținerea spațiilor publice se recomandă utilizarea unor bolarzi retractabili.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 14 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE AL TERENULUI (POT)

POT al tuturor construcțiilor însumate, raportat la întreaga suprafață UTR = maxim 10%

POT/grad de ocupare a terenului incluzând suprafețele construite, circulațiile carosabile și pietonale ca platforme construite= maxim 80%

ARTICOLUL 15 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE AL TERENULUI (CUT)

CUT al tuturor construcțiilor însumate, raportat la întreaga suprafață UTR = maxim 0.15 mp ADC/ mp UTR

CUT/coeficient de ocupare a terenului incluzând suprafețele construite, circulațiile carosabile și pietonale ca platforme construite= maxim 0.85 mp ADC/ mp UTR

1.2. PREVEDERI UTR T1

Conform PUG Municipiul Baia Mare, în vigoare la momentul realizării prezentei documentații

T 1 - Subzona transporturilor rutiere

Intrucat aspectul general al municipiului este puternic influentat de imaginile oferite catre principalele cai de acces rutier si feroviar ca si de legatura dintre aeroport si centrul localitatii, se va acorda o atentie sporita considerentelor estetice in acordarea autorizatiilor de construire pentru subzonele de transporturi dupa cum urmeaza:

T 1 - se conditioneaza acordarea autorizatiei de construire de calitatea cladirilor si amenajarilor vizibile din drumurile publice;

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

T 1a - constructii si amenajari pentru gararea si intretinerea mijloacelor de transport rutiere si pe cale fixa legate de transportul in comun si de functiuni de transport de marfa precum si serviciile anexe aferente;

T 1b - constructii si amenajari pentru gararea si intretinerea mijloacelor de transport greu rutier si pentru transferul marfurilor transportate in mijloace de transport cu tonaj si gabarit permis in localitate, insataltii de transfer, precum si serviciile anexe aferente;

- servicii pentru transportatorii in tranzit : moteluri, resaurante, loisir;

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

-

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

-

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME,

DIMENSIUNI)

-

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

T 1 - constructiile se vor dispune izolat si se vor retrage de la aliniament cu minim **8.0** metri pe strazi de categoria III si **10.0** metri pe strazi de categoria II si I;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

T 1 - distanta fata de limitele parcelei va fi de minim jumatate din inaltimea cladirii dar nu mai putin de **6,0** metri;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

T 1 - distanta minima intre cladiri va fi egala cu media inaltimilor fronturilor opuse dar nu mai putin de **6.0** metri sau conform normelor tehnice legate de tipul mijloacelor de transport;

- distanta de mai sus dintre cladiri se poate reduce la jumatate daca nu sunt accese in cladire si nu sunt ferestre care lumineaza incaperi in care se desfasoara activitati permanente;

- intoate cazurile se vor respecta conditiile de protectie fata de incendii.

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

T 1- se va asigura accesul in incinte numai direct dintr-o circulatie publica;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

T 1 - stationarea pentru admiterea in incinta se va asigura in afara spatiului circulatiei publice;

- in spatiul de retragere de la aliniament se poate rezerva maxim **40%** din teren pentru parcaje ale salariatilor si clientilor cu conditia inconjurarii cu gard viu avand **1,20** metri inaltime;

—

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

T 1- inaltimea cladirilor nu va depasi **12.0** metri cu exceptia instalatiilor si a cosurilor;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

T 1- volumele construite vor simple si se vor armoniza cu caracterul zonei si cu vecinatatile imediate; in acest scop prin certificatul de urbanism se va solicita ca in dosarul pentru autorizatia de construire sa se prezinte fotografii si documente grafice sugestive;

- fatadele posterioare si laterale vor fi tratate arhitectural la acelasi nivel cu fatada principala;
- tratarea acoperirii cladirilor va tine seama de faptul ca acestea se percep de pe inaltimele inconjuratoare;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

T 1- toate cladirile vor fi racordate la retelele publice de apa si canalizare si se va asigura preepurarea apelor uzate, inclusiv a apelor meteorice care provin din parcaje, circulatii si platforme exterioare;

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

T 1 - orice parte a terenului incintei vizibila dintr-o circulatie publica, inclusiv de pe calea ferata, va fi astfel amenajata incat sa nu altereze aspectul general al localitatii

- suprafetele libere din spatiul de retragere fata de aliniament vor fi plantate cu arbori in proportie de minim **40%** formand de preferinta o perdea vegetala pe tot frontul incintei;
- suprafetele libere neocupate cu circulatii, parcaje si platforme functionale vor fi plantate cu un arbore la fiecare **200** mp.

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

- imprejmuirile spre strada vor fi transparente cu inaltimi de maxim **2.20** metri din care un soclu de **0.30** m., vor fi dublate cu gard viu; in cazul necesitatii unei protectii suplimentare se recomanda dublarea spre interior la **4.0** metri distanta cu un al doi-lea gard transparent de **2.20** m inaltime, intre cele doua garduri fiind plantati dens arbori si arbusti;

- portile de intrare vor fi retrase fata de aliniament pentru a permite stationarea vehiculelor inainte de admiterea lor in incinta pentru a nu incomoda circulatia pe drumurile publice;

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

T 1 - POT maxim = 50%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

T 1 - CUT volumetric maxim = 15 mc./mp. teren

1.3. PREVEDERI UTR L5

Conform PUG Municipiul Baia Mare, în vigoare la momentul realizării prezentei documentații

L 5 – SUBZONA LOCUINTELOR COLECTIVE MEDII (P+3.4) SAU MEDII SI INALTE (P+3 - P+8.10) SITUATE IN ANSAMBLURI PREPONDERENT REZIDENTIALE

