

**PLAN URBANISTIC
ZONAL PRELIMINAR
MEMORIU GENERAL
PARK&RIDE NORD**

BENEFICIAR:
U.A.T. Municipiul CONSTANȚA
MARTIE 2023



Şef proiect / Manager proiect
Urb. Răzvan CRISTESCU



Subcontractant - Proiectant de specialitate

S.C. ROZUA Asociați S.R.L.

Întocmitor principal: Iulia SMĂRĂNDOIU

Colectiv elaborare:

urb. peis. Diana NEAGU

urb. Mihai PREDESCU

urb. Cristina ȚOGOE

Borderou general P.U.Z.

Părți scrise:

- Memoriu de Sinteză;
- Memoriu Tehnic General;
- Memoriu Tehnic privind echiparea tehnico-edilitară;
- Plan de acțiuni;
- Regulament Local de Urbanism.

Părți desenate:

- U01.1 Încadrare în teritoriu;
- U01.2 Încadrare în documentații avizate;
- U02.0 Plan situație existentă;
- U02.1 Plan regim juridic;
- U03.1 Plan reglementări urbanistice;
- U03.2 Plan limite U.T.R;
- U04.0 Plan circulații majore.

Cuprins

CAPITOLUL 1

INTRODUCERE

1.1 DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

- Denumirea obiectului de investiții
- Amplasamentul pentru care se inițiază P.U.Z.-ul
- Titularul investiției
- Proiectant general
- Proiectant de specialitate
- Faza proiect
- Număr proiect

1.2 OBIECTUL LUCRĂRII

1.3 SURSE DOCUMENTARE

1.4 GLOSAR DE TERMENI

CAPITOLUL 2

STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1 EVOLUȚIA ZONEI

2.2 ÎNCADRARE ÎN LOCALITATE

2.3 ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

2.4 CIRCULAȚIE

2.5 OCUPAREA TERENURILOR

2.6 ECHIPARE EDILITARĂ

2.7 PROBLEME DE MEDIU

2.8 OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI

CAPITOLUL 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 ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ - REGLEMENTĂRI, BILANȚ TERITORIAL, INDICI URBANISTICI

3.6 DEZVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE

3.7 PROTECȚIA MEDIULUI

3.8 OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

CAPITOLUL 4

CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Tabel figuri

Figura 1 - Încadrarea zonei studiate în localitate

Figura 2 - Poziționarea zonei studiate a PUZ față de Ariile Naturale Protejate

Figura 3 - Secțiuni stradale

Figura 4 - Bilanț teritorial

Figura 5 - Bilanț teritorial regim juridic

CAPITOLUL 1 INTRODUCERE

DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

Denumirea obiectului de investiții

“ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL PRELIMINAR PARK&RIDE, MUN. CONSTANȚA”

Amplasamentul pentru care se inițiază P.U.Z.-ul

Terenul este situat in extravilanul Municipiului Constanța, cuprins între B-dul Tomis si B-dul Aurel Vlaicu

Titularul investiției

UAT MUNICIPIUL CONSTANȚA Bd. Tomis, nr. 51, Mun. Constanța, jud.Constanța

Proiectant general

PROJECT RESOLV CONSULTING
S.R.L. ROW STUDIO S.R.L
MASS PUBLISHING&PARTNERS S.R.L.

Subcontractant - Proiectant de specialitate

S.C. ROZUA ASOCIAȚI S.R.L.

Faza proiect

PLAN URBANISTIC ZONAL

Număr proiect

269/2021

OBIECTUL LUCRĂRII

Conform certificatului de urbanism nr. 2431 din 12.10.2022 prin prezenta documentație se vor stabili reglementările urbanistice pentru terenurile cuprinse în zona de studiu a documentației Park&Ride, localizată în parțial în intravilanul municipiului Constanța, parțial în extravilan, teritoriu cuprins între B-dul Tomis și B-dul Aurel Vlaicu, se va introduce în intravilan terenul pentru care se inițiază documentația de urbanism, se vor stabili valorile maxime ale indicatorilor urbanistici, se va reglementa accesul, regimul de înălțime prin corelarea cu cerințele funcționale și regimul de aliniere a construcțiilor, precum și stabilirea utilizării terenurilor.

