

# PLAN URBANISTIC ZONAL

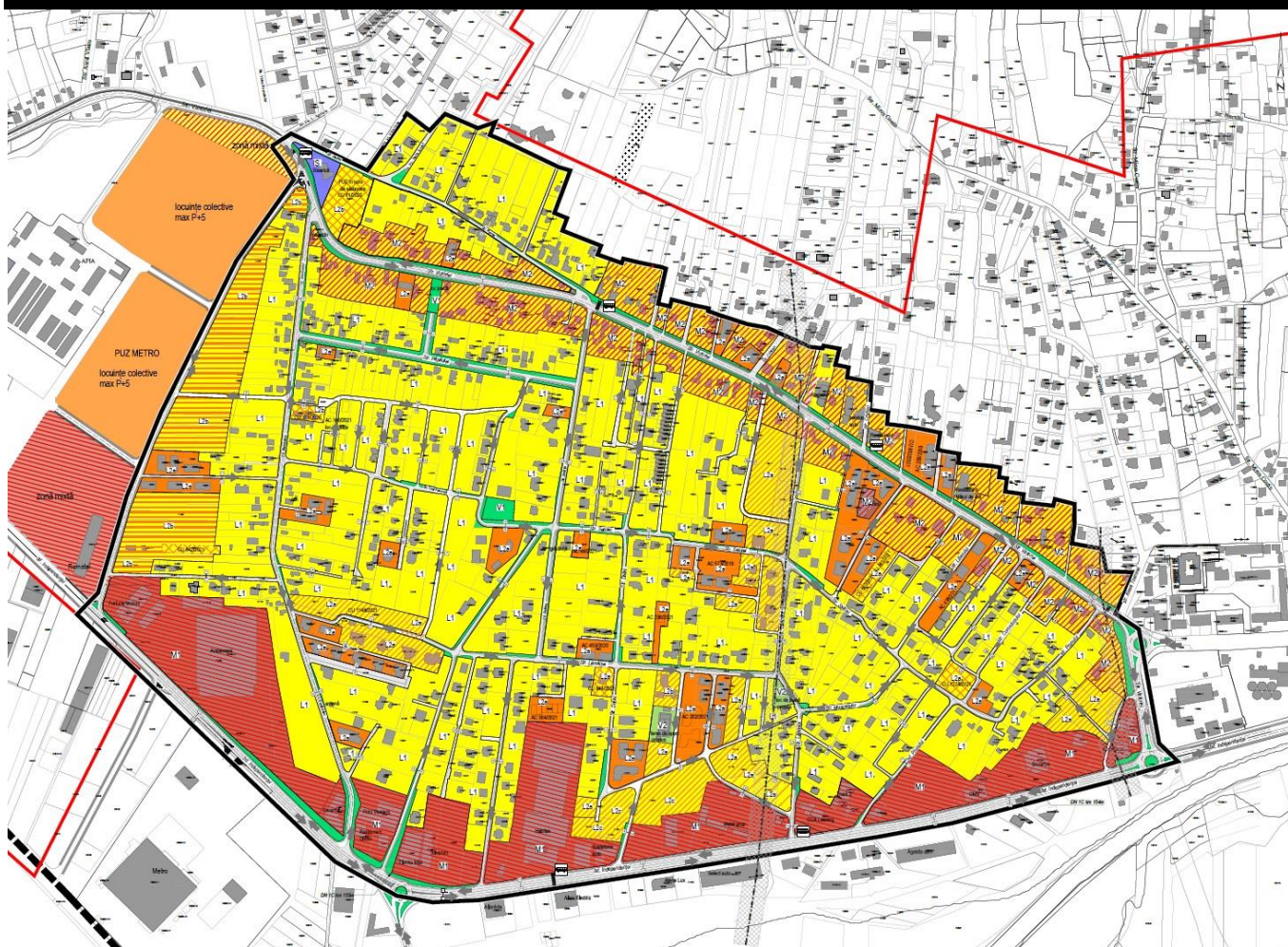
## BD. INDEPENDENȚEI – STR. VICTORIEI (LIVADA)

Municipiul Baia Mare, județul MARAMUREȘ

Nr. pr.: AED- 37 – 2021

**VOLUMUL I**

## MEMORIU GENERAL



**BENEFICIAR:** Municipiul Baia Mare

**PROIECTANT:** S.C. AEdilis Proiect S.R.L.

**CONTRACT NR.:** 19443/28.04.2021

**2021-2022**

## LISTA DE SEMNĂTURI

**PROIECTANT GENERAL : S.C. AEDILIS PROIECT S.R.L.**

**Şef proiect:** arh. urb. Dan Florin FLORUŢ

**Proiectanţi:**

Urbanism/arhitectură: arh. urb. Dan Florin FLORUŢ

ing. geogr. urb. Camelia FAUR

Topografie:  
ing. Horea MOLDOVAN

Transporturi/Sistematizare:  
Ing. Gheorghe BOROŞ

Geologie:  
Ing. Mihai MOODY  
geolog Valeria Herţa

Tehnico-edilitare:  
Ing. Andrei MOLDOVAN

Sociologie:  
Soc. Simona ZĂRNESCU



## CUPRINS

<b>1. INTRODUCERE</b> .....	4
<b><u>1.1 Date de recunoaștere a documentației</u></b> .....	4
<b><u>1.2 Obiectul lucrării</u></b> .....	4
<b><u>1.3 Surse documentare</u></b> .....	6
<b>2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII</b> .....	7
<b><u>2.1 Evoluția zonei</u></b> .....	7
<b><u>2.2 Încadrarea în localitate zonei</u></b> .....	8
<b><u>2.3 Elemente ale cadrului natural</u></b> .....	8
<b><u>2.4 Circulația</u></b> .....	9
<b><u>2.5. Ocuparea terenurilor</u></b> .....	17
<b><u>2.6 Echiparea edilitară</u></b> .....	24
<b><u>2.7 Probleme de mediu</u></b> .....	25
<b><u>2.8 Regimul juridic al terenurilor</u></b> .....	27
<b>3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ</b> .....	28
<b><u>3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare</u></b> .....	28
<b><u>3.2 Prevederi PUG</u></b> .....	36
<b><u>3.3 Valorificarea cadrului natural</u></b> .....	37
<b><u>3.4 Modernizarea circulației</u></b> .....	37
<b><u>3.5 Zonificarea funcțională –bilanț teritorial, indici urbanistici</u></b> .....	40
<b><u>3.6. Dezvoltarea echipării edilitare</u></b> .....	40
<b><u>3.7. Protecția mediului</u></b> .....	41
<b><u>3.8. Obiective de utilitate publică</u></b> .....	41
<b>4. CONCLUZII ȘI MĂSURI IN CONTINUARE</b> .....	42

## 1. INTRODUCERE

### 1.1 Date de recunoaștere a documentației

- **Denumirea lucrării:**  
PLAN URBANISTIC ZONAL BD. INDEPENDENȚEI – STR. VICTORIEI (LIVADA)
- **Beneficiar/Inițiator:**  
Municipiul Baia Mare, Strada Gheorghe Șincai 37, Baia Mare, 430311, județul Maramureș
- **Proiectant general:**  
SC AEDILIS PROIECT SRL Baia Mare – arh. urb. FLORUȚ FLORIN DAN  
Nr. de înregistrare ORC J 24/1705/10.11.2004,  
Cod fiscal RO 16927071, C.U.I. RO 16927071  
Adresa: județul Maramureș, Baia Mare, Strada 1 Mai, nr. 25, Cod Poștal 437195  
Telefon/fax: 0362-40917
- **Colaboratori:**  
**P.M. GROUP TRADE**, prin ing. Horea Moldovan – pentru actualizarea suportului topografic  
**S.C. TEHNICK PROSPECT S.R.L.**, prin ing. Mihai Moody, geolog Valeria Herța – pentru studiul geotehnic  
**S.C. CAPITEL PROIECT SRL**, prin sociolog Simona Zărnescu
- **Data elaborării:** 2021-2022

### 1.2 Obiectul lucrării

#### Solicitări ale temei program:

Conform caietului de sarcini și a temei de proiectare elaborate de către Municipiul Baia Mare, planul urbanistic zonal pentru arealul identificat reprezintă instrumentul de lucru al autorității locale și pentru specialiștii din domeniul urbanismului, arhitecturii, locuirii, culturii și turismului în vederea elaborării unor proiecte viitoare, care vor constitui suport pentru accesarea de fonduri externe în vederea implementării de proiecte prioritare în domeniile anterior menționate.

Realizarea documentației de urbanism este susținută de necesitatea de a reglementa intervențiile asupra construcțiilor și spațiilor publice ce conferă identitate municipiului Baia Mare, dar și de nevoia de a proteja valorile culturale – istorice locale, congruent cu aspirația de destinație turistică a orașului.

Zona colinară numită Livada-Ferma 10, formată din zona de șes, situată pe malul drept al râului Săsar, orientată către nord est - nord vest, este o zonă în plină expansiune de dezvoltare a unui cartier de locuințe individuale, cu o presiune imobiliară mare în vederea dezvoltării unui cartier rezidențial mixt. Cartierul propus pentru reglementare face parte dintr-un proces firesc de dezvoltare urbană, pentru care se dorește reglementarea etapizată.

Documentația de urbanism urmărește viabilizarea zonei din punct de vedere al utilităților publice, căilor de

comunicație și modul de autorizare al construcțiilor.

Zona de studiu înglobează tot spațiul cuprins între bd. Independenței la sud, strada Victoriei la est și nord, str. Plevnei, respectiv capetele loturilor situate pe strada Brândușelor.

Obiectivele contractului constau în:

- Reanalizarea zonificării funcționale existente în scopul corelării acesteia cu situația existentă pe teren;
- Reglementarea funcțională a zonei, având ca obiective respectarea principiilor dezvoltării urbane integrate, instituirea reglementărilor urbanistice care să asigure protejarea și dezvoltarea durabilă a zonei, reabilitarea mediului de viață și a ambianței zonei, restaurarea și refacerea clădirilor, prin elaborarea PUZ-ului în conformitate cu metodologia și conținutul cadru aprobat;
- Incurajarea de intervenții care să susțină activitățile culturale, educative, recreative și de agrement printr-o infrastructură corespunzătoare, dar cât mai puțin intruzivă;
- Reglementarea indicatorilor urbanistici în funcție de caracteristicile specifice a zonei studiate, tipologia loturilor și a fronturilor stradale
- Reglementarea regimului de înălțime permis în funcție de fondul construit existent pentru fiecare zonă în parte
- stabilirea unui plan de măsuri care să urmărească creșterea calității vieții comunității locale și care să permită formularea de obiective pentru care este posibilă obținerea de fonduri publice sau private, naționale sau comunitare.

#### **Prevederi ale programului de dezvoltare locală, pentru zona studiată:**

Conform certificatului de urbanism nr. 274/10.03.2020, zona se află în intravilanul Municipiului Baia Mare, fiind reglementată parțial prin PUZ Complex rezidențial Bd. Independenței, aprobat cu HCL 191/2000 și parțial prin PUG Municipiul Baia Mare, reglementate conform unităților teritoriale de referință:

L2 - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P+2 – doar la Strada Victoriei

L2 b - Subzona locuințelor individuale situate pe versanți slab construiți, cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P +1; – doar la Strada Victoriei

L 3 - Subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri

L 3b - locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri, cu regim de construire izolat, situate în zone cu condiții dificile de constructibilitate

CM2 – subzonă mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+5.

În zona analizată a mai fost elaborat și aprobat un plan urbanistic zonal - Plan urbanistic Zonal Construire Locuințe Colective P+2E+3R cu maxim 16 apartamente/imobil, aprobat cu HCL 544/2018.

### Prevederi ale legislației în vigoare:

În conformitate cu articolul 47, alin. (1) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, planul urbanistic zonal este instrumentul de planificare urbană de reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată a unor zone din localitate, caracterizate printr-un grad ridicat de complexitate sau printr-o dinamică urbană accentuată. Planul urbanistic zonal asigură corelarea programelor de dezvoltare urbană integrată a zonei cu Planul urbanistic general.

Prin PUZ se stabilesc obiectivele, acțiunile, prioritățile, reglementările de urbanism – permisiuni și restricții – necesar a fi aplicate în utilizarea terenurilor și conformarea construcțiilor din zona studiată.

Pe baza analizei critice a situației existente, a prevederilor PUG, a concluziilor studiilor de fundamentare și a opiniilor inițiatorilor, în conținutul PUZ se tratează următoarele categorii generale de probleme:

- organizarea rețelei stradale;
- zonificarea funcțională a terenurilor
- organizarea arhitectural-urbanistică în funcție de caracteristicile structurii urbane;
- modul de utilizare a terenurilor - indici și indicatori urbanistici (regim de aliniere, regim de înălțime, POT, CUT, etc.);
- dezvoltarea infrastructurii edilitare;
- statutul juridic și circulația terenurilor;
- delimitarea și protejarea monumentelor istorice și servituți în zonele de protecție ale acestora;
- măsuri de delimitare până la eliminare a efectelor unor riscuri naturale și antropice;
- menționarea obiectivelor de utilitate publică;
- măsuri de protecție a mediului, ca rezultat al programelor specifice;
- reglementări specifice detaliate – permisiuni și restricții – incluse în RLU aferent PUZ.