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

Pentru ansamblurile existente, noile cerinte ale locuitorilor si disfunctionalitatile cauzate de nerespectarea proiectelor initiale sau de unele modificari arbitrare ale cadrului construit si amenajat vor impune interventii corective pentru care va fi necesar sa se elaboreze PUZ-uri parțiale avand urmatoarele obiective:

- (1) clarificarea diferentierii apartenentei terenurilor publice (circulatii publice, echipamente publice, spatii plantate publice, fasii de teren aferent retelelor edilitare publice etc) de cele care vor reveni in indiviziune proprietarilor (persoane fizice sau juridice), urmand a fi gestionate de catre asociatiile de locatari,sau diverse societati economice mixte;
- (2) eliminarea cauzelor disfunctionalitatilor si poluarilor care nemultumesc locuitorii;
- (3) refacerea amenajarilor exterioare si in special a spatiilor plantate si de joc pentru copii;
- (4) extinderea si completarea echipamentelor publice deficitare;
- (5) ameliorarea aspectului cladirilor si amenajarilor;
- (6) diminuarea insecuritatii si infractionalitatii prin delimitarea si marcarea / ingradirea spatiilor aferente locuintelor colective pe grupari de blocuri;
- (7) introducerea unor rezolvari alternative civilizate la proliferarea abuziva a garajelor individuale.
- (8) adecvarea dupa caz la situatia de localizare in zona de protectia a monumentelor de arhitectura.

Pentru noile ansambluri rezidentiale situate in extinderea intravilanului se vor realiza operatiuni urbanistice pe baza unor Planuri Urbanistice Zonale cu urmatoarele recomandari:

- (1) - operatiunile sa se realizeze in parteneriat public-privat, sectorului public revenindu-i responsabilitati privind operatiunile funciare prealabile, lucrarile principale de

infrastructura, echipamentele publice, locuintele sociale si amenajarile plantate publice precum si garantarea calitatii generale a operatiunii in care intra bani publici;

(2) - marimea unei operatiuni sa nu depaseasca un numar de maxim **1000** locuinte;

(3) - locuintele sociale sa fie integrate intr-o pondere de maxim **30%** in orice operatiune de construire a locuintelor.

(4) – sa se urmareasca adecvarea sistemului constructiv la cerintele geotehnice de construire.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

- sunt admise urmatoarele utilizari:
- locuinte in proprietate privata;
- constructii aferente echiparii tehnico-edilitare;
- amenajari aferente locuintelor: cai de acces carosabile si pietonale private, parcaje, garaje, spatii plantate, locuri de joaca pentru copii, amenajari de sport pentru tineret, imprejuriri.

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- locuintele din cladiri colective medii pot fi de standard mediu sau ridicat dar locuintele din cladiri colective inalte pot fi numai de standard ridicat date fiind costurile mai ridicate de intretinere;
- locuintele sociale nu vor depasi **20%-30%** din numarul total al locuintelor dintr-o operatiune urbanistica, nu vor fi dispuse in cladiri colective inalte si nu vor distona in nici o privinta in raport cu locuintele in proprietate privata;
- se admit echipamente publice la parterul blocurilor de locuit cu urmatoarele conditii:
- dispensarele de la parterul blocurilor vor avea un acces separat de cel al locatarilor;
- cresele si gradinitele vor avea un acces separat de cel al locatarilor si vor dispune in utilizare exclusiva de o suprafata minima de teren de **100 mp.**;
- se admite conversia locuintelor de la parter in spatii comerciale exclusiv pentru produse cerute de aprovizionarea zilnica.
- se admit spatii pentru administrarea grupurilor de peste **50 - 70** apartamente proprietate privata, eventual cu locuinta administratorului/portarului angajat permanent.

- cladirile medii de locuinte din zonele protejate se vor inscrie in exigentele acesteia si vor fi aprobate conform legii pe baza avizelor de specialitate;

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- se interzice conversia locuintelor existente din cladirile colective in alte functiuni sau construirea unor locuinte colective mixtate cu alte functiuni cu exceptia celor specificate la Articolul 2;
- se interzice utilizarea spatiilor care deja au facut obiectul conversiei pentru depozite, alimentatie publica si alte activitati de natura sa incomodeze locuintele;
- se interzic urmatoarele lucrari:
 - ~ activitati productive;
 - ~ constructii provizorii de orice natura;
 - ~ depozitare en gros sau mic-gros;
 - ~ depozitari de materiale refolosibile;
 - ~ platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
 - ~ depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
 - ~ autobaze;
 - ~ statii de intretinere auto;
 - ~ lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile invecinate;
 - ~ ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea necontrolata a apelor meteorice sau care impiedica evacuarea si colectarea acestora.
- se interzice realizarea cladirilor colective inalte de locuinte in zona protejata.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFORMARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform PUZ