Având în vedere prevederile Legii 350 /2001, se va studia unitar și coroborat o zonă mult mai mare ce va face studiul documentației de urbanism, în suprafață de aproximativ 67 ha, conform măsurărilor din planul topografic.

Prin planul urbanistic zonal se urmărește optimizarea utilizării resurselor de teren, corelată cu stabilirea de reglementări specifice funcțiunilor din cadrul zonei studiate precum și implementarea funcțiunii Park&Ride, funcțiune ce a demarat documentația de față, în scopul asigurării unui echilibru permanent între modul de valorificare a terenului și condițiile de protecție a mediului natural, în concepția dezvoltării durabile a teritoriului și a municipiului.

Obiectul P.U.Z. se constituie într-un studiu ce urmărește analiza situației existente, potențialului de dezvoltare urbanistic al zonei și propuneri de organizare funcțională, circulații, propunându-se totodată structurarea funcțională a zonei.

P.U.Z-ul, ca fază premergătoare proiectului de investiție, va constitui prin propunerile prezentate, documentația de urbanism ce va sta la baza întocmirii D.T.A.C. (extras din D.T.P.T.), care va prelua elementele din reglementările aprobate.

SURSE DOCUMENTARE

Analiza situației existente și formularea propunerilor au avut la bază:

- Certificatul de urbanism nr. 2431 din 12.10.2022, emis de Primaria Municipiului Constanța;
- ORDIN MLPAT 176/N/2000 – Reglementare tehnică “Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul cadru al planului urbanistic zonal”;

- Regulamentul general de urbanism aprobat prin HGR nr. 525/1996, cu modificările ulterioare, precum și Ordinul MLPAT nr. 21/N/2000 – Ghid privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism;
- Legea nr. 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul Civil, actualizată;
- Ordinul Ministerului Sănătății nr.119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației și Ordinul 994/2018;
- HCJC nr. 152/2013 - Regulamentului privind stabilirea suprafețelor minime de spații verzi și a numărului minim de arbuști, arbori, plante decorative și flori aferente construcțiilor realizate pe teritoriul administrative al jud. Constanța;
- Legea nr. 7/1996, privind cadastrul și publicitatea imobiliară, actualizată;
- ORDIN M.T. 49/1998 - Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane;
- ORDIN M.L.P.A.T. 10/N/1993 - Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane;
- Legea nr. 43/27.12.1975 pentru stabilirea normelor privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;
- O.U.G. 7/2010 pentru modificarea și completarea O.U.G. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local;
- ORDIN nr. 844 /30.11.2010 pentru aprobarea Regulamentului privind înscrierea din oficiu în cartea funciară după finalizarea lucrărilor de cadastru;
- HOTARARE nr 101/ 30.04.2015 - PLAN URBANISTIC ZONAL-construire Sala Polivalenta, str Badea Cartan, inițiator municipiul Constanța
- HOTARARE nr 85/ 31.03.2017 - PLAN URBANISTIC ZONAL- pentru zona delimitată de str. Ștefăniță Vodă, unitate militara, terenuri proprietate publica si privata, initiator Orban Steluta Daniela

Studii întocmite concomitent cu P.U.Z. în baza Certificatului de Urbanism nr. 2431 din 12.10.2022:

- Studiu de fundamentare a fondului construit;
- Studiu geotehnic;
- Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație;
- Studiu de fundamentare privind reabilitarea, protecția și conservarea mediului;
- Studiu privind rețeaua de spații verzi și dotări de agrement
- Studiu privind utilitățile publice și tehnologice
- Studiu de fundamentare privind silueta urbană

PLANURI URBANISTICE ZONALE și de DETALIU aprobate din zonă:

1	101/30.04.2015	PUZ	PLAN URBANISTIC ZONAL-construire Sala Polivalentă, str Badea Cârțan, inițiator Municipiul Constanța
2	85/ 31.03.2017	PUZ	PLAN URBANISTIC ZONAL- pentru zona delimitată de str. Ștefăniță Vodă, unitate militară, terenuri proprietate publică și privată, inițiator Orban Steluța Daniela
3	121/16.05.2011	PUZ	PLAN URBANISTIC ZONAL- privind reactualizare PUZ PALAZU MARE III- Modificare HCLM nr 116/17.04.2003 și HCLM nr 126/17.04.2003
4	214580/22.11.2019	PUZ	AVIZ OPORTUNITATE
5	72534/05.05.2020	PUZ	PLAN URBANISTIC ZONAL- Bd Aurel Vlaicu 285
6	213/30.05.2022	PUZ	PLAN URBANISTIC ZONAL –Bd Aurel Vlaicu 290A
7	174/ 27.04.2023	PUZ	PLAN URBANISTIC ZONAL – NC 252488