PUZ-ul a fost întocmit în conformitate cu prevederile **Legii 350/2001 actualizată**, iar cadrul conținut al documentației s-a realizat conform **Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului urbanistic zonal – reglementare tehnică indicativ: GM-010-2000, aprobat prin Ordinul nr. 176/N/2000/MLPAT.**

### 1.3 Surse documentare

- **Studii și proiecte elaborate anterior P.U.Z.**

- Plan Urbanistic General al municipiului Baia Mare, Județul Maramureș, aprobat prin HCL nr. 349/1999;
- Plan urbanistic General al Municipiului Baia Mare în curs de actualizare și studiile de fundamentare aferente
- Strategia de dezvoltare a Municipiului Baia Mare, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, Strategia Culturală, etc.

- Plan de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Baia Mare și Studiu de trafic aferent
- PUZ Complex rezidențial Bd. Independenței, aprobat cu HCL 191/2000
- Plan urbanistic Zonal Construire Locuințe Colective P+2E+3R cu maxim 16 apartamente/imobil, aprobat cu HCL 544/2018.

- **Studii de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ-ul:**

- Studii de fundamentare cu caracter analitic :**

- Studiu topografic
    - Studiu geotehnic
    - Studiu de delimitare a zonelor construite
    - Studiu privind statutul juridic și circulația terenurilor
    - Studiu privind infrastructura edilitară
    - Studiu pentru organizarea circulației și transporturilor
    - Studiu privind amenajarea spațiilor verzi
    - Studiu de protecția mediului

- Studii de fundamentare cu caracter consultativ** - Sondaje, anchete sociale, grupuri consultative

- Studii de fundamentare cu caracter prospectiv**

- Evoluția socio-demografică
    - Evoluția activităților economice
    - Evoluția pieței imobiliare

## **2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII**

### **2.1 Evoluția zonei**

Zona este situată la limita vestică a cartierului Valea Borcutului din Municipiul Baia Mare, fiind dezvoltată succesiv după anii 1990.

Conform certificatului de urbanism nr. 274/10.03.2020, zona se află în intravilanul Municipiului Baia Mare, fiind reglementată parțial prin PUZ Complex rezidențial Bd. Independentei, aprobat cu HCL 191/2000 și parțial prin PUG Municipiul Baia Mare, reglementate conform unităților teritoriale de referință:

L2 - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P+2 – doar la Strada Victoriei

L2 b - Subzona locuințelor individuale situate pe versanti slab construiți, cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P +1; – doar la Strada Victoriei

L 3 - Subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri

L 3b - locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri, cu regim de construire izolat, situate în zone

cu condiții dificile de construibilitate

CM2 – subzonă mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+5.

În zona analizată a mai fost elaborat și aprobat un plan urbanistic zonale - Plan urbanistic Zonal Construire

Locuințe Colective P+2E+3R cu maxim 16 apartamente/imobil, aprobat cu HCL 544/2018.

## **2.2 Încadrarea în localitate**

Zona numită Livada-Ferma 10 se află în intravilanul Municipiului Baia Mare și este delimitată de următoarele repere: la nord strada Victoriei, de la restaurant Pronto, până la intersecția cu str. Brândușelor la nord, la sud bd Independentei de la Euro House până la sediu Romstal, la est strada Victoriei, la vest capetele loturilor cu front la strada Brândușelor.

Teritoriul analizat este un cartier preponderent rezidențial, în plină expansiune, iar zona adiacentă bulevardului Independenței s-a configurat ca o zonă mixtă de servicii, reprezentanțe, depozitare, specifică unei artere de penetrare a unei localități. Agenții economici cei mai importanți care desfășoară aici activități economice sunt: Fortuna Motor, Arabesque, Oberhauser Invest, Habitex, Silvarom, Sabitex, Metal Group, OMV, Snowfox Tire Center, Pisano Grup, Alma General Electric etc

Arealul studiat se află la o distanță de cca. 5 km de centrul nou al municipiului, respectiv la cca. 6 km de centrul istoric al Băii Mari, la cca. 3,5 km de autogară și de gară, 4km față de aeroportul Baia Mare, 3 km față de Spitalul Județean.

Zona relaționează direct atât cu cartierele direct învecinate (Valea Borcutului, Meda, Săsar, Dura – orașul Tăuții Măgherăuș), prin relații de tip comercial, de aprovizionare, deplasări pentru servicii specializate de tip administrativ, de sănătate, financiar-bancare, rezidență etc, cât și cu întreg teritoriu administrativ al municipiului.

## **2.3 Elemente ale cadrului natural**

### **Așezare geografică**

Municipiul Baia Mare este situat în partea vestică a județului Maramureș, în depresiunea cu același nume, pe cursul mijlociu al râului Săsar, la o altitudine medie de 228 m față de nivelul mării, fiind cuprins de coordonatele geografice 47°39' - 47°48' latitudine nordică și 23°10' - 23°30' longitudine estică.

Municipiul Baia Mare alături de localitățile Blidari, Firiza, Valea Neagră, Valea Borcutului, însumează o suprafața de 23.471 ha. La nord se învecinează cu Munții Igniș și Gutâi, la sud cu localitățile Recea și Groși, la est cu orașul Baia Sprie și la vest cu orașul Tăuții Măgherăuș.

Suprafața teritoriului administrativ însumează 23.573 ha din care 3.170 ha sunt terenuri agricole, 18.599 ha - terenuri silvice, cu preponderență păduri, și 1.804 ha - construcții și alte destinații.

### **Climă**



Clima din zona municipiului Baia Mare are unele caracteristici specifice, 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 răcoroase, prelungite și un echilibru atmosferic favorabil. Temperatura aerului atinge cota medie, multianuală de 9,6 °C. Media lunii ianuarie se ridică la -2.4 °C, iar a lunii iunie la 19,9 °C. Precipitațiile atmosferice sunt în general constante, totalizând o medie anuală de 976 mm. Vânturile nu prezintă caracteristici deosebite. Datorită imobilizării maselor de aer în depresiune, se înregistrează perioade lungi de calm atmosferic, fapt ce influențează negativ starea de poluare a orașului.

## Hidrografie

Rețeaua hidrografică este formată, în principal, din râul Săsar, lung de 31,6 km, care străbate orașul de la est la vest colectând apele râurilor Chiuzbaia și Firiza, și a pâraurilor Sf. Ioan, Usturoiul, Valea Roșie și Borcut.

## 2.4 Circulația

### 2.4.1. Rețeaua majoră de circulații:

Municipiul Baia Mare este un centru puternic de polarizare al activităților social– economice. Orașul este un nod rutier important datorită așezării pe principalul culoar de circulație din nordul României, are un potențial ridicat de polarizare a traficului datorită activităților turistice și economice din Maramureș.

Rețeaua de străzi are o configurație cvasi-neregulată, cuprinde două artere principale dezvoltate și orientate pe cele două maluri ale râului. În general, pe rețeaua stradală a orașului, traficul greu este restricționat la 3,5 t, autovehiculele cu masa mai mare urmează un traseu ocolitor pe ruta: B-dul Independenței (DN 1C/E58), drum de centura tronson Pasaj CF, drum de centură tronson zona fermelor avicole.

În afara zonei depresionare a orașului, rețeaua de drumuri devine rarefiată, datorită configurației reliefului. Relațiile în teritoriu sunt concentrate în zona de sud, unde densitatea așezărilor este mare. În zona nordică, drumul județean 183 este cel mai important deoarece asigură legătura cu stațiunea Izvoarele și apoi cu Săpânța și Gutin prin Valea Neagră.

Drumurile clasificate care deservesc municipiul Baia Mare sunt:

- DN 1C: (Cluj-Napoca – Dej – Baia Mare – Livada – Halmeu – Ucraina);
- DN 18: (din DN 1C – Sighetu Marmăției – Borșa – Cârlibaba – Iacobenii);
- DN 18B: (Baia Mare – Groși – Cărbunari – Mănăștur – Târgu Lăpuș);
- DJ 182 B: (Baia Mare – Satu Nou – Catalina – Săcălășeni – Șomcuta Mare – Băița de sub Codru)
- DC 5: (Baia Sprie – Chiuzbaia – Cartierul Ferneziu – Baia Mare)
- DC 69: (DN 1C – Săsar)

Ca urmare a creșterii explozive a gradului de motorizare și implicit a celor 3 categorii de trafic: interior, de



penetrație și de tranzit, circulația se desfășoară cu dificultăți din ce în ce mai mari. Din analizele efectuate asupra configurației rețelei de străzi și a traseelor utilizate de autovehicule pentru a traversa Municipiul Baia Mare s-a constatat că circa 80 % din traficul de tranzit utilizează rețeaua de străzi, trecând prin zona centrală.

Printre principalele obiective strategice ale Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Baia Mare este anticiparea și satisfacerea cererii comunității pentru accesibilitate și mobilitate. Necesitatea accesibilității la anumite puncte de interes a reprezentat mereu o prioritate atât din punct de vedere social, cât și economic. Principala direcție de dezvoltare a Municipiului Baia Mare se axează pe îmbunătățirea infrastructurii de transport și a mobilității urbane cu investiții în dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, consolidarea rolului Aeroportului Internațional Baia Mare, dezvoltarea sistemelor de transport intermodal și modalități de îmbunătățire a mobilității urbane și a traficului.

#### 2.4.2. Căi rutiere de transport:

Zona reglementată este traversată la sud de drumul național DN 1C (Bulevardul Independenței sau E58) care este utilizat cu frecvență de autovehiculele de mare tonaj, transportatoare de mărfuri. Această axă reprezintă principala linie de acces între municipiile Cluj Napoca, Baia Mare și Satu Mare, este o rută importantă din punct de vedere economic. Încărcarea de trafic este foarte ridicată în special la orele de vârf, când șoseaua este foarte aglomerată, apropiindu-se de limita capacității, ceea ce defavorizează traficul intern, care este "strangulat" la ieșirea de pe străzile secundare spre artera colectoare principală, drumul național. O mare parte a traficului care se desfășoară pe drumul național DN 1C este de tranzit, respectiv nu are origine sau destinație municipiul Baia Mare.

O altă arteră importantă de circulație este strada Victoriei, care însoțește paralel drumul național 1C și reprezintă o alternativă utilă pentru participanții la trafic.

#### 2.4.3. Rețeaua de străzi din interiorul zonei studiate:

- Bulevardul Independenței (DN1C/E58): axa est-vest, la limita sudică și centrală a zonei studiate, 4 benzi de circulație până la intersecția cu strada Europa și 2 benzi de circulație în continuare, fără trotuare, cu șanțuri de colectare a apelor pluviale pe ambele părți, îmbrăcăminte asfaltică. Are rol colector și constituie una din arterele de penetrare a municipiului dinspre partea de vest, cu marcaje rutiere



Figure 1 - Bd. Independenței – Zona Habitetex



Figure 2 - Bd. Independenței - zona Arabesque

- Strada Victoriei: axa est-vest și nord-sud, la limita nordică și estică a zonei studiate, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, trotuare pe tronsonul estic, cu lățimi de cca. 1m, parțial cu canalizare pluvială, îmbrăcăminte asfaltică, cu marcaje rutiere



Figure 3 - str. Victoriei, tronson estic



Figure 4 - str. Victoriei, sector vestic

- Strada Brândușelor: axa nord-sud, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, cu trotuar pe o parte pe tronsonul nordic,, îmbrăcăminte asfaltică, cu marcaje rutiere



Figure 5 - str. Brândușelor, sector sudic



Figure 6 - str. Brândușelor, sector nordic

- Strada Păpădiei: axa est-vest, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare, ampriză generoasă care permite amenajări ulterioare.

- Strada Plevnei: axa est-vest, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare, ampriză îngustă





Figure 7 - str. Pădăiei



Figure 8 - str. Plevnei

- Strada Berăriei: axa nord-sud, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare, ampriză generoasă care permite amenajări ulterioare, îmbrăcăminte asfaltică.

- Strada Lămâiței: axa est-vest, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare



Figure 9 - str. Berăriei



Figure 10 - str. Lămâiței

- Strada Emil Racoviță: cu mai multe tronsoane, parțial cu 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare, parțial cu 1 bandă, profilul nu este constant, îmbrăcăminte asfaltică.



Figure 11 - Str. Emil Racoviță



Figure 12 - str. Emil Racoviță

- Strada Salciei: cu mai multe tronsoane, parțial cu 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare , parțial cu 1 bandă, profilul nu este constant, prezintă gâtuiuri, parțial îmbrăcăminte asfaltică, parțial pietruită.



Figure 11 - 12 str. Salciei

- Strada Daliei: axa nord-sud, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără trotuare, ampriză generoasă care permite amenajări ulterioare, îmbrăcăminte asfaltică și pietruită.