- cladirile de locuit pot fi dispuse fiecare pe un lot propriu avand acces direct dintr-o circulatie publica sau pot fi grupate pe un teren utilizat in comun cu accesele asigurate din circulatia publica prin intermediul unor circulatii private;
- se interzice introducerea in lotizarile anterioare protejate a locuintelor colective medii prin unificarea parcelelor si ridicarea nivelului de inaltime;
- in zona protejata locuintele colective medii vor mentine caracteristicile parcelerului existent sau amprentele acestuia in cazul unificarii mai multor parcele si il vor exprima volumetric prin segmentarea fatadelor.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- conform PUZ cu urmatoarele recomandari privind zonele de extindere:
- cladirile se vor retrage de la aliniament cu minim **4.0** metri pe strazi de categoria III si **6.0** metri pe strazi de categoria II si I, dar nu cu mai putin decat diferenta dintre inaltimea constructiilor si distanta dintre aliniamente;
- se va respecta situatia din zona protejata in cazul existentei retragerilor de la aliniament, retragerea noilor cladiri fiind egala cu diferenta dintre inaltimea la cornise a cladirii si distanta dintre aliniamente dar nu cu mai putin de **4.0** metri;
- in cazul in care in zona protejata cladirile sunt dispuse pe aliniament in front continuu, noile cladiri se pot dispune pe aliniamente daca inaltimea acestora nu depaseste distanta dintre aliniament sau vor fi retrase de la aliniament la o distanta egala cu diferenta dintre inaltimea la cornise a cladirii si distanta dintre aliniamente dar nu cu mai putin de **4.0** metri.
- in cazul situarii in intersectii, noile cladiri vor asigura racordarea intre retragerile diferite de la aliniamentele strazilor prin intoarcerea retragerii de la aliniament si pe strada avand cladirile dispuse pe aliniament pe o distanta egala cu cea dintre aliniamentele fronturilor opuse, cu conditia sa nu ramana calcane vizibile.
- cladirile se pot dispune pe aliniament numai pe strazi secundare sau private cu conditia ca inaltimea cladirilor sa nu fie mai mare decat distanta dintre aliniamente; in caz contrar cladirea se va retrage de la aliniament cu minim **4.0** metri;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari pentru zonele de extindere:
- cladirile izolate vor avea fatade laterale si se vor retrage de la limitele parcelei la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren;
- cladirile se pot cupla pe una dintre laturile laterale ale parcelei pe o adancime de maxim **15.0** metri de la aliniament, fiind retrase fata de cealalta limita laterala cu o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren;
- cladirile care se inscriu in regim de construire continuu se alipesc pe o adancime de maxim **15.0** metri de calcanele situate pe limitele laterale ale parcelelor cu exceptia parcelelor de colt unde se va intoarce fatada in conditiile de aliniere ale strazii laterale;
- retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi cel putin egala cu inaltimea cladirii dar nu mai putin de **5.0** metri.
- in functie de regimul de construire, cladirea se alipeste pe o adancime de maxim **15.0** metri fie de doua calcane de pe limitele parcelei, fie, daca exista pe o limita un calcan iar fata de cealalta limita cladirea invecinata este retrasa, noua cladire se alipeste de calcanul existent si se retrage de cealalta limita la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii. In cazul cladirilor izolate, retragerea fata de limitele laterale ale parcelei va fi la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren daca pe fatadele cladirilor invecinate sunt ferestre ale unor incaperi de locuit; distanta se poate reduce la jumatate dar nu mai putin de **3.0** metri in cazul in care pe fatadele laterale ale cladirilor invecinate sunt numai ferestre ale dependintelor si casei scarii.
- retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren dar nu mai putin de **5.0** metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:

- între fațadele care spre care sunt orientate camere de locuit distanța va fi egală cu înălțimea clădirii celei mai înalte; distanța se poate reduce la jumătate în cazul în care pe fațadele opuse sunt numai ferestre ale dependințelor și ale casei scării.

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

- clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică fie direct fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

- conform PUZ și normelor în vigoare
- stationarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spațiilor publice;

ARTICOLUL 10 - ÎNĂLTIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- conform PUZ cu următoarele condiții:
- înălțimea maximă admisibilă este egală cu distanța dintre aliniamente; în cazul în care înălțimea depășește distanța dintre aliniamente, clădirea se va retrage de la aliniament la o distanță egală cu diferența dintre acestea dar nu mai puțin de **4.0** metri;
- se va limita înălțimea clădirilor colective medii la P+ 3 niveluri.
- în toate cazurile justificarea înălțimii clădirilor se va face în raport cu monumentele situate în limita distanței de **100** metri ;
- în cazul volumelor situate pe colț, la racordarea între străzi având regim diferit de înălțime, dacă diferența este de un singur nivel, se va prelungi regimul cel mai înalt spre strada secundară pe întreaga parcelă; dacă regimul diferă cu două niveluri se va realiza o descreștere în trepte, primul tronson prelungind înălțimea clădirii de pe strada principală pe o lungime minimă egală cu distanța dintre aliniamente.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

- conform PUZ, cu condiția integrării în particularitățile zonei și armonizării cu vecinătățile imediate;
- volumetria noilor clădiri ca și modul de realizare a fațadelor necesită un studiu de specialitate, avizat conform legii.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
- toate constructiile vor fi racordate la retelele edilitare publice;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV

ARTICOLUL 13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
- terenul liber ramas in afara circulatiilor, parcajelor si circulatiilor va fi plantat cu un arbore la fiecare **100** mp.
- terenul amenajat ca spatii de joc, de odihna si gradini de fatada decorative va reprezenta cel putin **50%** din suprafata totala a terenului liber;
- in orice operatiune efectuata pe un teren mai mare de **5000** mp. se va prevedea ca din aceste spatii minim **10%** sa fie destinate folosintei in comun

ARTICOLUL 14. IMPREJMUIRI

in cazul cladirilor izolate sau cuplate retrase de la strada, gardurile spre strada vor fi transparente, vor avea inaltimea de maxim **2.20** m. si minim **1.80** din care soclu opac de circa **0.30** m. partea superioara fiind realizata din fier sau plasa metalica si dublate de un gard viu; imprejmuirile de pe limitele laterale si posterioare ale parcelelor vor fi opace din zidarie sau lemn, vor avea inaltimea de **2.20** metri si panta de scurgere va fi orientata spre parcela proprietarului imprejmuirii.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim P+4,8 = 20%
- POT maxim P+3.4 = 30%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim P+4,8 = 1.0
- CUT maxim P+3.4 = 0.8

1.3. PREVEDERI UTR CM1

Conform PUG Municipiul Baia Mare, în vigoare la momentul realizării prezentei documentații

CM - ZONA MIXTA CONTINAND INSTITUTII, SERVICII SI ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (SERVICII MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, HOTELURI, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE

GENERALITATI : CARACTERUL ZONEI

Zona este constituita din mixtarea diferitelor functiuni publice si de interes general cu locuintele dispuse in lungul principalelor artere de circulatie, in prelungirea zonei centrale si a centrelor de cartier si in jurul altor punctelor de concentrare a locuitorilor , preponderent de-a lungul arterelor importante din noile cartiere și la Est de centrul vechi.