Documentația s-a elaborat cu respectarea prevederilor Ordinul nr. 233/ 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/ 2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, cu modificările și completările ulterioare și corespunzător Ghidului privind metodologia și conținutul – cadru al P.U.Z. aprobat de M.L.P.A.T. cu Ordinul NR.176/N/16 August 2000.

GLOSAR DE TERMENI

P.U.G.: Plan Urbanistic General;

P.U.Z.: Plan Urbanistic Zonal;

U.A.T.: Unitate Administrativ Teritorială; Subdiviziune teritorială a României, administrată de Administrația publică locală; în cazul României, unitățile teritoriale de bază sunt comunele și orașele.

U.T.R.: Unitate teritorială de referință; Suprafață convențională de teren, omogenă din punct de vedere funcțional, structural și al morfologiei urbane pentru care se pot stabili aceleași condiții de construibilitate.

CAPITOLUL 2 STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

EVOLUȚIA ZONEI

2.1.1. Date privind evoluția zonei și caracteristici semnificative, relaționate cu evoluția localității

Terenurile propuse pentru studiu sunt în marea majoritate în intravilanul municipiului Constanța, restul, aflate în extravilan, iar o parte importantă a zonei de studiu dezvoltându-se de-a lungul bulevardului Aurel Vlaicu.

Cerințele actuale social-economice, vizează suplimentarea zonelor de locuit, zonele mixte din punct de vedere al serviciilor dar și a funcțiilor de tip Park&Ride având un efect la nivelul teritoriului și a municipiului Constanța, dar și a funcțiilor complementare și de interes municipal ce au generat nevoia de extindere a extravilanului sau de conversia funcțiilor existente însoțite de măsurile necesare de extindere a infrastructurii și rețelelor tehnico-edilitare. De-a lungul evoluției localității terenurile din zona studiată au avut în principal categoria de folosință de terenuri agricole.

O data cu dezvoltarea arterei de circulație Aurel Vlaicu a apărut nevoia de adaptare a fondului de teren la noile cerințe ce vizau în principal dezvoltarea de unități productive, de depozitare și căi de comunicație.

2.1.2. Potențial de dezvoltare

În prezent zona studiată împreună cu terenurile învecinate, aflate preponderent în proprietate privată, constituie un areal în curs de dezvoltare observându-se tendința de înlocuire a caracterului industrial / productiv al zonei cu unul urban de funcțiuni economice complexe. Conform „Planul de amenajare a teritoriului județean – PATJ Constanța”

Potențialul de dezvoltare este susținut și de accesibilitatea buna a zonei în raport cu celelalte zone ale municipiului (zona turistică Mamaia și zona centrală a Constantei) dar și cu teritoriul.

De asemenea, propunerea de dezvoltare a terenului studiat, respectiv urbanizarea zonei studiate pe termen lung nu influențează în mod negativ probleme identificate la nivelul județean, contribuind în sensul ameliorării acestora, respectiv a potențării potențialului de dezvoltare al zonei din punct de vedere al funcțiilor și a circulațiilor.

ÎNCADRARE ÎN LOCALITATE

Terenul propus pentru studiu este situat în extravilanul (9.44%) și intravilanul (90.56%) Municipiului Constanța, pe limita de nord a U.A.T., învecinându-se direct cu U.A.T. Ovidiu.

Terenurile din amplasamentul ce a generat documentația urbanistică de tip P.U.Z., amplasament ce va fi reglementat în vederea construirii, au destinația și categoria de folosință a terenurilor existentă: arabil, căi de comunicații rutiere (drum), și alte terenuri cu alte destinații.