- Strada Liliacului: axa nord-sud, 2 benzi de circulație, 1 pe sens, fără îmbrăcăminte asfaltică.



Figure 13 - str. Liliacului



Figure 14 - str. Liliacului



- Alte străzi secundare din interiorul zonei studiate cu îmbrăcăminte asfaltică sau provizorie, cu lățimi necorespunzătoare pentru traficul urban.



Figure 15-18 - Străzi realizare pe lângă canalele ANIF



Figure 19 – 20 - drumuri de servitute

#### 2.4.4 Traficul pietonal

Pe toate drumurile se desfășoară și traficul pietonal, care întâmpină dificultăți mai ales acolo unde nu există circulații dedicate pentru traficul pietonal (trotuare). O importanță tot mai ridicată o are transportul individual cu bicicleta, în special pe distanțe scurte, la fel ca și traficul pietonal. În zona analizată nu există piste de biciclete, cicliștii fiind astfel nevoiți să circule alături de circulația generală, ceea ce poate reprezenta un element de risc de accidente mai ales pe drumurile principale, de trafic intens.

La nivel de municipiu, lungimea redusă a pistelor dedicate cicliștilor contribuie la o atractivitate redusă a acestei modalități de transport. În prezent, bicliștii se deplasează în oraș fie utilizând infrastructura rutieră, fie pe cea

pietonală. Acest comportament de deplasare favorizează apariția de accidente, influențând în mod negativ siguranța, accesibilitatea și activitatea transportului în oraș.

Drumul național 1C în zona studiată nu este prevăzut cu trotuare sau piste pentru bicicletă, ceea ce duce la un trafic nemotorizat deficitar și periculos, singura modalitatea de deplasare a pietonilor este lățimea acostamentului. Segmentul de drum care traversează zona este prevăzut cu două treceri de pietoni.

În zona studiată există trotuare doar pe străzile Victoriei și Brândușelor și chiar și pe aceste două străzi, doar parțial. Piste dedicate pentru biciclete nu există în cadrul zonei studiate.

#### 2.4.5. Parcările:

Zona studiată nu este prevăzută cu parcări amenajate, însă pe anumite segmente lățimea acostamentului permite staționare sau parcare a autovehiculelor (de ex. str. Victoriei).

Cea mai apropiată parcare amenajată se află pe strada Victoriei, în față la restaurant Pronto.

În proprietatea domeniului public al Municipiului Baia Mare sunt incluse 3765 locuri de parcare cu plată, ocupând o suprafață de 47.088 m<sup>2</sup>. În urma unui studiu în privința disponibilității locurilor de parcare pentru activități zilnice, s-a constatat că pentru 51% din deplasări cu autoturismul, staționarea se face în zone publice amenajate cu parcări, pentru 31% se face pe marginea drumului, pentru 3% în parcări acoperite și pentru 15% se realizează în garaje. Se constată că pentru căutarea unui loc de parcare, pentru 85% din deplasări se pierde în medie 3 minute pe deplasare (maxim fiind situat între 15 și 20 de minute)

#### 2.4.6. Transport public:

Transportul public se face în mod obișnuit cu autobuze (autocare) pe rețeaua rutieră. Pierderea de pasageri în transportul public a fost constantă în ultimii ani, multe dintre deplasări efectuându-se cu autovehicule private (în special autoturisme), al căror număr este în continuare în creștere.

În prezent, transportul public local este asigurat de societatea SC. Transport Local URBIS SA, pe 22 de trasee interioare de autobuz, cu o linie de trolibuz, 17 linii speciale spre utilitățile economice la orele de schimb și 11 linii exterioare spre localitățile limitrofe.

Autobuzele și trolibuzele transportă zilnic 100.000 călători. Parcul constă din 79 autobuze și 10 trolibuze. Rețeaua de transport local are în componență 153 stații de autobuz și trolibuz. Aceste trasee deservește în mod corespunzător necesitatea de deplasare a locuitorilor municipiului, acoperind în mod optim rețeaua stradală actuală.

Starea tehnică a mijloacelor de transport în comun este necorespunzătoare, majoritatea autobuzelor și a trolibuzelor având durata normală de funcționare depășită, ceea ce conduce la viteze comerciale reduse, rezultând aglomerări suplimentare ale traficului și la un grad ridicat de poluare.

Linia 40 de transport în comun asigură legătura dintre zona centrală a orașului și zona METRO, are 16 opriri, iar traseul ei este URBIS - IMMUM - Phoenix - Piata Izvoare (V.Alecsandri) - E.Racovita - Pasunii - Epsilon - Kaufland

II - Sala Sporturilor - URSUS - Gara CFR - Semiluna - Meda - Unic - Infinity - METRO. De asemenea, zona este deservită de transport în comun prin ruta 5, care circulă pe traseul Dispecerat URBIS - IMMUM - Spital Contagioase - Stadion - Energoterm - Bucla - Albina - Unic - EP Sasar - Podgorii - Berarie - Borcut - Frumusaua – Castel și retur.

#### 2.4.7. Transportul feroviar:

Zona studiată nu este deservită de calea ferată, însă se află la cca. 3,5 km de gara Baia Mare.

#### 2.4.8. Transportul aerian

Municipiul Baia Mare beneficiază de un aeroport situat în orașul adiacent, Tăuții Magherăuș, iar aeroportul se află în administrarea Consiliului Județean Maramureș. Se află în apropiere de zona studiată, la cca. 4 km în partea de sud-vest. Acest lucru impune un set de constrângeri în ceea ce privește regimul de înălțime al viitoarelor construcții.

**Zona studiată prin PUZ se află în zona I și II de referință a aeroportului și aerodromului:**

**Cota referință pistă aeroport THR09 169,25m**

**Cota referință pistă aerodrom THR09 183,65m**

**Cota la sol DME 172,98m**

**În zona de referință I (aeroport/aerodrom):**

Este necesară obținerea avizului AACR pentru toate obstacolele din Zona I cu înălțimi egale sau mai mari decât cele calculate conform regulii de panta 1:285 de la marginea benzii pistei, spre exterior, luând cota de referință aeroport 169,25m, respectiv cota de referință aerodrom 183,65m.

**În zona de referință II (aeroport/aerodrom):**

Este necesară obținerea avizului AACR pentru toate obstacolele din Zona II cu înălțimi egale sau mai mari decât calculate conform regulii de panta 1:150 de la marginea benzii pistei, spre exterior, luând cota de referință aeroport 169,25m, respectiv cota de referință aerodrom 183,65m.

Conform art. 1.4.1 pct. (30) din RACR-ZSAC, ediția 1/2015, din 09.06.2015 suprafață de protecție - suprafață ce include un mijloc CNS sau meteorologic, în interiorul căreia amplasarea obiectivului/obiectivelor nu este permisă, exceptând componente ale instalațiilor și construcțiilor aeroportuare și ale mijloacelor CNS și meteorologice (antene monitoare de câmp, lămpi de balizare, senzori meteo);

#### **Disfuncționalități:**

Zona este una solicitată din punct de vedere al circulației, deoarece constituie punctul de intrare/ieșire dinspre/înspre Satu Mare, prin urmare mobilitatea în orele de vârf este considerabil îngreunată.

Principalele probleme se leagă de concentrarea excesivă a traficului pe drumul național DN 1C, mai ales a autovehiculelor de tonaj ceea ce crează probleme în special la nivelul zonei. O bună parte din traficul de pe drumul național este de tranzit, respectiv nu are drept origine sau destinație orașul Baia Mare, iar volumul traficului este în



creștere, în vreme ce nivelul de eficiență și de siguranță al traficului este în scădere. Pe de altă parte, un număr mare de locuitori ai orașului Tăuții Măgherauș, Comuna Cicîrlău, orașul Seini se deplasează în fiecare dimineață înspre municipiul Baia Mare pentru locuri de muncă, servicii etc. Totodată, există circulație importantă și în sens invers, înspre orașul Tăuții Măgherauș (care deține câteva întreprinderi importante ce oferă locuri de muncă inclusiv pentru locuitori ai orașului Baia Mare, deține aeroportul etc), orașul Seini și Satu Mare. Volumul tot mai ridicat al traficului crește riscul de accidente și gradul de poluare, și poate induce efecte sociale adverse.

Capacitatea insuficientă de transport a pasagerilor și a mărfurilor și nivelul destul de redus de eficiență și de siguranță a traficului, din cauza slabei întrețineri a infrastructurii existente, având în vedere creșterea accelerată a volumului traficului (îndeosebi cel ce tranzitează zona), cât și cerințele locale, regionale, naționale și europene.

Drumul național 1C necesită modernizări frecvente datorită traficului intens și al autovehiculelor de mare tonaj care se desfășoară în zona studiată.

Se constată prea multe intersecții și accese la drumul național, cauzând întârzieri sau chiar ambuteiaje în orele de vârf și risc de producere a accidentelor.

Modul în care este organizată circulația favorizează încălcări ale regulilor de circulație, punctele de întoarcere fiind puține se întâmplă des ca șoferii să întoarcă pe linie continuă, manevră cu risc foarte mare de accidente.

Lipsa pistelor de bicicletă, a trotuarelor și a trecerilor de pietoni îngreunează circulația pietonilor în zonă.

Nu există parcuri sau locuri de parcare amenajate și lipsesc spațiile pentru amenajarea unor asemenea locuri de parcare.

Unele străzi sunt pietruite sau cu îmbrăcăminte de pământ, prin urmare starea tehnică a unor artere de circulație necesită lucrări de modernizare, asfaltare. De asemenea, un aspect foarte important este legat de faptul că în zonele dezvoltate mai recent nu se asigura conectivitatea arterelor de circulație.

Transport în comun este unul care ar putea fi eficientizat, având în vedere că majoritatea a autobuzelor și a trolibuzelor având durata normală de funcționare depășită, iar municipiul Baia Mare nu dispune de un sistem de transport inteligent, cu sisteme de management al traficului.

## **2.5. Ocuparea terenurilor**

Conform Certificatului de urbanism nr. 474/10.03.2020, zona se află în intravilanul Municipiului Baia Mare.

În zona analizată au fost elaborate și aprobate alte două planuri urbanistice zonale:

1. Plan urbanistic Zonal complex rezidențial Independenței, aprobat cu HCL 191/2000.
2. Plan urbanistic Zonal Construire Locuințe Colective P+2E+3R cu maxim 16 apartamente/imobil, aprobat cu HCL 544/2018.

Terenurile adiacente străzii Victoriei se încadrează în prevederile PUG aprobat, după cum urmează:

L2 - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P+2 – doar la Strada Victoriei

L2 b - Subzona locuintelor individuale situate pe versanti slab construiti, cu regim de construire izolat, avand inaltimea maxima P +1; – doar la Strada Victoriei

L 3 - Subzona locuintelor individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri

Morfologia țesutului urban scoate în evidență următoarele:

- parcelarul este unul neregulat, de tip agricol și doar parțial restructurat în loturi de tip urban.
- trama stradală secundară s-a realizat spontan, improvizat, nerespectându-se prevederile PUZ-ului aprobat, majoritatea străzilor secundare nu respectă normele de proiectare a drumurilor publice pentru localitățile urbane, nu au lățimile corespunzătoare și nici nu asigură circulații pentru pietoni sau soluții adecvate pentru colectarea apelor pluviale.



Foto. 21-25 Trama stradală din interiorul zonei studiate

- zona este în mare parte ocupată cu construcții
- arhitectura clădirilor este de asemenea diversă, prezintă forme și aspect variat. Culorile sunt și ele variate (gri, portocaliu, alb, galben, mov etc), precum și materialele (țiglă, tablă la învelitori, pereți cortină, alucobond la

închideri etc).

- Regimul de înălțime este variat, de la clădiri parter până la clădiri cu trei – patru etaje (locuințe colective până la P+2+Er sau P+2+M), principala disfuncționalitate fiind mixul de locuințe individuale cu locuințe colective.



Foto 26-32 – Fond construit variat

- La nivel de zonă, funcțiunea principală este de locuințe individuale. Intercalat, s-au realizat și blocuri de locuințe colective. De-a lungul bd. Independenței zona s-a conturat ca una mixtă de servicii și unități industriale. Dotări publice la nivel de zonă nu există, cu excepția unor magazine alimentare și a unei grădinițe private, iar spațiile verzi

și de agrement sunt inexistente, existând doar un loc de joacă.

- Zona este constituită într-o structură funcțională segregată, dispersată. Suprafața zonei de amenajat este destinată unui număr redus de oameni și activități, raportat la costurile de investiție. Efectele nedorite ale orașul dispersat sunt legate de faptul că ocupă mai mult spațiu, este mai costisitor de construit și de întreținut deoarece e nevoie de mai multe străzi, mai multă infrastructură etc, poluează mai mult, pe scurt este mai costisitor, mare consumator de resurse, distrugător de teren și poluant. Dispersarea socială inhibă vitalitatea și progresul zonei, transformând-o într-un cartier dormitor.