In aceasta zona se admite conversia locuintelor in alte functiuni cu conditia ca pe ansamblu acestea sa continue sa reprezinte cel putin **30%** din ADC.

Este recomandabil ca pentru zona mixta care se realizeaza prin conversia si extinderea blocurilor recent realizate sa se elaboreze Planuri Urbanistice Zonale in lungul principalelor artere de circulatie in dublul scop: asigurarea coerentei imaginii urbane si a bunei functionalitati a zonei preponderent rezidentiale adiacente;

Zona se compune din urmatoarele subzone si unitati teritoriale de referinta:

CM 1 - subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+10;

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

CM 1 - sunt admise urmatoarele utilizari:

- institutii, servicii si echipamente publice;
- lacasuri de cult;
- sedii ale unor companii si firme, servicii pentru intreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, consultanta in diferite domenii si alte servicii profesionale;
- servicii sociale, colective si personale;
- comert cu amanuntul;
- depozitare mic-gros;
- hoteluri, pensiuni, agentii de turism;
- restaurante, cofetarii, cafeneleetc;
- loisir si sport in spatii acoperite;
- parcaje la sol si multietajate;
- locuinte cu partiu obisnuit;
- locuinte cu partiu special care includ spatii pentru profesii libere;

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

CM 1 - toate cladirile vor avea la parterul orientat spre strada functiuni care admit accesul publicului in mod permanent sau conform unui program de functionare specific;

- se admit activitati in care accesul publicului la parterul cladirilor nu este liber numai cu conditia ca acestea sa nu prezinte la strada un front mai lung de **40.0** metri si sa nu fie invecinate mai mult de doua astfel de cladiri
- se interzice localizarea restaurantelor care comercializeaza bauturi alcoolice la o distanta mai mica de **100** metri de servicii si echipamente publice si de biserici;
- se admite conversia locuintelor in alte functiuni cu conditia mentinerii acestei functiuni in minim **30 %** din ADC pentru fiecare operatiune.

CM 1 - se admite completarea cu cladiri comerciale in interspatiile dintre blocuri cu conditia sa se mentina accesele carosabile si trecerile pietonale necesare si sa se respecte cerintele de protectie a cladirilor existente.

CM 1 - orice interventie in zonele protejate vor respecta prevederile legii; pentru acordarea autorizatiei se vor prezenta justificari suplimentare privind relatiile cu zona protejata si monumentale existente si propuse situate in limita de **100** metri. In cazul unor volume inalte pentru acordarea autorizatiei pot fi cerute studii de impact al noii volumetriei din punctele de co-vizibilitate cu silueta Oraşului Vechi.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

CM 1 - se interzic urmatoarele utilizari:

- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
- constructii provizorii de orice natura;
- depozitare en gros;
- statii de intretinere auto;
- curatatorii chimice;
- depozitari de materiale re folosibile;
- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
- activitati care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice sau din institutiile publice;
- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;
- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea apelor meteorice.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURAREA CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME DIMENSIUNI)

CM 1 - cu urmatoarele conditionari sau conform PUZ pentru principalele artere si pentru zona de extindere:

- in cazul constructiilor publice dispuse izolat terenul minim este de **1000 mp.** cu un front la strada de minim **30.0 metri**;
- pentru celelalte categorii de functiuni, se recomanda lotizarea terenului in parcele avand minim **500 mp.** si un front la strada de minim **12.0 metri**, in cazul constructiilor insiruite dintre doua calcani laterali si de minim **18.0 metri** in cazul constructiilor cuplate la un calcan lateral sau independente; in functie de necesitati vor putea fi concesionate sau cumparate una sau mai multe parcele adiacente.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

CM 1 - cu urmatoarele conditionari sau conform PUZ:

- cladirile publice vor fi retrase de la aliniament cu minim **6 -10** metri sau vor fi dispuse pe aliniament in functie de profilul activitatii si de norme existente;
- cladirile care nu au functia de institutii, servicii sau echipamente publice se amplaseaza pe aliniament cu conditia ca inaltimea maxima la cornise sa nu depaseasca distanta dintre acesta si aliniamentul de pe latura opusa a strazii;
- daca inaltimea cladirii in planul aliniamentului depaseste distanta dintre aliniamente, cladirea se va retrage de la aliniament cu o distanta minima egala cu plusul de inaltime al cladirii fata de distanta dintre aliniamentele strazii, dar nu cu mai putin de **4.0** metri; fac exceptie de la aceasta regula numai situatiile de marcare prin plus de inaltime a intersectiilor si intoarcerile si racordarile de inaltime a cladirilor pe strazile laterale conform Articolului 10;
- pentru cladirile care alcatuiesc fronturi continue se stabileste un aliniament posterior situat la o distanta de maxim **20** metri fata de aliniamentul la strada.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

CM 1 - cu urmatoarele recomandari sau conform PUZ:

- cladirile publice se vor amplasa in regim izolat,
- cladirile care adapostesc restul functiunilor se recomanda sa fie realizate predominant in regim continuu sau predominant în regim discontinuu, pentru ambele fronturi ale unei aceleiași străzi;
- cladirile vor alcatui fronturi continue prin alipire de calcanele cladirilor invecinate daca acestea sunt dispuse pe limitele laterale ale parcelelor, pana la o distanta de maxim **20.0** metri de la aliniament;
- in cazul fronturilor discontinue, in care parcela se invecineaza numai pe una dintre limitele laterale cu o cladire avand calcan pe limita de proprietate iar pe cealalta latura se invecineaza cu o cladire retrasa de la limita laterala a parcelei si avand pe fatada laterala ferestre, noua cladire se va alipi de calcanul existent iar fata de limita opusa se va retrage obligatoriu la o distanta egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de **3.0** metri;
- se interzice construirea pe limita parcelei daca aceasta este si linia de separatie a subzonei mixte de o functiune publica izolata, de o biserica sau de subzona predominant

rezidentiala realizata in regim discontinuu; in aceste cazuri se admite numai realizarea cu o retragere fata de limitele parcelei egala cu jumatate din inaltimea la cornise dar nu mai putin de **5.0** metri;

- distanta dintre cladirea unei biserici ortodoxe si limitele laterale si posterioara ale parcelei este de minim **10.0** metri; cladirile apartinand altor confesiuni pot fi integrate in fronturi continue;

- cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de **5.0** metri;

- se recomanda ca parapetul ferestrelor cladirilor cu activitati productive de pe fatadele orientate spre parcelele laterale care prezinta ferestrele unor locuinte situate la mai putin de **10.0** metri sa aiba parapetul ferestrelor la minim **1.90** metri de la pardoseala incaperilor;

- in cazul cladirilor comerciale si de productie se admite regimul compact de construire cu conditia respectarii celorlalte prevederi ale regulamentului.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

CM 1 cu urmatoarele conditionari sau conform P.U.Z:

- cladirile vor respecta intre ele distante egale cu media inaltimei fronturilor opuse;
- distanta se poate reduce la jumatate din inaltime dar nu mai putin de 6.0 metri numai in cazul in care fatadele prezinta calcane sau ferestre care nu asigura luminarea unor incaperi fie de locuit, fie pentru alte activitati ce necesita lumina naturala;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

CM 1 - cu urmatoarele conditionari sau conform PUZ:

- parcela este construibila numai daca are asigurat un acces carosabil de **minim 4.0** metri latime dintr-o circulatie publica in mod direct sau prin drept de trecere legal obtinut prin una din proprietatile invecinate;

- in cazul fronturilor continue la strada se va asigura un acces carosabil in curtea posterioara printr-un pasaj dimensionat astfel incat sa permita accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor; distanta dintre aceste pasaje masurata pe aliniament nu va depasi **30.0** metri.

- se pot realiza pasaje si curti comune private accesibile publicului permanent sau numai in timpul programului de functionare precum si pentru pentru accese de serviciu;

- in toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului in spatiile publice a persoanelor handicapate sau cu dificultati de deplasare.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICULELOR

CM 1 - cu urmatoarele conditionari:

- stationarea autovehiculelor necesare functionarii diferitelor activitati, conform normelor, se admite numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice;
- in cazul in care nu se pot asigura in limitele parcelei locurile de parcare normate, se va demonstra, prin prezentarea formelor legale, realizarea unui parcaj in cooperare ori concesionarea locurilor necesare intr-un parcaj colectiv; aceste parcaje vor fi situate in cadrul centrului de cartier sau in zona adiacenta la o distanta de maxim 250 metri;
- se recomanda ca gruparea prin cooperare a parcajelor la sol sa se faca in suprafete dimensionate si dispuse astfel incat sa permita ulterior, odata cu cresterea gradului de motorizare, construirea unor parcaje supraetajate;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

CM 1 - cu urmatoarele conditionari:

- - inaltimea cladirilor nu va depasi distanta dintre aliniamente;
- in cazul cladirilor de colt situate la racordarea dintre strazi avand regim diferit de inaltime, daca diferenta este de un singur nivel, se va prelungi regimul cel mai inalt spre strada secundara pe intreaga parcela; daca regimul difera cu doua niveluri se va realiza o descrestere in trepte, primul tronson prelungind inaltimea cladirii de pe strada principala pe o lungime minima egala cu distanta dintre aliniamente;
- in zona protejata se va respecta alinierea corniselor existente.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

CM 1 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- aspectul cladirilor va fi subordonat cerintelor specifice unei diversitati de functiuni si exprimarii prestigiului investitorilor (similar unui centru de afaceri) dar cu conditia realizarii unor ansambluri compositionale care sa tina seama de rolul social al

strazilor comerciale, de particularitatile sitului, de caracterul general al zonei si de arhitectura cladirilor din vecinatate cu care se afla in relatii de co-vizibilitate;

- pentru firme, afisaj si mobilier urban se va asigura coerenta pe arterele principale pe baza unor studii si avize suplimentare;

ARTICOLUL 12 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

CM 1 - conform P.U.Z cu conditionari:

- toate cladirile vor fi racordate la rețelele tehnico-edilitare publice;
- data fiind intensitatea circulatiei pietonale, racordarea burlanelor la canalizarea pluviala este obligatoriu sa fie facuta pe sub trotuare pentru a se evita producerea ghetii;
- se va asigura in mod special evacuarea rapida si captarea a apelor meteorice din spatiile rezervate pietonilor, din spatiile mineralizate si din spatiile inierbate.
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV;

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

CM 1 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- in gradinile de fatada ale echipamentelor publice minim **40%** din suprafata va fi prevazuta cu plantatii inalte;
- se recomanda ca minim **75%** din terasele neutilizabile si **10%** din terasele utilizabile ale constructiilor sa fie amenajate ca spatii verzi pentru ameliorarea microclimatului si a imaginii oferite catre cladirile invecinate si circulatiile publice de pe dealurile inconjuratoare;
- parcajele la sol vor fi plantate cu un arbore la fiecare 4 locuri de parcare si inconjurate cu un gard viu de **1.20** metri inaltime;
- in zonele de versanti se recomanda ca plantarea sa se faca pe baza unor consultari de specialitate privind speciile care favorizeaza stabilizarea terenului.