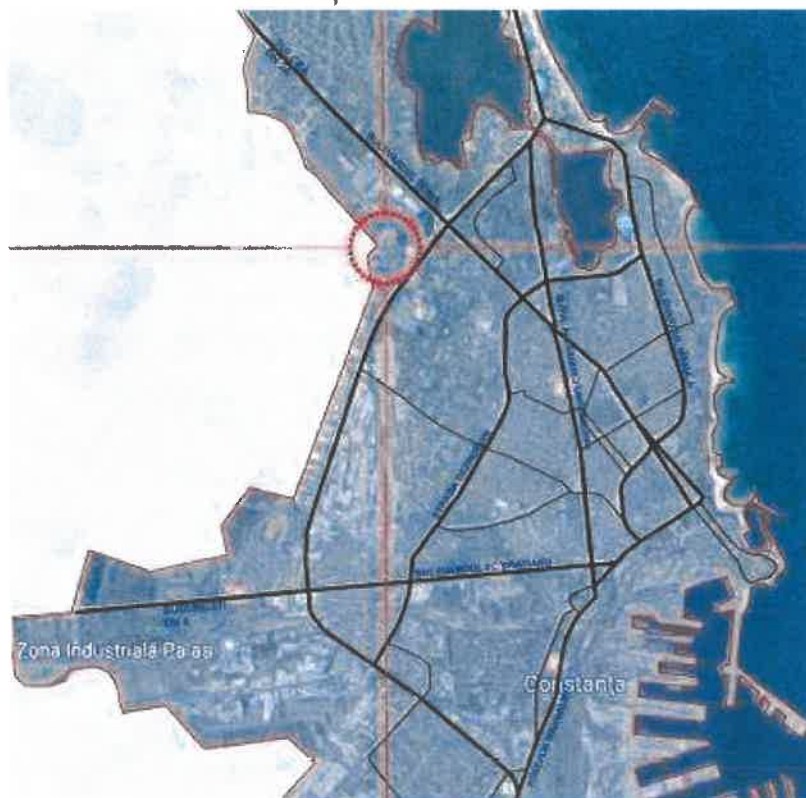


Figura 1 - Încadrarea zonei studiate în localitate
Sursă - Google Maps; Prelucrări proprii

ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

▪ Caracteristicile reliefului.

Din punct de vedere geomorfologic, amplasamentul este situat în marea unitate geomorfologică Podisul Dobrogei, subunitatea Podisul Dobrogei de Sud și face parte dintr-o unitate morfostructurală specifică cu totul aparte caracteristică teraselor de abraziune marină și de eroziune subaeriană cu altitudine redusă de pe latura estică a teritoriului României.

▪ Rețeaua hidrografică

Zona studiată nu se află în vecinătatea unui laciu de apă, cel mai apropiat Lacul Siutghiol. Lacul Siutghiol are origine lagunară, cu o suprafață de 1900 ha, format pe calcare jurasice și cretace; are o formă eliptică semicirculară, fostul golf bară actualmente de perisip prezentând o serie de intranduri pe văile afluențe. Lacul Siutghiol este alimentat de izvoare subterane.

▪ Clima

Municipiul Constanța este situat în zona de sud-est a României, la intersecția

de apele Mării Negre. Clima orașului Constanța este una temperat continentală, cu influențe maritime datorită proximității Mării Negre.

Regimul termic este printre cele mai ridicate din țară, media temperaturii multianuale fiind de aproximativ 11°C.

Apropierea Mării Negre imprimă climei orașului o influență aparte, variația temperaturilor fiind relativ mică de la zi la noapte și de la un anotimp la altul față de restul regiunilor țării. Acest fapt se datorează capacității apei mării de a înmagazina căldură și de a o elibera treptat (iarna), însă are și un rol ponderator asupra maximelor termice (vara).

Temperatura minimă înregistrată în Constanța a fost -25°C la data de 10 februarie 1929, iar cea maximă +38,5°C la data de 10 august 1927.

Temperatura medie a lunii ianuarie este cuprinsă între 0°C și -3°C, în timp ce media lunii iulie este cuprinsă între +20°C și +23°C.