- Investițiile realizate în zonă nu au respectat în totalitate prevederile PUZ ului aprobat și etapele firești de urbanizare, motiv pentru care multe străzi și o parte din parcelar nu respectă normele de proiectare urbană și afectează buna funcționalitate a zonei. Din cauză că nu s-a realizat infrastructura tehnico-edilitară înainte de construirea clădirilor, a condus la faptul că zona este în mare parte construită, dar străzile încă nu sunt asfaltate, iar utilitățile au fost extinse haotic. În plus, au fost aduse multe derogări la PUZ ul aprobat, în general prin PUZ uri mai mici de parcelă, fapt ce a condus la o situație nedorită, dar care se întâmplă frecvent – parcelări în cele mai variate forme și suprafețe, multe drumuri private și de servitute care nu respectă normele în vigoare, mixt funcțional, aspect arhitectural neomogen, toate acestea conducând la o imagine generală a zonei haotică, dezordonată.

Utilitățile sunt asigurate în mare parte, din rețelele publice (alimentare cu apă, canalizare menajeră, energie electrică, gaz, telecomunicații, etc).

Zona este traversată pe direcția sud-nord de linia electrică aeriană de 110kV, afectând terenuri proprietate privată. În zona de protecție și siguranță a acesteia au fost realizate construcții.

Zone de servituți/interdicții: zona de protecție a drumului național (22 m de la zona de siguranță), zona de protecție a rețelelor electrice (culoar de 37 de metri pentru LEA 110kV), zona de servitute aeronautica

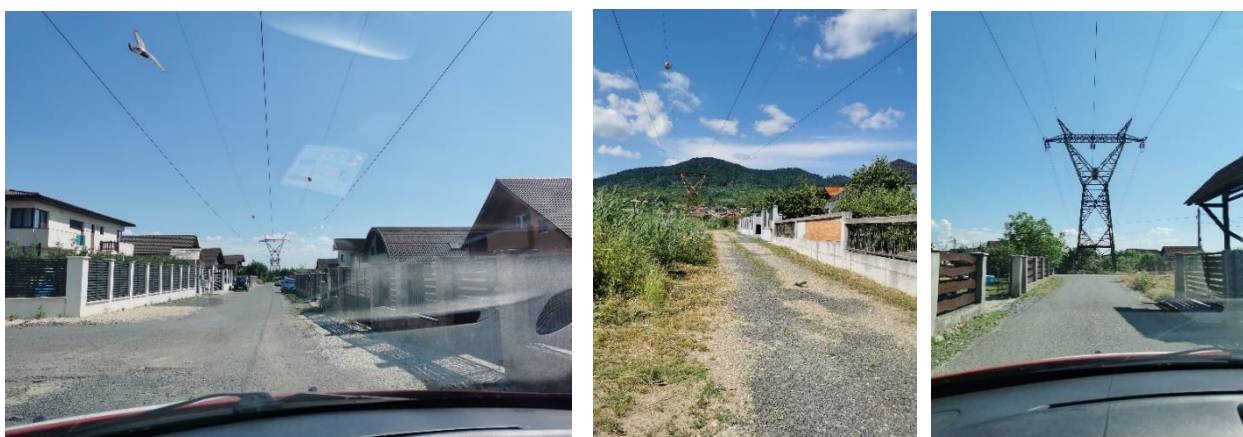


Foto 33-35 – Zona este traversată de linia electrică de înaltă tensiune (110kV)

Din punct de vedere al proprietății, imobilele se află majoritatea în domeniul privat al persoanelor fizice sau juridice, iar spațiile publice se află în domeniul public al municipiului Baia Mare

În concluzie, zona s-a dezvoltat mai degrabă spontan, decât sub un cadru de reglementare aprobat, fără a respecta în totalitate documentația de urbanism aprobată (PUZ aprobat cu HCL 191/2000) și etapele firești de urbanizare (în prima fază de realizare a infrastructurii de utilități și rutiere și ulterior autorizarea lucrărilor

**Din punct de vedere al zonelor funcționale**, conform documentațiilor de urbanism aprobate până la momentul de față, cca. 67 % din suprafața zonei studiate are funcțiunea de zonă de locuințe individuale, cca. 7 % zonă de locuințe colective, cca. 2 % zone de instituții publice și servicii, 15 % zone mixte la drumul național, 2% spații verzi, 13% străzi.

BILANȚ TERITORIAL				
INTRAVILAN	EXISTENT		PROPUS	
	Suprafață (ha)		Suprafață (ha)	
Zona de locuințe individuale existente	80,57	67,14	44,57	37,14
Zona de locuințe colective existente sau cu A.C.	7,46	6,22	7,46	6,22
Zona de locuințe colective propuse	0,00	0,00	8,50	7,08
Zona de instituții publice și servicii existente	1,82	1,52	1,82	1,52
Zona mixtă de locuințe și servicii propuse	0,00	0,00	20,18	16,82
Zona mixtă servicii și unitati industriale existente	15,14	12,62	15,14	12,62
Spatii verzi din care	2,30	1,92	8,00	6,67
suaruri, locuri de joacă	0,08	0,07	2,00	1,67
aliniamente verzi de-a lungul strazilor	2,22	1,85	6,00	5,00
Străzi/drumuri	12,71	10,59	14,33	11,94
asfaltate	10,32	8,60	10,32	8,60
neasfaltate	2,39	1,99	2,39	1,99
propuse	0,00	0,00	1,62	1,35
<b>TOTAL</b>	<b>120,00</b>	<b>100,00</b>	<b>120,00</b>	<b>100,00</b>

Din analiza morfologică a parcelarului rezultă că 44% din totalul parcelelor au suprafața peste 1000 mp, 10 % au suprafața cuprinsă între 801-1000 mp, 21 % au suprafața cuprinsă între 501-800 mp, 8% au suprafața cuprinsă între 351-500 mp, iar 17% au suprafața mai mică de 350mp.



Figure 2 - Categoriile de parcele după suprafață

- clădirile sunt în general dispuse în modalități variate, existând puține zone cu un regim unitar de aliniere sau de retragere la nivel de zonă. Alinieri unitare ale clădirilor se întâlnesc pe strada Brândușelor, Păpădiei, Lalelelor, Crizantemelor, Berăriei, Lămâiței, la cca. 3-5 m față de aliniament, respectiv de cca. 1 m pe strădile secundare.




LEGENDĂ:  
 Alinieri existente ale clădirilor

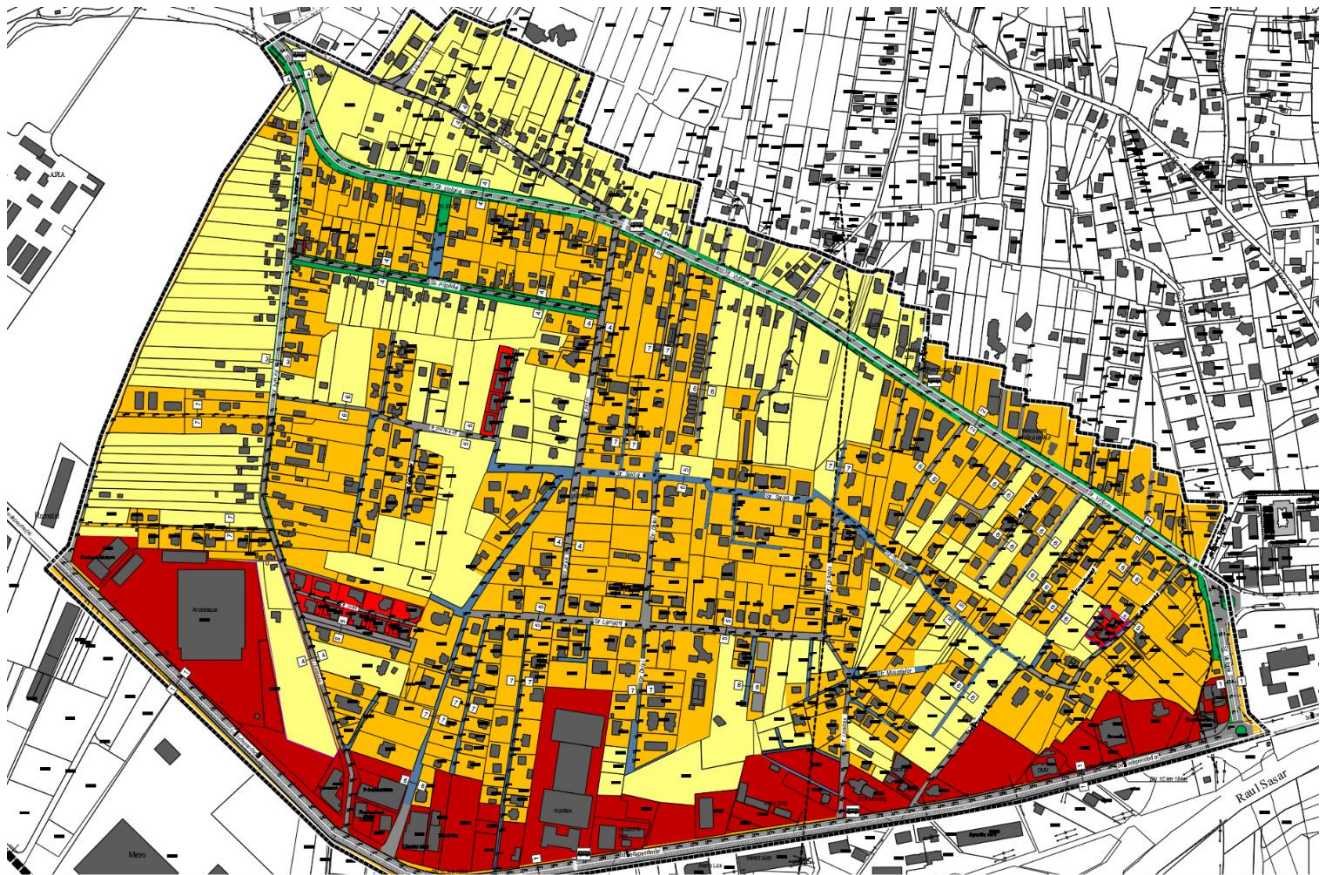
Figure 2 - Alinierea clădirilor

Procentul de ocupare al terenurilor în cadrul zonei studiate variază. Pe strada Victoriei, Brândușilor, Păpădiei POT ul este sub 20%, în zonele mai recent construite POT ul este mai mare, între 20-30%.

Există zone de locuințe colective cuplate sau colective unde procentul de ocupare al terenurilor depășește 30, chiar 35 %.

La drumul național, în zona mixtă de servicii și industrie POT ul este mai mare, de până la 50%.

**La nivelul zonei reglementate, cca. 60% din proprietăți sunt ocupate de construcții.**



LEGENDĂ:





	POT <20%
	POT 20% - 30%
	POT 30% - 40%
	POT >40%

Figure 3 - Procentul de ocupare al terenurilor

La momentul de față, populația rezidentă este de cca. 1250 locuitori în locuințe individuale și încă cca. 1250 locuitori în locuințe colective, însumând astfel o populație rezidentă în zona reglementată de cca. 2500 de locuitori.

**Disfuncționalități:**

- au fost aduse multe derogări la PUZ ul aprobat, fapt ce a condus la o situație nedorită, dar care se întâmplă frecvent – parcelări în cele mai variate forme și suprafețe, multe drumuri private și de servitute care nu respectă normele în vigoare, mixt funcțional, aspect arhitectural neomogen, toate acestea conducând la o imagine generală a zonei haotică, dezordonată.
- blocuri de locuințe colective intercalate cu locuințe individuale.
- Lipsa spațiilor pentru dotări publice necesare la nivel de cartier rezidențial: infrastructură școlară, magazine, servicii financiar/bancare, locuri de joacă, spații verzi etc.
- intervenții agresive, nepotrivite în sit, precum:
  - Folosirea de forme și finisaje nepotrivite, agresive: acoperișuri cu forme curbe, tablă strălucitoare sau în culori stridente la învelitori, geamuri oglindate, inox la balustrade, culori stridente la

fațadei,etc.

- rețele edilitare aeriene, contribuie la deprecierea imaginii zonei.
- Străzi care nu au lățimile corespunzătoare
- Lipsesc circulațiile pietonale și pentru biciclete, precum și mobilierul urban și spațiile verzi.
- Rețele edilitare realizare haotic
- Nu se respectă zona de protecție și siguranță a liniei electrice de înaltă tensiune (LEA 110kV)
- Zonă lipsită de viabilitate, specifică unui cartier dormitor.

## **2.6 Echiparea edilitară**

În prezent, zona studiată BD. INDEPENDENȚEI – STR. VICTORIEI (LIVADA) din cartierul Valea Borcutului, dispune de alimentare cu apă parțial, după cum urmează:

- de-a lungul Bulevardului Independenței, rețea  $\Phi 160$ .
- strada Victoriei, rețea  $\Phi 250$ .
- strada Brândușelor, rețea  $\Phi 160$ .
- strada Berăriei, rețea  $\Phi 125$ .
- strada Plevnei, Păpădiei, Daliei, Lămâiței, Liliacului, rețea  $\Phi 110$ .
- Strada Emil Racoviță, Salciei, Crizantemelor, Muscatelor și alte străzi secundare fără denumire - rețea  $\Phi 63$ .