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

CM 1 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- se recomanda separarea terenurilor echipamentelor publice si bisericilor cu garduri transparente de maxim 2.20 metri si minim 1.80 metri inaltime, din care 0.30 metri soclu opac, dublate de gard viu.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

CM 1 - conform P.U.Z in functie de studiile geotehnice, cu urmatoarele conditionari:

POT maxim = 85% cu exceptia functiunilor publice;

pentru functiunile publice se vor respecta normele specifice sau tema beneficiarului.

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

CM 1 - conform P.U.Z in functie de studiile geotehnice, cu urmatoarele conditionari:

- **CUT maxim = 2.2 mp.ADC/mp.teren** cu exceptia functiunilor publice;

- pentru functiunile publice se vor respecta normele specifice si/sau tema beneficiarului.

Tabel ponderi UTR comparativ situația existentă- situația propusă

TOTAL intervenție	MIGRAȚIA SUPRAFEȚELOR DE TEREN PE UTR-URI					
	UTR existent	suprafață	%	UTR propus	suprafață	%
18385,76	V1a	896,89	4,88%	Vsp	11110,35	60,43%
	V1a	849,9	4,62%			
	CM2	463,19	2,52%			
	CM1	859,6	4,68%	CM1	859,6	4,68%
	L5	580,89	3,16%	L5	580,89	3,16%
	T	14735,29	80,15%	T	5834,92	31,74%

PLAN URBANISTIC ZONA
ZONA GARĂ
suprafață P.U.Z = 18.385,76 mp
REGLEMENTĂRI PROPRIETATE ASUPRA
TERENURILOR
SC: 1 / 500



LEGENDĂ

LIMITE

- LIMITĂ DE INTERVENȚIE PLAN URBANISTIC ZONĂ
- PROPRIETATEA PUBLICĂ A STATULUI
- DOMENIUL PUBLIC AL STATULUI SAU AL U.A.T.

TIPURI DE PROPRIETATE ASUPRA TERENURILOR



PLANUL DE PLAN URBANISTIC ZONĂ

PUZ ZONA GARĂ

MUNICIPIUL BUCUREȘTI



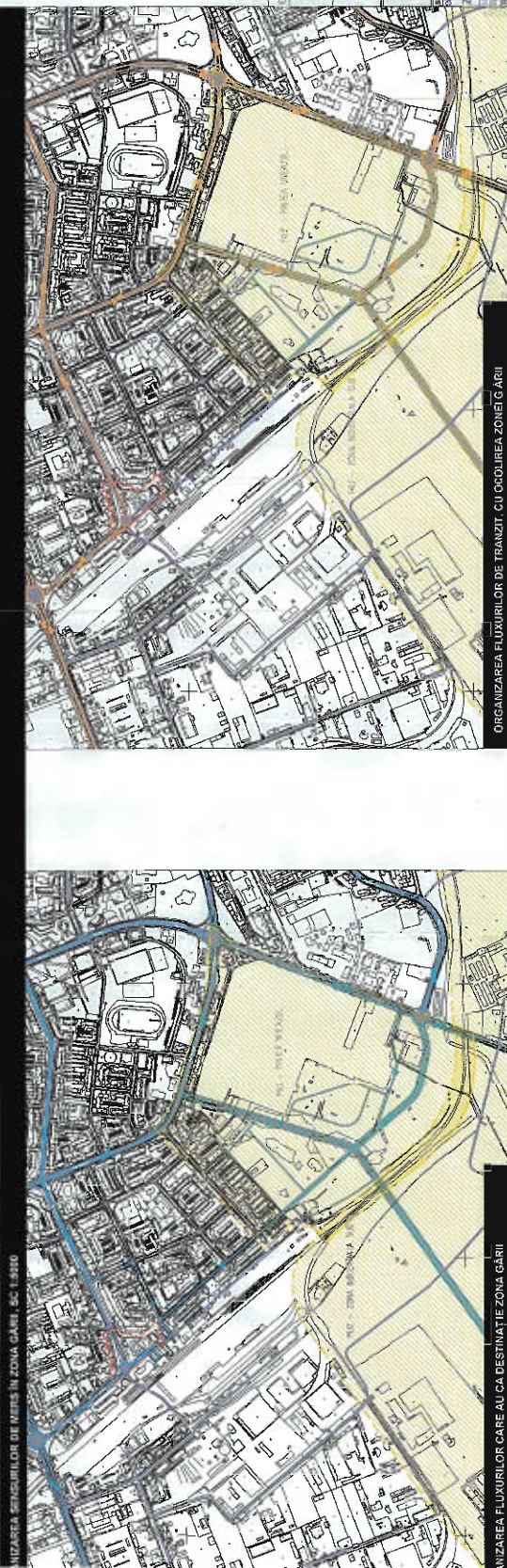
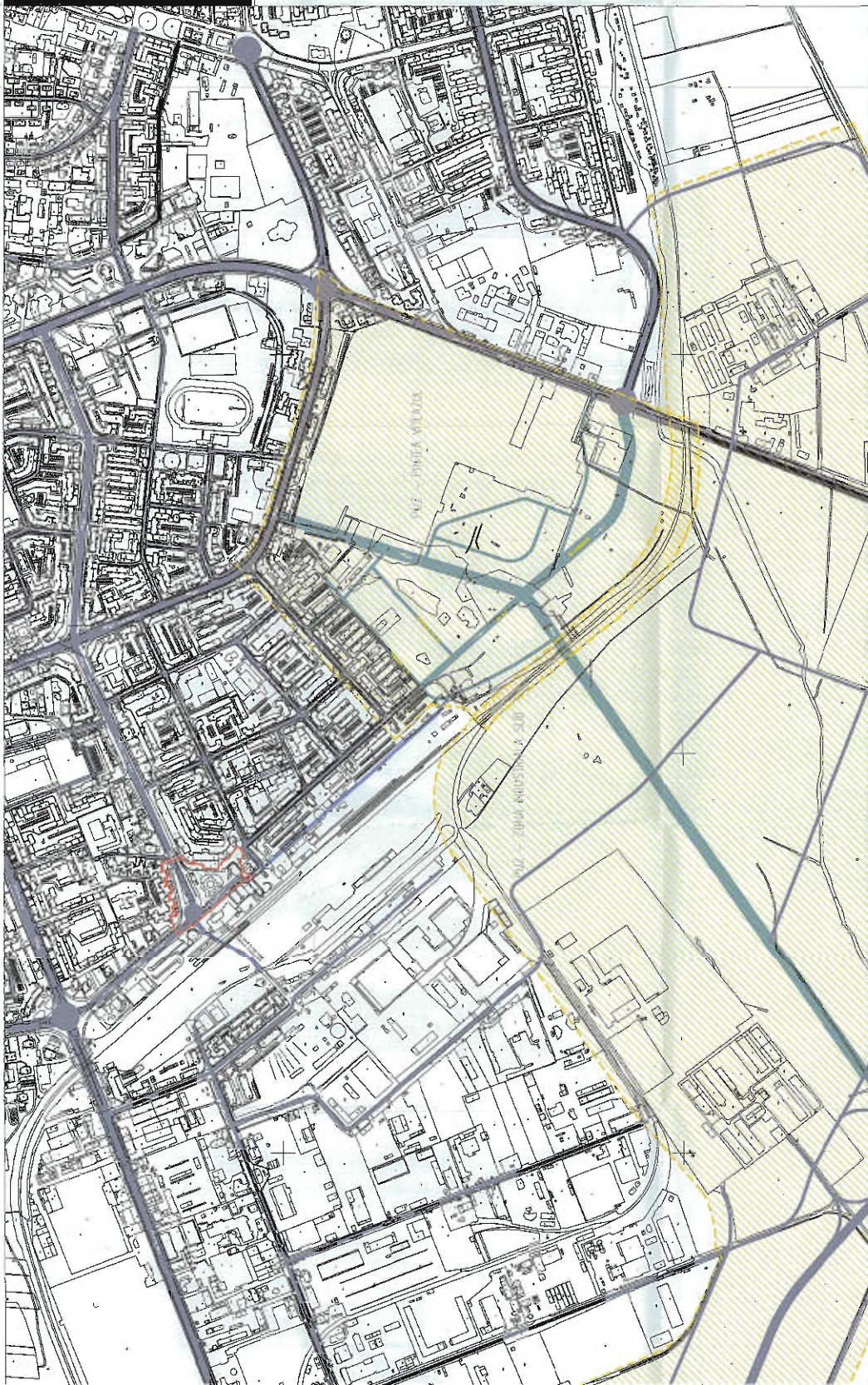
ZONA GARĂ