Vânturile sunt determinate de circulația generală atmosferică. Brizele de zi și de noapte sunt caracteristice întregului județ Constanța. În Mun. Constanța frecvența medie cea mai ridicată se întâlnește în cazul vânturilor din Nord (21,5%), urmată de cele din Vest (12,7 %) și Nord – Est (11,7 %). Cea mai scăzută frecvență se înregistrează pentru vânturile din direcția Sud – Vest (5,9%) și Est (6,1%), urmate de cele din Sud (8,7%), Nord – Vest (8,8%) și Sud (9,4%). Pe direcțiile vânturilor predominante, din sectorul nordic (NV, N, NE) se înregistrează și cele mai mari viteze medii anuale: 7,4 m/s pentru Nord, 6,7 m/s pentru Nord-Est și 4,7 m/s pentru Nord-Vest.

Durata de strălucire a soarelui se ridică la o valoare medie multianuală de 2286,3 ore/an. Energia radiantă primită de la soare sub formă de radiație globală anuală, exprimată în valori multianuale, însumează cca. 4000 calorii/cm²/an, pe timp cu cer acoperit reducându-se cu peste ½ din valoarea înregistrată pe cer senin.

Cantitățile de precipitații sunt printre cele mai scăzute din țară (397 de mm conform mediei 1961-1990), mai puțin plouând doar în Delta Dunării. Evapotranspirația potențială este de 697 mm însă cea reală atinge numai 370 mm, excedentul de apă față de evapotranspirația potențială fiind de 0 mm, deficitul ajungând la 327 mm. Datorită evaporării ridicate, umezeala aerului este mare, media multianuală depășind 81%. Numărul mediu anual de zile cu cantități de precipitații p≥0,1 mm este cuprins între 60 și 70.

Numărul anual de zile cu precipitații solide este 14,2, iar cu strat de zăpadă este cuprins între 20 și 30 de zile.

Nebulozitatea se caracterizează printr-o evoluție inversă a valorilor medii lunare în comparație cu temperatura aerului, cele mai mari valori înregistrându-se în lunile de iarnă (6,7 – 7,2), cu maxima în decembrie. Numărul mediu de zile cu ceață este de 50 zile/an, numărul maxim fiind în timpul iernii, cu o medie de 8 zile/lună și cu un maxim de 16 zile/lună, ceața fiind destul de persistentă iarna.

CIRCULAȚIE

Informații extrase din „Studiu de circulații”

La nivelul zonei studiate prin prezentul PUZ, principalele surse generatoare de trafic sunt reprezentate de centrele comerciale aflate în vecinătatea zone studiate prin PUZ și cartierele de locuințe care sunt traversate de arterele cuprinse în studiu iar în perioada sezonului estival apare pe lângă traficul uzual și un trafic generat de turiști.

O sursă secundară o reprezintă zonele industriale aflate la sud de zona studiată prin PUZ și care au ca principală cale de circulație b-dul. Aurel Vlaicu. În interiorul limitelor PUZ-lui există câțiva agenți economici precum reprezentanțe auto, service auto și benzinării a căror activitate generează un trafic redus.

Ce mai importantă sursă generatoare de trafic din interiorul limitelor PUZ ului o reprezintă în prezent magazinul Kaufland aflat la intersecția dintre Bdul Aurel Vlaicu și str. Ștefăniță Vodă.

2.5 OCUPAREA TERENURILOR

Informații extrase din „Studiu de fundamentare a fondului construit”:

Zona de studiu are un procent scăzut de construit, o arie întinsă fiind acoperită de construcții, anexe, structuri și platforme aflate într-o stare de degradare accentuată localizate pe terenul ce se afla în proprietatea RAJA Constanța Zona cu caracter mixt formată din comerț depozitare și industrie cuprinde clădiri recent construite, aflate într-o stare bună. Zona de structuri comerciale este formată dintr-un fond construit recent, care de asemenea se afla într-o stare bună. Zona cu clădiri cu destinație rezidențială este cea mai recentă constituită ea fiind nefinalizată în prezent.

Zona de studiu conține un număr mic de parcele construite în REGIM IZOLAT. Parcelele construite în regim izolat conțin una sau mai multe clădiri distanțate. Pe lângă acest regim izolat simplu se mai remarcă o tipologie de regim izolat dar alipit la o latură a parcelei, fie pe fund de lot, fie alipit la o latură laterală. Fiind o zonă cu parcelar neregulat, de dimensiuni mari care au ca funcționalitate depozitari, servicii și comerț, această poziționare în interiorul loturilor este preferată, atât în zona de studiu cât și în afara ei.