Canalizare menajeră există pe străzile: Bulevardului Independenței, strada Victoriei, strada Brândușelor, strada Berăriei, strada Plevnei, Păpădiei, Daliei, Lămâiței, Liliacului, Emil Racoviță, Salciei, Crizantemelor, Muscatelor și alte străzi secundare fără denumire (unde există construcții) .

Canalizare pluvială există pe strada Victoriei și Brândușelor, în rest apele pluviale fiind conduse către șanțurile drumurilor și ulterior deversate în emisari naturali.

Gaze naturale există de-a lungul Bulevardului Independenței, strada Victoriei, strada Brândușelor, strada Berăriei, strada Plevnei, Păpădiei, Daliei, Lămâiței, Liliacului, Emil Racoviță, Salciei, Crizantemelor, Muscatelor și alte străzi secundare fără denumire (unde există construcții) .

În zona studiată ,BD. INDEPENDENȚEI – STR. VICTORIEI (LIVADA) din cartierul Valea Borcutului, nu există sistem de alimentare cu energie termică, utilizatorii folosind centrale termice pe combustibil gazos sau solid.

În prezent, zona studiată - BD. INDEPENDENȚEI – STR. VICTORIEI (LIVADA) din cartierul Valea Borcutului, există alimentare cu energie electrică de-a lungul Bulevardului Independenței, strada Victoriei, strada Brândușelor, strada Berăriei, strada Plevnei, Păpădiei, Daliei, Lămâiței, Liliacului, Emil Racoviță, Salciei, Crizantemelor, Muscatelor și alte străzi secundare fără denumire (unde există construcții) .

Zona este traversată de la sud la nord de două linii de înaltă tensiune.



Totodată, există rețea de telecomunicații de-a lungul Bulevardului Independenței, strada Victoriei, strada Brândușelor, strada Berăriei, strada Plevnei, Păpădiei, Daliei, Lămâitei, Liliacului, Emil Racoviță, Salciei, Crizantemelor, Muscatelor și alte străzi secundare fără denumire (unde există construcții).

### **Disfuncționalități:**

Principalele probleme și disfuncționalități sunt legate de insuficienta echipare cu rețele edilitare a zonei, respectiv nivelul de uzură al rețelelor existente și capacitățile insuficiente, precum și dispunerea haotică a rețelelor edilitare, care contribuie la deprecierea imaginii de ansamblu a zonei.

De asemenea, dispunerea haotică a rețelelor conduce la constrângeri de construire cauzate de respectarea zonelor de siguranță și protecție.

Lipsa canalizării pluviale și colectarea apelor prin șanțuri deschise, pe lângă faptul că nu este o soluție urbană adecvată ocupă și mult spațiu, care de altfel ar putea fi folosit pentru lărgirea drumurilor publice.

Zona este traversată pe direcția sud-nord de linia electrică aeriană de 110kV, afectând terenuri proprietate privată. În zona de protecție și siguranță a acesteia au fost realizate construcții.

## **2.7 Probleme de mediu**

### **Riscuri naturale și antropice :**

În interiorul zonei reglementată nu există cursuri de apă . Zona reglementată prin PUZ este situată pe malul drept al râului Săsar, râul Săsar fiind în afara perimetrului studiat. În interiorul zonei ce va fi reglementată prin PUZ nu există cursuri de apă, cel mai apropiat curs fiind raul Săsar la cca. 50 m sud și valea Borcutului la cca 200 m vest față de zona reglementată.

Conform hărților de inundabilitate publicate de către Agenția Națională Apele Române, râul Săsar prezintă risc de inundabilitate, dar pe un areal care nu afectează zona reglementată prin PUZ.

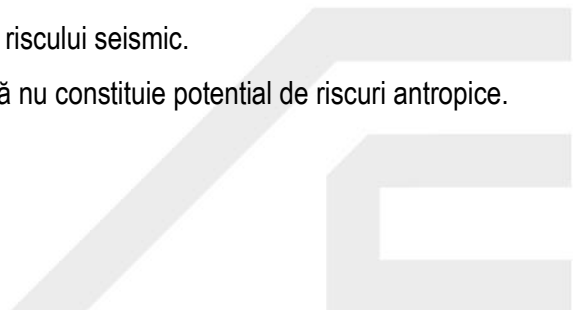
Confrom datelor prelevate din studiul privind "Reactualizarea Planului Urbanistic General Baia Mare, Secțiunea ZONE DE RISC" și a benzilor de inundabilitate , în interiorul zonei ce urmează a fi reglementată prin PUZ se regăsesc areale susceptibile de a fi inundate la debite cu probabilitatea de 1 % în zona Valea Borcutului – vezi planșă anexată.

În interiorul zonei reglementată prin PUZ nu există zone cu risc de alunecări de teren. Conform Studiului geotehnic aferent PUZ, terenul bun de fundare în zona analizată îl constituie oricare din formațiunile interceptate cu presiunea convențională aferentă. Nivelul hidrostatic a fost interceptat la adâncimea de -3,50 m, dar acest nivel este fluctuabil și care în anotimpurile bogate în precipitații poate crește. Din punct de vedere al categoriei geotehnice, amplasamentul prezintă **risc geotehnic moderat**.

Risc seismic : zona nu prezintă probabilitate de producere a riscului seismic.

Risc antropic : Activitățile antropice prezente în zona studiată nu constituie potential de riscuri antropice.

### **Poluarea :**



Zona este una foarte solicitată din punct de vedere al circulației, deoarece constituie punctul de intrare/ieșire dinspre/înspre Satu Mare, prin urmare mobilitatea în orele de vârf este considerabil îngreunată. Un număr mare de locuitori ai orașului Tăuții Măgherauș, Comuna Cicîrlău, orașul Seini se deplasează în fiecare dimineață înspre municipiul Baia Mare pentru locuri de muncă, servicii etc. Totodată, există circulație importantă și în sens invers, înspre orașul Tăuții Măgherauș (care deține câteva întreprinderi importante ce oferă locuri de muncă inclusiv pentru locuitori ai orașului Baia Mare, deține aeroportul etc), orașul Seini și Satu Mare.

Prin urmare, calitatea aerului este influențată de emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de numărul mare de autovehicule care tranzitează zona.

Activitățile industriale existente în zonă funcționează în condiții legale și nu desfășoară activități de producție care să implice emisii/noxe în atmosferă, prin urmare, în zona reglementată prin PUZ, calitatea aerului nu este influențată de activitățile economice desfășurate în interiorul zonei.

Calitatea apei este influențată de depozitele necontrolate de deșeuri și de insuficiența asigurării a rețelelor de canalizare menajeră și pluvială, care conduce la deversarea apelor menajere sau apelor murdare de pe platforme rutiere în apele văilor sau chiar în apa freatică.

Operatorul economic care gestionează activitatea de colectare a deșeurilor și de transportare a deșeurilor este SC DRUSAL SA. Colectarea se face în mod selectiv, separate pentru hârtie, plastic, sticlă, deșeuri menajere etc.

#### **Zone protejate :**

Teritoriul reglementat prin PUZ nu se suprapune cu arii naturale protejate și nici nu cuprinde monumente istorice.

#### **Disfuncționalități :**

În arealul studiat prin PUZ se pot identifica următoarele disfuncționalități din punct de vedere al factorilor de mediu :

- Terenurile prezintă risc geotehnic moderat
- Calitatea aerului este influențată de numărul mare de autovehicule care tranzitează zona și care emit gaze cu efecte de seră în atmosferă
- Spații verzi insuficiente
- Insuficiența rețelei de canalizare menajeră conduce la deversarea în apele curate a apelor menajere
- Subdimensionarea sau insuficiența rețelei de canalizare pluvială conduce la deversarea apelor murdare de pe platforme rutiere în apele curate ale văilor.
- Canale ANIF de colectare a apelor pluviale desființate sau colmatate.
- Accidente rutiere, poluarea aerului și sonoră generate de traficul rutier intens



## **2.8 Regimul juridic al terenurilor**

În cadrul zonei studiate prin Planul Urbanistic Zonal BD. INDEPENDENȚEI – STR. VICTORIEI (LIVADA) se întâlnesc următoarele tipuri de proprietate ale terenurilor:

### **- terenuri proprietate publică de interes național**

- Drumul Național 1C (E58) – suprafață 2,85 ha, lungime 1785 m;

Foste canale ANIF, proprietatea Statului Român, strada Lămâiței – cu o lungime de aproximativ 345 m în zona studiată (parțial Statul Român, parțial proprietate privată), strada Daliei – cu o lungime de aproximativ 397 m în zona studiată (Statul Român) ;

### **- terenuri proprietate publică de interes local**

Municipiul deține în proprietate publică o bună parte din infrastructura de drumuri publice și podețe din zona studiată:

- Strada Victoriei – cu o lungime de aproximativ 1715 m în zona studiată ;
- Strada Plevnei – cu o lungime de aproximativ 525 m în zona studiată ;
- Strada Pictor Balla Jozsef – cu o lungime de aproximativ 140 m în zona studiată ;
- Strada Cristian – cu o lungime de aproximativ 75 m în zona studiată ;
- Strada Prunului – cu o lungime de aproximativ 535 m în zona studiată ;
- Strada Corcodușului – cu o lungime de aproximativ 180 m în zona studiată ;
- Strada Liliacului – cu o lungime de aproximativ 180 m în zona studiată ;
- Strada Salciei – cu o lungime de aproximativ 684 m în zona studiată, din care 425 sunt în proprietatea municipiului ;
- Strada Emil Racoviță – cu o lungime de aproximativ 445 m în zona studiată ;
- Strada Brândușelor – cu o lungime de aproximativ 982 m în zona studiată ;
- Strada Berăriei – cu o lungime de aproximativ 525 m în zona studiată ;
- alte străzi secundare

**Suprafața totală de străzi aflate în domeniul public al municipiului este de cca. 8 ha. În plus, municipiul deține un teren pe strada Emil Racoviță, cu suprafața de 0,15 ha și un loc de joacă pentru copii cu suprafața de 0,08 ha (la strada Victoriei, dar cu acces din strada Păpădiei).**

### **- terenuri proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice**

Din această categorie fac parte terenurile aflate în proprietatea persoanelor fizice și juridice, imobilele cu funcțiunea de locuințe, servicii, depozite, pensiuni, reprezentanțe auto, alți agenți economici etc.

Există și câteva străzi care sunt proprietate private, precum:

- strada Lămâitei – cu o lungime de aproximativ 345 m în zona studiată (parțial Statul Român, parțial proprietate privată);

- strada Liliacului – cu o lungime de aproximativ 425 m în zona studiată (proprietate privată);

- alte străzi secundare, drumuri de servitute.

Suprafața totală a terenurilor proprietate privată a persoanelor fizice și juridice este de 110 ha.

### **Disfuncționalități:**

Din totalul de 120 ha, majoritatea terenurilor - **92% (110 ha) sunt terenuri proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice** și doar **10 ha (8%) sunt în domeniul public al municipiului sau Statului Român.**

Terenurile aflate în domeniul public fac parte din trei categorii: de interes national ale Statului Român în administrarea CNAIR (DN 1C) și foste canale ANIF, precum și terenuri de interes local (în domeniul public al municipiului Baia Mare).

Drumul national se află în proprietatea statului, în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, prin urmare orice lucrări de intervenții (inclusiv accese) în zona drumului national pot fi realizate numai cu acordul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

Străzile locale care deservesc zona studiată sunt puține, unele foarte înguste și nu asigură acces la toate terenurile din zonă.

Faptul că nu există rezerve de terenuri aflate în domeniul public va conduce la îngreunarea implementării obiectivelor de utilitate publică care vor fi stabilite prin PUZ, din motive ce țin de procedurile legale trecere a unui teren din domeniul public în domeniul privat.

## **3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ**

### **3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare**

#### **Studii de fundamentare cu caracter analitic :**

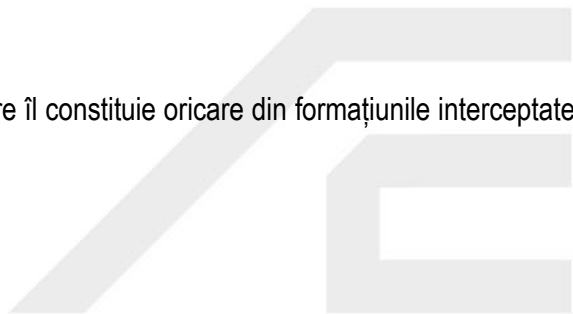
##### **- Studiu topografic**

Pentru documentația PUZ a fost obținut Avizul de începere a lucrărilor nr. 765/2021.

Suportul topografic care stă la baza PUZ a fost realizat prin ridicări topografice pentru toate spațiile publice, preluarea limitelor unității administrativ teritoriale, limitelor intravilanului existent precum și limitelor imobilelor cărora le-au fost atribuite numere cadastrale, din baza de date OCPI Maramureș. A fost integrat și cadastrul imobiliar-edilitar al Municipiului Baia Mare.