PROPRIETATE ASUPRA TERENURILOR

PLAN URBANISTIC ZONAL

ZONA GARĂ

suprafață P.U.Z = 18.385,76 mp
ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR
SC: 1 / 5000



LEGENDĂ

- ARTERE DE CIRCULAȚIE CATEGORIA I
- CATEGORIA I
- CATEGORIA A I.A
- CATEGORIA A I.B
- CATEGORIA A I.C
- CATEGORIA A I.D
- SENSE GIATORIU
- SENSE DE MERS
- DUBLU SENS
- SENSE UNIC
- SINCRONIZARE
- PLANURI URBANISTICE ZONALE ATELE IN ELABORARE, ADJACENTE ZONEI DE INTERVENȚIE
- PROIECTARE - RECOMANDĂRI
- ARTERE NOI PROPUSE PENTRU DEZVOLTAREA URBANISTICĂ COERENTĂ A ZONEI
- STRĂZI NOI PROPUSE PEZUR ADJACENTE



LABORATOR PLAN URBANISTIC ZONAL

MUNICIPIUL BAI

P.U.Z. ZONA GARĂ



PLAN DE CIRCULAȚII

ZONA GARĂ

ORGANIZAREA FLUXURILOR DE TRANZIT CU OCOJIREA ZONEI GARII

ORGANIZAREA FLUXURILOR CARE AU CA DESTINAȚIE ZONA GARII

PLAN URBANISTIC ZONAL

ZONA GARĂ

suprafață P.U.Z = 18.385,76 mp
REGLEMENTĂRI ECHIPARE EDILITARĂ
SC: 1 / 500



LEGENDĂ

LIMITE

- LIMITA DE INTERVENȚIE PLAN URBANISTIC ZONAL
- ELEMENTE DE REGLEMENTARE
- EDIFICABIL (construcții suprapuneri)

REȚELE EDILITARE EXISTENTE, MENȚINUTE

- CONDUCTĂ DISTRIBUȚIE GAZE NATURALE PRESIUNE MEDIE
- CONDUCTĂ DISTRIBUȚIE GAZE NATURALE PRESIUNE REDUSĂ
- CABLURI TELECOMUNICAȚII EXISTENTE
- CABLURI ELECTRODE EXISTENTE
- REȚELE LUMINAT EXISTENT
- REȚELE ALIMENTARE APĂ EXISTENTE
- REȚELE CANALIZARE MENAJERĂ EXISTENTE