2.6 ECHIPARE EDILITARĂ

Pentru asigurarea condițiilor optime de dezvoltare ale zonei studiate, este necesară gândirea coerentă și identificarea oportunităților de dezvoltare, astfel încât să se prevadă încă de la faza întocmirii PUZ-ului zonei (cu caracter de documentație coordonatoare) - extinderea rețelelor existente și dezvoltarea unor noi. Simultan cu identificarea viitoarelor necesități se va avea în vedere realizarea unei pre-coordonate ale rețelelor propuse, astfel încât să existe certitudinea că dezvoltarea

ulterioară a rețelelor poate fi asigurată în limitele de gabarit ale infrastructurii propuse, ținând cont de prevederile în vigoare privind pozarea rețelelor îngropate.

Stadiul echipării edilitare a zonei în corelare cu infrastructură localității:

- Conform Aviz de amplasament RAJA SA nr. 1437/82551 din 22/09/2020
Conform Aviz de amplasament DISTRIGAZ SUD 315.463.541/01.09.2020
- Conform Aviz de amplasament favorabil E-DISTRIBUTIE nr. 06458864 din 08/10/2020
- Conform Aviz conditionat TELEKOM nr. 4428 / 28. Sep.2020

2.7 PROBLEME DE MEDIU

Informații extrase din „Studiu de fundamentare privind reabilitarea, protecția și conservarea mediului”:

2.7.1. Elemente ale cadrului antropic in zona studiata

În privința cadrului antropic din zona studiată, acesta este alcătuit din locuințe, societăți comerciale dedicate serviciilor, comerțului, etc. Astfel ca, aceste activități de natură antropică nu s-ar putea desfășura în afara cadrului oferit de mediul înconjurător, direcția principală urmărind menținerea armonioasă a legăturii om-natură în contextul progresului economic și social.

În cadrul zonei studiate există rețele de alimentare cu apă și canalizare ape uzate, rețele electrice (LEA 10 kV, 110 kV), rețele de telecomunicații, gaze, etc. imobilele existente din zona studiată fiind branșate corespunzător la acestea.

În zona studiată există o serie de facilități tehnice ce aparțin RAJA S.A.

2.7.1 Riscurile antropice

Riscurile antropice sunt fenomene de interacțiune dintre om și natură, declanșate sau favorizate de activități umane și care sunt dăunătoare societății în ansamblu și existenței umane în particular.

Aceste fenomene sunt legate de intervenția omului în natură, cu scopul de a utiliza elementele cadrului natural în interes propriu: activități agricole, miniere, industriale, de construcții, de transport, amenajarea spațiului.

Riscurile antropice pot fi:

- episodice (emisii de poluanți, care pot fi remediați relativ ușor);
- accidentale (sunt riscuri care produc dereglări în desfășurarea unui proces natural sau antropic și care se pot remedia într-un interval de timp scurt);
- ruptură (produc întreruperea activităților prin distrugerea mecanismului de funcționare și care necesită timp și resurse financiare mari);
- catastrofale (produc schimbări radicale în structura unui ecosistem, sau

care pot conduce la dispariția unei structuri, și deci, care presupune reconstrucția pe principii diferite fata de cele inițiale pentru a rezista la alte hazarde catastrofale, cu cheltuieli imense).

În funcție de activitatea care le-a declanșat, riscurile antropice se pot structura în tehnologice și sociale.

2.8 OPȚIUNI ALE POPULAȚIE

2.8.1. Punctele de vedere ale administrației publice locale asupra politicii proprii de dezvoltare urbanistică a zonei

Având în vedere că această zonă a stagnat din punct de vedere al dezvoltării o lungă perioadă de timp, se dorește valorificarea terenurilor și o planificare coerentă având în vedere proximitatea centrelor comerciale mari din proximitatea B-dul Aurel Vlaicu și a B-dul Tomis

Totodată se va ține cont de documentațiile de urbanism din proximitate aprobate anterior, în vederea coroborării soluțiilor acestora cu investiția propusă, și maximizarea potențialului zonei.