##### **- Studiu geotehnic**

Concluziile studiului geotehnic arată că terenul bun de fundare îl constituie oricare din formațiunile interceptate



cu presiunea convențională aferentă.

Nivelul hidrostatic a fost interceptat la adâncimea cuprinsă între -3,00 m și -3,50 m, dar acest nivel este fluctuabil și în perioade cu precipitații bogate poate crește.

Amplasamentul reglementat prin PUZ este situat pe albia majoră a râului Săsar, pe plan orizontal, nefiind necesare fundații speciale la viitoarele construcții.

Din punct de vedere al riscului geotehnic, amplasamentul se încadrează în **risc geotehnic moderat**.

#### - **Studiu de delimitare a zonelor construite**

Sunt formulate următoarele propuneri:

- modernizarea străzilor și asigurarea conectivității lor
- stabilirea unor zone pentru dotări publice necesare unui cartier rezidențial
- elaborarea unui Regulament de urbanism specific zonei, detaliat la nivel de PUZ, în care să fie stabilite foarte clar: funcțiunile admise, dimensiuni ale parcelelor, retrageri, alinieri, tipurile de intervenții permise (volumetrii, finisaje permise, materiale, culori, etc) și care să rezolve disfuncționalitățile identificate și să contribuie la îmbunătățirea imaginii urbane.
- Se vor stabili mai multe unități teritoriale de referință, în corelare cu analizele privind dimensiunile parcelelor, regimul de aliniere, precum și analiza indicatorilor urbanistici.
- stabilirea unui catalog de mobilier urban, de vegetație, de pavaje, etc.
- înființare spații verzi
- îngroparea în canale tehnice a rețelelor edilitare aeriene

#### - **Studiu privind statutul juridic și circulația terenurilor**

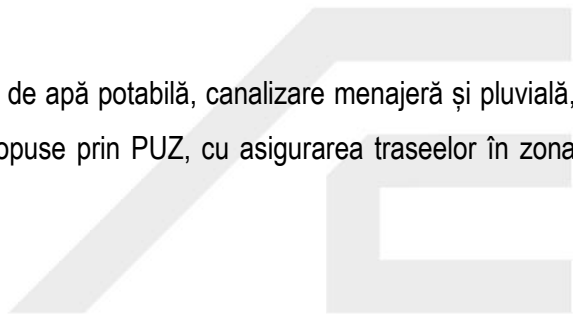
Declararea obiectivelor de utilitate publică prin planul urbanistic zonal va face obiectul unei ample analize teritoriale, de necesități, corelată cu zonificarea funcțională propusă, capacități și prognoze, ce vor fi stabilite prin PUZ, în acord cu opinia proprietarilor de terenuri și populația interesată, toate corelate cu strategia de dezvoltare a Municipiului Baia Mare și bugetul local de investiții.

Pentru realizarea obiectivelor de utilitate publică declarate prin PUZ se vor realiza lucrări de vânzare-cumpărare, cedare sau de expropriere de terenuri.

Lucrările de expropriere se vor realiza conform Legii 33/1994 actualizată privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică.

#### - **Studiu privind infrastructura edilitară**

Prin studiu se propune extinderea rețelelor tehnico-edilitare de apă potabilă, canalizare menajeră și pluvială, curent electric, gaze naturale și telefonie de-a lungul strazilor propuse prin PUZ, cu asigurarea traseelor în zona



spațiului verde, astfel încât să fie acoperite toate zone propuse pentru dezvoltare, cu adaptarea la viitoarele funcțiuni și capacități de funcționare.

Toate noile extinderi și bransamente se vor realiza îngropat conform regulilor de urbanism și se va studia posibilitatea de îngropare în canale tehnice a rețelelor existente

#### **- Studiu pentru organizarea circulației și transporturilor**

Recomandările din perspectiva circulației, mobilității și a transportului țin seama atât de deficiențele identificate, de aspectele care pot fi îmbunătățite prin planificarea viitoare, dar și de potențialul de dezvoltare urbanistică a zonelor încă neconstruite și care ar putea ridica probleme din perspectiva transportului – ținând seama de specificul funcțional potențial.

Stabilirea sistemului de circulații reprezintă structura-suport pentru dezvoltarea spațială a zonei.

Prima recomandare este de sistematizare și interconectare a tuturor străzilor din zonele dezvoltate mai recent și în cele în curs de dezvoltare, într-un sistem ierarhizat de circulații. În plus, este necesară și reabilitarea acelor trasee care fie nu sunt asfaltate fie sunt în prezent degradate.

Din perspectiva deplasărilor cu transportul în comun se recomandă îmbunătățirea calității infrastructurii de așteptare – prin implementarea unor stații acoperite, cu spații dedicate pentru ședere și panouri de informare a călătorilor cu privire la opțiunile de transport și orar.

În ceea ce privește deplasările nemotorizate, se recomandă implementarea cât mai curând posibil a unui sistem complet și continuu de benzi pentru biciclete cu precădere pe traseele care conectează zonele cu densități mari de locuire (individuale și colective) cu zonele de locuri de muncă (zona centrală și zonele de producție).

Din perspectiva deplasărilor pietonale, se recomandă reconfigurarea și modernizarea tuturor spațiilor pietonale care prezintă deficiențe (lipsă trotuare, trotuare înguste sau deteriorate), astfel încât să se asigure condiții de siguranță pentru pietoni. Se va acorda atenție lățimilor trotuarelor astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, adaptate și la persoanele cu dizabilități.

Măsuri punctuale de organizare a circulației, mobilității și transportului în zona studiată:

- lărgirea bulevardului Independenței la 4 benzi de circulație, pe tronsonul vestic.
- lărgirea tuturor străzilor pentru amenajarea de trotuare și unde este posibil pentru amenajarea de piste de biciclete, conform profilelor minimale impuse de normativele în vigoare pentru localitățile urbane
- extinderea și modernizarea tramei stradale, lucrări de asfaltare a străzilor cu îmbrăcăminte de pământ sau pietruite, concomitent cu modernizare infrastructurii tehnico-edilitare (mutarea în subteran a rețelelor aeriene, echipare cu apă, canalizare, gaz, telefonie)
- asigurarea conectivității între străzi
- optimizarea intersecțiilor

- suprafețe de terenuri necesare lărgirii/înființării de noi străzi vor face obiectul unor lucrări de expropriere.
- completarea tramei stradale, prin modernizarea drumurilor agricole și altele care vor rezulta din propunerile PUZ.

- prevederea prin soluțiile PUZ a unor profile stradale urbane, adaptate la funcțiunile viitoare, capacitățile pre primire, conform normelor și normativelor în vigoare.

- modernizarea și eficientizarea transportului public rutier și pe cale ferată

#### - **Studiu privind amenajarea spațiilor verzi**

Studiul scoate în evidență următoarele disfuncționalități:

- Spații verzi amenajate insuficiente la nivel de zonă, nu se respectă norma de 26mp/loc
- Lipsa spațiilor verzi amenajate pentru sport și agement
- Lipsa spațiilor publice amenajate ca loc de întâlnire - piețe, piațete
- Străzi fără trotuare și aliniamente verzi
- Spații verzi neîntreținute, degradate
- Toaletări incorecte
- Lipsa mobilierului urban

Propunerile prevăd reglementări la nivelul funcționalității zonei, având ca obiective respectarea principiilor dezvoltării urbane integrate, instituirea reglementărilor urbanistice care să asigure protejarea și dezvoltarea durabilă a zonei, reabilitarea mediului de viață și ambianței zonei.

#### - **Studiu de protecția mediului**

În arealul studiat se pot identifica următoarele disfuncționalități din punct de vedere al factorilor de mediu :

- Terenurile prezintă risc geotehnic moderat
- Calitatea aerului este influențată de numărul mare de autovehicule care tranzitează zona și care emit gaze cu efecte de seră în atmosferă
- Spații verzi insuficiente
- Insuficiența rețelei de canalizare menajeră conduce la deversarea în apele curate a apelor menajere
- Subdimensionarea sau insuficiența rețelei de canalizare pluvială conduce la deversarea apelor murdare de pe platforme rutiere în apele curate ale văilor.
- Canale ANIF de colectare a apelor pluviale desființate sau colmatate.
- Accidente rutiere, poluarea aerului și sonoră generate de traficul rutier intens

Propunerile studiului sunt:

- Orice lucrări de construire vor avea la bază un studiu geotehnic

- Se vor propune măsuri de dimensionare corectă și de echipare completă a zonelor destinate pentru construcții cu rețele tehnico-edilitare.

- Se va acorda o atenție specială măsurilor de colectare a apelor pluviale.

- Se vor suplimenta spațiile verzi publice în interiorul zonei analizate, atât pentru protecție (cele aferente căilor de circulație – aliniamente verzi) cât și pentru agrement (suaruri, locuri de joacă pentru copii etc) și aliniamente verzi de-a lungul carosabilului.

### **Studii de fundamentare cu caracter consultativ** - Sondaje, anchete sociale, grupuri consultative

Sondajul de opinie online a fost realizat pe baza unui chestionar, ce a fost elaborat plecând de la următoarele obiective:

- identificarea percepției asupra zonei Livada;
- identificarea opțiunilor de amenajare a celor care detin terenuri in zona, doresc sa locuiasca, sunt potentiali investitori sau sunt vecini cu zona Livada;
- evaluarea cerintelor privind echiparea edilitara, infrastructura de drum;
- evaluarea cerintelor privind modul de amenajare, dotarile necesare;
- identificarea activitatilor care nu sunt dorite a se desfasura in zona.

Procesul de culegere a datelor s-a desfășurat în două perioade, mai-iunie și august – septembrie 2021. Selecția acestora s-a făcut în mod voluntar în urma diseminării chestionarului de către Primăria Municipiului Baia-Mare pe pagina facebook a acesteia și pe site-ul <https://www.baiamare.ro/ro/>.

În cadrul studiului au fost validate 155 de chestionare.

Cei mai bine reprezentați în acest sondaj sunt cei care locuiesc în zona Livada, 44%, urmași de proprietarii de teren sau imobile în zonă, 42%. O pondere de 13% o au persoanele care sunt interesate să locuiească în viitorul cartier Livada. O pondere foarte mică, doar 1%, reprezentând 2 persoane, o au investitorii sau potențialii investitori.

Respondentii sunt în majoritatea lor, persoane adulte, active pe piața muncii, jumătate dintre ei fiind salariați, cu un nivel de instruire foarte ridicat, preponderent de sex masculin.

Intenții pentru viitor ale respondenților la sondajul online PUZ Livada Cei mai mulți dintre respondenți intenționează să-și construiască o locuință pe teren. Sunt urmași de cei care doresc să achiziționeze locuință sau teren și de cei care au intenția de a construi o unitate economică în zonă. Fiind o zonă aflată în proces de dezvoltare și urbanizare, respondenții sunt interesați mai mult să construiască pe terenurile din zonă și mai puțin să vândă terenul sau imobilul pe care îl dețin.

### **Avantaje percepute ale zonei Livada:**

La această întrebare au răspuns 150 respondenți din cei 200 care au accesat chestionarul. Cele mai frecvent



menționate avantaje ale zonei au fost liniștea, locație proxima orașului ca și zonei colinare, accesibilitatea, specificul de zonă cu locuințe individuale sau zonă rezidențială de calitate, suprafața generoasă a parcelelor etc.

În opinia celor mai mulți respondenți, liniștea zonei este cel mai important avantaj, fiind opusă aglomerației urbane: „mai multă liniște; mai puțin praf”, „Zona liniștită de CASE”, „Zona liniștită, aerisită, nu este aglomerată, zona de case” iar alți respondenți au apreciat acest aspect în legătură și cu accesibilitatea față de oraș: „zonă liniștită și accesibilă”, „Zona apropiată de puncte cu funcțiuni multiple, centre comerciale, magazine și punct din care este ușor de accesat înspre centru oraș fiind delimitată de 2 străzi mari”, Intimitatea pe care o oferă locuințele individuale este foarte apreciată de către locuitorii zonei: „Liniștea și intimitate în curtea mea” sau „Intimitatea locuinței individuale”.

Unii respondenți menționează că zona este în schimbare, regretând faptul că se construiesc locuințe colective în zonă de case, ceea ce deteriorează condițiile de viață pentru care au ales să locuiască în cartierul Livada: „A fost liniște, până ați început să construiți blocuri”, „Zona liniștită (era până la construirea noilor blocuri, când era un cartier de case)!” „Zona cu multă liniște, până nu demult, când au început să se construiască blocuri în zonele de case...” sau „Avantajele erau că era liniște, acum ne strică liniștea, intimitatea, drumurile!”.

**Dezavantajele percepute ale zonei Livada:** „Drumul slab, nu sunt scoli, parcuri, locuri de joacă, trotuare. Ai nevoie de mașină pentru orice”

Avantajelor de mai sus, cele mai multe dintre ele naturale sau care tin de poziția față de oraș, li se opun aspecte legate preponderent de lipsa de amenajare a zonei, care are legătură cu faptul că aceasta nu a fost sistematizată, fiind o zonă nouă de dezvoltare rezidențială.