REȚELE EDILITARE DEZAFECTATE/PROPUSE SPRE DEZAFECTARE

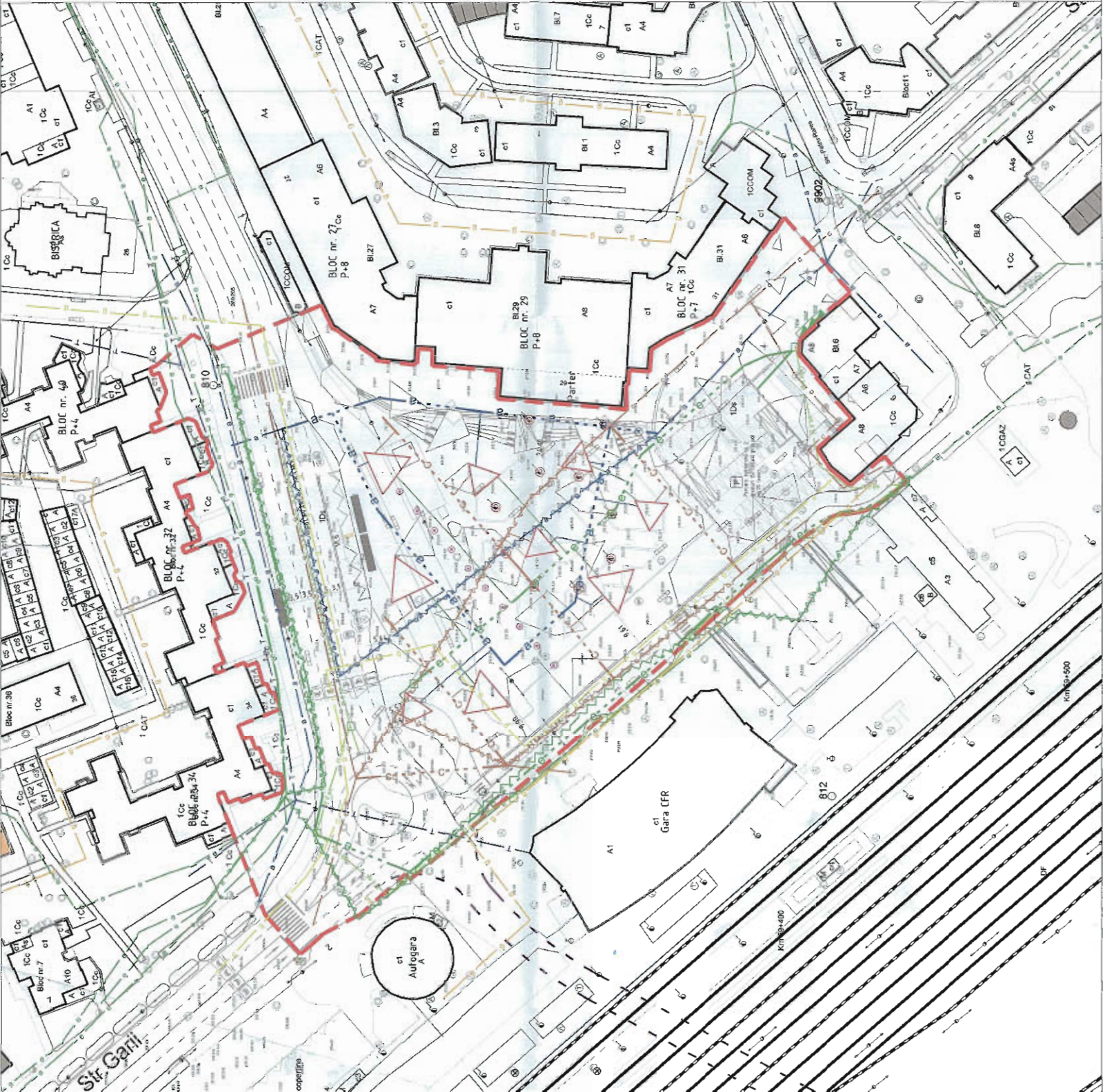
- CABLURI TELECOMUNICAȚII DEZAFECTATE/DEVIAȚIE
- CABLURI ELECTRODE DEZAFECTATE/DEVIAȚIE
- REȚELE ALIMENTARE APĂ DEZAFECTATE/DEVIAȚIE
- REȚELE CANALIZARE MENAJERĂ DEZAFECTATE/DEVIAȚIE

REȚELE EDILITARE PROPUSE PROIECTATE

- CABLURI TELECOMUNICAȚII PROPUSE PROIECTATE
- CABLURI ELECTRODE PROPUSE PROIECTATE
- REȚELE ALIMENTARE APĂ PROPUSE PROIECTATE
- REȚELE CANALIZARE MENAJERĂ PROPUSE PROIECTATE

SIMBOLURI

- FANTĂNI
- CONTUR PARCARE SUBTERANĂ
- STĂLP DE ILUMINAT H=4M. ECHIPAT CU 2 SURSE LED DE 15W
- STĂLP DE ILUMINAT AMBIENTAL H=4M. ECHIPAT CU 2 SURSE FLUORESCENTE DE 1X64W
- TABLOU ELECTRIC
- CAMIN DE TRAGERE CURENȚI SLABI ȘI TĂRI
- CAMIN DE TRAGERE CURENȚI SLABI ȘI TĂRI DESFINȚAT
- HIDRANT
- CAMIN GAZ
- CAMIN CANALIZARE
- CAMIN APĂ
- CAMIN TELEFON
- GURĂ SCURGERE
- STĂLP ILUMINARE
- STĂLP ILUMINARE ȘI DE ILUMINARE
- STĂLP METAL
- STĂLP ILUMINARE DESFINȚAT



ELABORATOR PLAN URBANISTIC ZONAL

MUNICIPIUL BAIA

URBANIST

ZONA GARĂ



REGLEMENTĂRI

ECHIPARE

FOLIA 1