Organele administrației publice locale cât și populația promovează dezvoltarea zonei studiate prin diversificarea funcțiilor astfel încât pe termen mediu și lung, aceasta zonă a municipiului Constanța să devină un nou pol comercial, de servicii și locuire oferind multiple avantaje atât investitorilor cât și primăriei.

Caracterul mixt corelat cu funcțiunea Park&Ride ce se dorește pentru această zonă, are ca scop realizarea de centre de cartier ce beneficiază de spații publice și grădini urbane, situate în proximitatea nodurilor comerciale și de servicii/ echipamente publice dar și de a crește conectivitatea la nivelul municipiului Constanța

Se remarcă faptul că în zona de nord-vest și vest a orașului s-a constatat o cerere crescută pentru noi investiții ce vizează în general dezvoltarea de noi ansambluri rezidențiale, centre comerciale de tip mall și clădiri de birouri.

Totodată punctul de vedere al administrației publice locale în domeniul dezvoltării urbanistice a zonei studiate vizează și îmbunătățirea profilelor, modernizarea și organizarea circulației în zonă, precum și extinderea rețelei stradale astfel încât nevoile zonei în materie de circulații să fie îndeplinite.

Corelarea între opțiunile populației și punctele de vedere ale administrației publice locale (prezentate anterior) aduce beneficii atât locuitorilor și investitorilor din zona studiată, cât și populației orașului și primăriei, prin creșterea calității fondului construit în zonă și a taxelor/ impozitelor locale colectate.

2.8.2. Punctul de vedere al laboratorului privind solicitările beneficiarului și felul cum urmează a fi soluționate

Beneficiarul UAT CONSTANȚA. propun dezvoltarea unui zone Park&Ride, ce va dispune de un confort ridicat în privința circulațiilor și a conectivității dar și prin diversitate a funcțiilor complementare acesteia (dotări și echipamente publice aferente Park&Ride, servicii și activități comerciale și de alimentație publică, spații publice și spații verzi amenajate într-o compoziție de peisaj urban echilibrată și coerentă).

Astfel ca, prin regulamentul de urbanism aferent PUZ se prevede asigurarea de spații verzi, utilizarea eficientă și durabilă a spațiului existent, asigurarea facilităților necesare desfășurării activităților propuse.

Parcarile pentru autoturisme vor fi proiectate ca parcaje subterane, la sol și multietajate, în funcție de fiecare proiect în parte dezvoltat de beneficiar, într-o fază ulterioară PUZ – faza DTAC.

Lucrarea (P.U.Z.) utilizează date preluate din documentațiile elaborate anterior și concomitent cu acestea, cerințele beneficiarului, opțiunile populației în corelare cu punctele de vedere ale administrației publice locale în domeniul dezvoltării urbanistice și oportunitățile oferite de zona studiată.

Elaboratorul P.U.Z. propune soluționarea solicitărilor beneficiarului prin:

- propunerea indicilor urbanistici pentru terenul studiat;
- propunerea retragerilor;
- propunerea unor circulații carosabile noi sau modificarea celor existente.
- amenajarea terenului liber cu spații verzi/ plantate
- menținerea unor reglementări existente și zone de protecție
-

CAPITOLUL 3 PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

„Studiu de fundamentare a fondului construit” realizat de Urb. Razvan Cristescu

Tendința de dezvoltare principală a acestei zone este orientată spre zona de servicii, comerț și industrial cu depozitare, care în momentul de față se realizează planificat, pe terenuri care beneficiază de acces impropriu, nesistematizat și rețea de utilități.

Zona studiată împreună cu zonele adiacente creează un pol de servicii și comerț dar și de zonă industrială la nivelul orașului. Acest lucru poate părea neatractiv pentru dezvoltarea de locuire atât colectivă cât și individuală deși în zona există

ansambluri de locuințe colective deja realizate, și altele în curs de realizare.

Ca principal potențial de intervenții se pretează în continuare dezvoltarea zonelor de servicii în tandem cu locuirea colectivă pentru realizarea unei zone unitare și omogene.

Important pentru aceste funcțiuni este accesul care se realizează cu automobil personal de cei din afara zonei de studiu și cu transportul în comun care nu este foarte dezvoltat în această zonă.