Din răspunsurile înregistrate, a rezultat că cele mai mari dezavantaje sunt dezvoltarea haotică, lipsa utilitatilor, a infrastructurii de drumuri, a dotărilor cu locuri de joacă, a parcurilor, a dotărilor publice, respectiv grădiniță, școală, lipsa dotărilor comerciale etc.

Lipsa reglementărilor urbanistice determină o dezvoltare rezidențială care reduce calitatea vieții în zonă. Modul de construire haotic este menționat ca unul dintre dezavantajele zonei Livada: „Haos imobiliar (blocuri între case - inadmisibil)”, „Construcția blocurilor între case” sau „Străzi cu clădiri neașezate în același plan, precum și locuințele colective construite haotic”. Creșterea nivelului de înălțime al locuințelor este considerat un dezavantaj, zona fiind dorită mai mult ca zonă cu construcții cu regim mic de înălțime: „Construcția de blocuri: s-au dat autorizații pentru construire blocuri în zone cu case de locuit, ceea ce creează foarte mult disconfort”.

Respondenții sunt nemulțumiți de faptul că zona este în schimbare de la una de case, la una cu locuințe colective ceea ce generează aglomerație: „aparitia construcțiilor înalte-blocuri”, „Aparitia prea multor proiecte rezidențiale de locuințe colective care nu respecta regimul de înălțime din tot cartierul și aglomerația produsă de construirea acestor blocuri”. Cei care locuiesc în zona Livada au ales locuirea individuală la casă pentru avantajele acesteia în opoziție cu locuirea la bloc. Numeroși respondenți au declarat foarte ferm că nu își doresc ca zona lor de rezidență să devină una de blocuri, considerând nepotrivită mixitatea celor două tipuri de locuire, fiind în dezavantajul

celor care locuiesc la case: “Blocuri între case, un mix nefericit”, “mixajul nefericit de locuire colectiva si semicolectiva cu locuinte individuale”, “Blocurile care se construiesc tot mai aproape de case. Livada este un cartier de case, nu de blocuri”, “Este un cartier de case, așa să rămână”. Mixarea de locuințe individuale cu locuințe colective și lipsa unui regulament de urbanism al zonei determină o “imagine urbana dezordonata (culori, arhitectura)”.

Infrastructura de drumuri este un punct slab al zonei, fiind mentionat faptul că amenajarea drumurilor este ulterioară dezvoltării rezidențiale, rezultând discomfort pentru rezidenți. Mobilitatea este redusă iar rezidenții sunt dependenți de mașina personală.

Echiparea cu utilități de către administrația locală a noilor zone de dezvoltare imobiliară nu este, așa cum ar fi de dorit, o etapă premergătoare construirii de locuințe, ci o etapă ulterioară, generând discomfort. Lipsa dotărilor publice sau a celor comerciale reprezintă alte dezavantaje ale zonei în dezvoltare.

Lipsa dotărilor pentru petrecerea timpului liber: Densificarea zonei nu este însoțită de o echipare corespunzătoare nici în ceea ce privește amenajarea cu locuri de joacă, scuaruri, parcuri: “Prea multe blocuri, prea putine locuri de recreere (locuri de joaca, parcuri publice)”. Pe lângă necesitățile legate de aprovizionare, respondenții resimt nevoia unor spații de recreere, cu atât mai mult cu cât zona devine tot mai densă din punctul de vedere al numărului de locuitori: “lipsa parcurilor si a spatiilor verzi, lipsa copacilor”, „Lipsa spațiilor verzi și a terenurilor de joacă pentru copii”, „lipsa pistelor de biciclete sau de alergare, lipsa altor dotari pentru petrecerea timpului liber”, „lipsa spatiilor comune”.

#### Cerințe ale populației:

Toți respondenții considera necesara amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor la drumul național (100%). Ponderi ridicate s-au înregistrat pentru modernizarea drumurilor existente, construirea de zone exclusiv de locuințe individuale, amenajarea de zone verzi și amenajarea intersecțiilor. Pondere mică a celor care optează pentru construirea de zone exclusiv de locuințe colective (15%) față de cei care au optat pentru reglementarea de zone exclusiv de locuințe individuale (87%) reiterează dorința rezidenților ca zona să fie una cu case.

Amenajarea de trotuare este un aspect critic deoarece lipsa lor descurajează mersul pe jos si nu ofera siguranta pentru deplasările pe jos. Amenajarea de trotuare este considerată importantă și foarte importantă de către cei mai mulți respondenți 85% din respondenți

Asigurarea cu transport public care să deservească zona Livada (opțiune pentru 76% dintre respondenti) și crearea unor legături mai bune de transport public vor asigura durate mai reduse de deplasare între cartier și Municipiul Baia Mare. Mobilitatea poate fi îmbunătățită și prin realizarea de piste de biciclete atât în interiorul cartierului cât și pentru a face legătura cu centrul Municipiului Baia Mare. Dintre toate propunerile pentru creșterea mobilității în cadrul cartierului, măsura considerată cel mai puțin importantă este amenajarea de parcări (56%), cartierul fiind unul cu locuințe individuale.

Cei mai mulți respondenți au considerat necesară amenajarea unor locuri de joacă (78%), a unor zone verzi

(69%) și construirea de dotări pentru educație (crește, grădinițe) (63%).

### **Studii de fundamentare cu caracter prospectiv**

#### **- Evoluția socio-demografică**

În perspectiva reglementării urbanistice a zonei de dezvoltare Livada, au fost identificate ca disfuncționalități demografice:

- Tendința de scădere a numărului populației centrului urban reședința de județ Baia Mare;
- Menținerea tendinței de migrare din centrul urban Baia Mare spre zona periurbană, UAT-uri aflate în prima coroană sau noi dezvoltări urbanistice în teritoriul intravilan și extravilan;
- Intensificarea traficului între Municipiul Baia Mare și localitățile periurbane sau noile dezvoltări urbanistice de pe teritoriul municipiului;
- Continuarea tendinței de periurbanizare va determina îmbătrânirea populației în centrul urban de unde se pleacă preponderent și întinerirea zonelor/localităților unde populația se stabilește. Numărul populației tinere și adulte va crește în zonele noi de dezvoltare și în localitățile aflate în zone periurbane prin aportul celor care se stabilesc pe teritoriul lor.

Prognoza arată scăderea numărului populației pentru perioada următoare.

Amenajarea urbanistică coerentă a zonei de dezvoltare, asigurarea de drumuri de acces corect dimensionate, echiparea edilitară a zonei sunt factori care vor conduce la creșterea atractivității zonei pentru locuire.

#### **- Evoluția activităților economice**

Economia locală a municipiului Baia Mare este în continuă dezvoltare, pare să se fi depășit etapele dificile de tranziție de la economia centralizată la economia de piață. De asemenea economia din municipiu a depășit momentele critice când combinatele, fabricile și minele se închideau lăsând fără locuri de muncă zeci de mii de oameni, afectând astfel lanțuri industriale, comerciale și de servicii care depindeau de locurile de muncă din oraș. Economia municipiului Baia Mare s-a reinventat, noi ramuri industriale, comerciale, de servicii dezvoltându-se. Trebuie menționat că și sectoarele IT&software și industrii creative aduc creșteri importante în economia locală, încurajarea și dezvoltarea acestor sectoare trebuie să fie prioritară.

Proximitatea față de Aeroportul Internațional Maramureș poate fi o oportunitate pentru companiile din sectorul hotelier/alimentație publică/servicii conexe să-și dezvolte spații de cazare și puncte de lucru în zona Livada (bd. Independenței).

#### **- Evoluția pieței imobiliare**

Principalele tendințe ale pieței imobiliare sunt:

- Piața terenurilor extravilane a cunoscut o tendință de creștere a prețurilor de tranzacționare pe fondul modificărilor legislative privind tranzacționarea

- Pentru terenurile intravilane și alte proprietăți imobiliare din zonele rurale și urbane, fără atractivitate din punct de vedere al investițiilor imobiliare, tendința a fost de stagnare, cu o creștere modestă indusă de creșterea economică generală

- Pentru terenurile intravilane din Baia Mare și localitățile învecinate, tendința a fost creștere ușoară, indus de interesul investitorilor pentru piața imobiliară rezidențială, comercială (centre comerciale și birouri) și industrial-logistică

- Pentru piața rezidențială din Baia Mare și localitățile învecinate s-a constatat un trend de creștere, indus atât de creșterea demografică a orașului Baia Mare (inclusiv aflux de studenți, atractivitate crescută a unor domenii economice, în special domeniul IT) și interesul general pentru piața rezidențială, comercială și industrial-logistică

Trend de creștere pe piața terenurilor intravilane (5-7%), a spațiilor rezidențiale, apartamente și case (7-10%), a spațiilor comerciale și de birouri (3-5%)

- Trend de stagnare/ creștere ușoară pe piața spațiilor industrial-logistice

- Trend crescător (7-10%) pe piața terenurilor extravilane

### **3.2 Prevederi ale PUG**

Conform certificatului de urbanism nr. 274/10.03.2020, zona se află în intravilanul Municipiului Baia Mare, fiind reglementată parțial prin PUZ Complex rezidențial Bd. Independentei, aprobat cu HCL 191/2000 și parțial prin PUG Municipiul Baia Mare, reglementate conform unităților teritoriale de referință:

L2 - Subzona locuințelor individuale cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P+2 – doar la Strada Victoriei

L2 b - Subzona locuințelor individuale situate pe versanți slab construiți, cu regim de construire izolat, având înălțimea maximă P +1; – doar la Strada Victoriei

L 3 - Subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri

L 3b - locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri, cu regim de construire izolat, situate în zone cu condiții dificile de constructibilitate

CM2 – subzonă mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+5.

În zona analizată a mai fost elaborat și aprobat un plan urbanistic zonal - Plan urbanistic Zonal Construire Locuințe Colective P+2E+3R cu maxim 16 apartamente/imobil, aprobat cu HCL 544/2018.

### **3.3 Valorificarea cadrului natural**

Propunerile PUZ au fost realizate astfel încât intervențiile asupra mediului și teritoriului să fie cât mai puțin intruzive.

Relația cu formele de relief : se vor asigura culoare de vizibilitate către Dealurile Băii Mari.

### **3.4 Modernizarea circulației**

#### **Organizarea circulației și a transportului în comun:**

Prima propunere este de sistematizare și interconectare a tuturor străzilor din zonele dezvoltate mai recent și în cele în curs de dezvoltare, într-un sistem ierarhizat de circulații. În plus, este necesară și reabilitarea acelor trasee care fie nu sunt asfaltate fie sunt în prezent degradate.

Din perspectiva deplasărilor cu transportul în comun este necesară îmbunătățirea calității infrastructurii de așteptare – prin realizarea unor stații acoperite, cu spații dedicate pentru ședere și panouri de informare a călătorilor cu privire la opțiunile de transport și orar.

#### **Organizarea circulației pietonale:**

În ceea ce privește deplasările nemotorizate, este necesară realizarea cât mai curând posibil a unui sistem continuu de circulații pentru biciclete cu precădere pe traseele care conectează densitățile de locuire (individuale și colective) cu zonele de locuri de muncă (zona centrală și zonele de producție).

Din perspectiva deplasărilor pietonale, este necesară reconfigurarea și modernizarea tuturor spațiilor pietonale care prezintă deficiențe (lipsă trotuare, trotuare înguste sau deteriorate), astfel încât să se asigure condiții de siguranță pentru pietoni. Se va asigura lățimea minimă a trotuarelor astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort, adaptate și la persoanele cu dizabilități.

Măsuri punctuale de organizare a circulației, mobilității și transportului în zona studiată:

- lărgirea bulevardului Independenței la 4 benzi de circulație
- lărgirea tuturor străzilor pentru amenajarea de trotuare și unde este posibil pentru amenajarea de piste de biciclete
- optimizarea intersecțiilor
- soluționarea parcajelor
- extinderea și modernizarea tramei stradale, lucrări de asfaltare a străzilor cu îmbrăcăminte de pământ sau pietruite, concomitent cu modernizare infrastructurii tehnico-edilitare (mutarea în subteran a rețelelor aeriene, echipare cu apă, canalizare, gaz, telefonie)
- completarea tramei stradale cu străzi noi propuse
- prevederea prin soluțiile PUZ a unor profile stradale urbane, adaptate la funcțiunile viitoare, capacitățile de primire, conform normelor și normativelor în vigoare – vezi planșe anexate.

## Parcaje

Necesarul de parcaje se va realiza pe domeniul privat și va fi dimensionat conform prevederilor legale, respectând HCL 104/2019 completată cu HCL 523/2019 privind actualizarea Regulamentului „Asigurarea cerintelor minime cu privire la autorizarea constructiilor și a necesarului locurilor de parcare și garare din Municipiul Baia Mare:

Autorizarea executării construcțiilor se va putea face numai în cazul asigurării prin proiect a parcajelor aferente funcțiunii, în afara circulațiilor publice, parcajele publice pot fi luate în considerare numai pentru vizitatori sau clienți, nu și pentru locatari sau salariați, pentru aceștia, soluționarea parcajelor se va realiza în toate cazurile exclusiv în incinta proprie.

Spațiile destinate parcării/garării nu își vor putea modifica destinația pe toată durata de existență a construcției, fiind interzisă schimbarea destinației în alte funcțiuni.

Parcarea/gararea se poate face numai în interiorul suprafeței de teren identificată cadastral pe care se realizează construcția autorizată sau pe terenuri care se află la o distanță de max. 500m de terenul pe care se solicită realizarea construcției, și pentru care se deține un drept real asupra acestuia.

Cerințe de parcare/garare în municipiul Baia Mare sunt următoarele:

- a. 1 loc de parcare/garare pentru apartament cu o suprafață utilă maximă de 40mp;
- b. 1,5 locuri de parcare/garare pentru apartament cu o suprafață utilă maximă de 60mp;
- c. 2 locuri de parcare/garare pentru apartament cu o suprafață utilă mai mare de 80mp;
- d. la numărul locurilor de parcare pentru locatari se va asigura suplimentar 5% pentru vizitatori;
- e. pentru clădirile cu mai mult de 5 apartamente se va asigura un spațiu acoperit destinat depozitării bicicletelor, cu o capacitate de 1 bicicletă/apartament.
- f. Pentru funcțiunile de alimentație publică/cazare temporară (hoteluri, moteluri, pensiuni, etc.):
  - ▣ 1 loc de parcare/garare pentru 5 locuri la masă;
  - ▣ 2 locuri de parcare/garare pentru autocare la o suprafața desfășurată mai mare de 400mp/construcție;
  - ▣ la numărul locurilor de parcare pentru clienți se va asigura suplimentar 10% pentru angajați;
- g. Pentru funcțiunile de învățământ/sănătate:
  - ▣ 1 loc de parcare/garare pentru 4 salariați;
  - ▣ 2 locuri de parcare/garare pentru autocare la o suprafața desfășurată mai mare de 600mp/construcție;
  - ▣ la numărul locurilor de parcare pentru salariați se va asigura suplimentar 60% pentru clienți/public;
- h. Pentru funcțiunile de cultură/culte:
  - ▣ 1 loc de parcare/garare pentru 1 salariat;

□ 2 locuri de parcare/garare pentru autocare la o suprafața desfășurată mai mare de 600mp/construcție;

□ la numărul locurilor de parcare pentru salariați se va asigura suplimentar 100% pentru clienți/public;

i. Pentru funcțiunile de sport-agrement/turism:

□ 1 loc de parcare/garare la 5 locuri/scaune;

□ 5 locuri de parcare/garare pentru autocare la o suprafața desfășurată mai mare de 800mp/construcție;

□ 1 loc de parcare/garare la 3 salariați;

j. Pentru funcțiunile administrative/birouri/financiar-bancare:

□ 1 loc de parcare/garare pentru 15 salariați;

□ la numărul locurilor de parcare pentru salariați se va asigura suplimentar 40% pentru clienți;

k. Pentru funcțiunile comerciale/centre-comerciale/producție/depozitare:

□ 1 loc de parcare/garare la 30mp suprafață desfășurată a construcției pentru unități mai mari de 2000mp;

□ 1 loc de parcare/garare la 31-50mp suprafață desfășurată a construcției pentru unități între 1000-2000mp;

□ 1 loc de parcare/garare la 50-100mp suprafață desfășurată a construcției pentru unități între 500-1000mp;

□ 1 loc de parcare/garare la 100mp suprafață desfășurată a construcției pentru unități mai mici de 500mp;

l. Pentru construcții ce înglobează spații cu diferite funcțiuni, pentru care există norme diferite de dimensionare a parcajelor, vor fi luate în considerare cele care prevăd un număr mai mare de locuri de parcare.

m. La 50 de locuri parcare-garare, se va asigura o stație de încărcare electrică.

n. La toate funcțiunile prevăzute se va asigura o zonă de parcare-garare pentru biciclete și motocicletele.

Art. 13. Orice autorizare de suplimentare a unităților locative (mansardare, dezmembrare, etc) va fi condiționată de suplimentarea locurilor de parcare/garare conform prezentului regulament.

Art. 14. Accesul la spațiile destinate parcării/garării este permis numai prin circulații carosabile orizontale sau înclinate (rampe), fără afectarea proprietății publice și a retragerilor față de aliniament, iar sistemele mecanice de acces pot fi amplasate la o distanță minimă de 5m față de domeniul public, astfel încât să nu stânjenească circulația auto.

### 3.5 Zonificarea funcțională –bilanț teritorial, indici urbanistici

#### Propunerea de delimitare a UTR-urilor și a funcțiuni admise în zonă este:

- **UTR L1** : ZONA PENTRU LOCUINȚE INDIVIDUALE: funcțiuni admise: locuințe individuale, clădiri de interes public, clădiri de învățământ, alimentație publică, servicii, clădiri administrative, turism, echipamente tehnico-edilitare, spații verzi, sport, mobilier urban etc
- **UTR L2a**: ZONA PENTRU LOCUINȚE COLECTIVE MICI, maxim S/D/+P+2, maxim 9 apartamente- funcțiuni admise: locuințe colective cu regim de înălțime maxim S/D/+P+2, clădiri de interes public, clădiri de învățământ, alimentație publică, servicii, clădiri administrative, turism, echipamente tehnico-edilitare, spații verzi, sport, mobilier urban etc
- **UTR L2b**: ZONA PENTRU LOCUINȚE COLECTIVE MICI, maxim S/D/+P+3, maxim 12 apartamente: funcțiuni admise: locuințe colective cu regim de înălțime maxim S/D/+P+3, clădiri de interes public, clădiri de învățământ, alimentație publică, servicii, clădiri administrative, turism, echipamente tehnico-edilitare, spații verzi, sport, mobilier urban etc
- **UTR L2c**: ZONA PENTRU LOCUINȚE COLECTIVE MEDII, maxim S/D/+P+5: funcțiuni admise: locuințe colective, clădiri de interes public, clădiri de învățământ, alimentație publică, servicii, clădiri administrative, turism, echipamente tehnico-edilitare, spații verzi, sport, mobilier urban etc
- **UTR Is**: ZONĂ DE INSTITUȚII PUBLICE - UNITĂȚI DE CULT: unități de cult și spații administrative aferente, spații verzi
- **UTR M1**: ZONĂ MIXTĂ DE SERVICII ȘI UNITĂȚI INDUSTRIALE: funcțiuni admise: servicii, depozitare, comerț, unități de producție nepoluante, reprezentanțe, parcuri, servicii, birouri, logistică etc.
- **UTR M2**: ZONĂ MIXTĂ DE LOCUIRE ȘI SERVICII: funcțiuni admise: locuințe individuale, locuințe colective, instituții publice, servicii, echipamente publice, cazare, alimentație publică etc.
- **UTR V1**: ZONĂ DE SPAȚII VERZI PUBLICE: spații verzi, squaruri, locuri de joacă pentru copii, mobilier urban, echipamente publice etc
- **UTR V2**: ZONĂ DE SPAȚII VERZI PRIVATE: locuri de joacă pentru copii, terenuri sport, spații verzi, squaruri, mobilier urban etc
- **UTR Cc**: ZONĂ DE CIRCULAȚII CAROSABILE:

<b>BILANȚ TERITORIAL</b>				
<b>INTRAVILAN</b>	<b>EXISTENT</b>		<b>PROPUS</b>	
	<b>Suprafață (ha)</b>		<b>Suprafață (ha)</b>	
<b>Zona de locuinte individuale existente</b>	80,57	67,14	44,57	37,14
<b>Zona de locuinte colective existente sau cu A.C.</b>	7,46	6,22	7,46	6,22
<b>Zona de locuinte colective propuse</b>	0,00	0,00	8,50	7,08
<b>Zona de instituții publice si servicii existente</b>	1,82	1,52	1,82	1,52



<b>Zona mixtă de locuințe și servicii propuse</b>	0,00	0,00	20,18	16,82
<b>Zona mixtă servicii și unitati industriale existente</b>	15,14	12,62	15,14	12,62
<b>Spatii verzi din care</b>	2,30	1,92	8,00	6,67
suaruri, locuri de joacă	0,08	0,07	2,00	1,67
aliniamente verzi de-a lungul strazilor	2,22	1,85	6,00	5,00
<b>Străzi/drumuri</b>	12,71	10,59	14,33	11,94
asfaltate	10,32	8,60	10,32	8,60
neasfaltate	2,39	1,99	2,39	1,99
propuse	0,00	0,00	1,62	1,35
<b>TOTAL</b>	<b>120,00</b>	<b>100,00</b>	<b>120,00</b>	<b>100,00</b>

UNITĂȚI TERITORIALE DE REFERINȚĂ				
UTR	POT MAX	CUT MAX	Reg. h. max	Hmax
L1	35%	1,2	D/S+P+2	15m
L2a	35%	1,2	D/S+P+2	15 m
L2b	35%	1,4	D/S+P+3	18 m
L2c	35%	2,5	D/S+P+5	24 m
IS	25%	1,2	D/S+P+2	15 m
M1	50%	3,5	D/S+P+5	24m
M2	40%	2.0	D/S+P+2+M/Er	15m
V1	10%	0,3	D/S+P+2	15m
V2	30%	0,9	D/S+P+2	15m
Cc	-	-	-	

### 3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

Se propune extinderea rețelelor tehnico-edilitare de apă potabilă, canalizare menajeră și pluvială, curent electric, gaze naturale și telefonie de-a lungul strazilor propuse prin PUZ, cu asigurarea traseelor în zona spațiului verde, astfel încât să fie acoperite toate zone propuse pentru dezvoltare, cu adaptarea la viitoarele funcțiuni și capacități de funcționare.

Toate noile extinderi și bransamente se vor realiza îngropat conform regulilor de urbanism și se va studia posibilitatea de îngropare în canale tehnice a rețelelor existente.

### 3.7. Protecția mediului

Vor fi asigurate toate utilitățile necesare funcționării în condiții optime a tuturor activităților ce vor fi desfășurate în zonă. Se vor respecta toate condițiile impuse în legile în domeniul protecției mediului în vigoare.

### 3.8. Obiective de utilitate publică

Pentru realizarea obiectivelor de utilitate publică declarate prin PUZ se vor realiza lucrări de vânzare-cumpărare, cedare sau de expropriere de terenuri.

Declararea utilitatii publice se face numai dupa efectuarea unei cercetari prealabile si conditionat de inscrierea lucrarii in planurile urbanistice si de amenajare a teritoriului, aprobate conform legii, pentru localitati sau zone unde se intentioneaza executarea ei.

Declararea obiectivelor de utilitate publică prin planul urbanistic zonal face obiectul unei ample analize teritoriale, de necesități, corelată cu zonificarea funcțională propusă, capacități și prognoze, legislația în vigoare, în acord cu opinia proprietarilor de terenuri și populația interesată, toate corelate cu strategia de dezvoltare a Municipiului Baia Mare și bugetul local de investiții și sunt descrise în tabelul de mai jos:

PLAN DE ACȚIUNE PENTRU IMPLEMENTAREA INVESTIȚIILOR PROPUSE						
OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ	CATEGORII DE INTERES			DIMENSIUNI		CATEGORII DE COSTURI
DOMENII ȘI ETAPIZARE	Național	Județean	Local	Suprafete	Lungimi	Parteneriate publice/private
- Lucrări de cedare terenuri/expropriere pentru modernizări/înființare drumuri			x	3 ha.		200lei/mp → 6 000 000 lei
- Realizare canale tehnice îngropate pentru rețele edilitare					12 000 m	1000 lei/m → 12.000.000 lei
- Echiparea cu utilități a tuturor zonelor din intravilan (apă, canalizare, electricitate, telefonie etc)			x		8 000 m	135 lei/m apă → 1.080.000 lei 225 lei/m canalizare → 1.800.000 lei 100 lei/m gaz → 800.000 lei 100 lei/m telefonie → 800.000 lei
- Modernizarea străzilor existente			x		5000 m	800 lei/ m → 4.000.000 lei
- Înființare drumuri noi			x		5000 m	1200 lei/ m → 10.000.000 lei
- Amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor noi			x		7 intersecții noi	200 lei/mp → 350.000 lei
- Înființare zonă verde			x	1500 mp		100 lei/mp → 150.000 lei
- Îngropare rețea de înaltă tensiune			x		1000 m	2000 lei/mp → 2.000.000 lei
<b>TOTAL</b>						<b>38.980.000 lei → 7.796.00 euro</b>

### 4. CONCLUZII ȘI MĂSURI ÎN CONTINUARE

Propunerile prezentei documentații se încadrează în direcțiile de dezvoltare teritorială și funcțională ale municipiului Baia Mare.

Următoarea fază de proiectare este obținerea autorizațiilor de construire conform legislației în vigoare.