Aflându-ne pe Bvd Aurel Vlaicu, o arteră importantă la nivelul orașului, și existând aceste zone funcționale împreună cu penetrările acceselor din exterior, se încurajează realizarea unui Park & Ride, împreună cu dezvoltarea transportului public pentru a asigura transfer optim și deplasări rapide către centrul orașului.

„Studiu Geotehnic” realizat de Ing. Ana Ionescu

Deoarece terenul de fundare din amplasament - loess galben, face parte din grupa pamanturilor sensibile la umezire, se vor adopta și respecta prin proiectare, prevederile NP 125 - 2010 privind evitarea infiltrării în teren a apelor de suprafață.

Deasemeni se vor respecta prevederile NP 112 - 2014 - Normativ pentru proiectarea structurilor de fundare directă.

Având în vedere că perimetrul cercetat este în apropierea Mării Negre, se va consulta Normativul NE 012/1 - 2007 și NE 012/2 - 2010.

Pentru fazele următoare de proiectare, se vor executa lucrări de teren amănunțite (foraje geotehnice; sondaje de penetrare dinamică) strict pe amplasamentul fiecărui obiectiv, pentru a stabili cu exactitate soluția optimă de fundare.

„Studiu de circulație” realizat de Cristian Căiță

Obiectivul principal al PUZ-ului îl constituie amenajarea unui nod modal de tip park&ride destinat în special turiștilor. Pentru că acest obiectiv să aibă succes și să fie utilizat de către turiști este nevoie de o proiectare urbană integrată la nivelul zonei de influență a PUZ-ului Park&Ride. Dezvoltare urbanistică din zonă atât cea din prezent cât și cea din viitor presupune integrarea mai multor arii și servicii conexe cum ar fi transportul de persoane, infrastructură pentru circulația auto, persoane, biciclete și vehicule alternative, politică de taxare a parcarilor, strategia de dezvoltare a stațiunii Mamaia. Turiști trebuie să fie încurajați să folosească cât mai puțin autovehiculele personale în stațiunea Mamaia

Prioritățile pentru zona de influență a PUZ-ului sunt:

- Descurajarea parcerii pe termen lung în stațiunea Mamaia prin practicarea unor tarife mari, concomitent cu tarife mici sau chiar gratis în zona park&ride și serviciile de transport persoane.
- Linii speciale care să lege zona de park&ride

cu stațiunea Mamaia prevăzute cu bandă proprie de circulație pe perioada verii iar tarifele de utilizare al serviciului trebuie să îl facă atractiv pentru turiști.

- Liniile speciale de transport trebui sa fie dublate și de facilități pentru mijloace alternative de deplasare cum ar fi piste pentru biciclete, trotinete electrice centre de închiriere. Distanța

mică de sub 2 km de la zona park&ride până la intrarea în stațiunea Mamaia face ca aceste mijloace alternative de deplasare să fie foarte atractive pentru turiști de weekend.

- Introducerea unui sistem de management al traficului care să preia semnalele de la senzorii de trafic, să prelucreze datele și să stabilească durata fazelor din ciclurile de semaforizare ale intersecțiilor.

- Realizarea unor artere de circulație noi care să preia o parte din fluxurile de circulație desfășurate pe bd. Tomis și bd. Aurel Vlaicu și intersecțiile acestora (a se vedea figura 24)

- Realizarea unor drumuri colectoare, paralele cu bd. Tomis (DN2A) și bd. Aurel Vlaicu care să deservească zonele comerciale și nu numai. Aceste drumuri colectoare vor elimina numărul mare din prezent de accese directe din bd. Tomis (DN2A) și bd. Aurel Vlaicu către zonele comerciale, care în prezent prin numeroasele sensuri giratorii reduc viteza de deplasare pe aceste segmente. Reducerea numărului de sensuri giratorii și implicit al intersecțiilor directe cu bd. Tomis (DN2A) și bd. Aurel Vlaicu va permite o circulație în flux continuu pe aceste artere cat și un timp mai scurt de parcurgere al acestor segmente.

- Presemnalizarea rutelor chiar de pe autostrada A4 care să fie folosite de către turiști în timpul sezonului estival pentru legătură directă între autostrada A4 și zona nouă park&ride.

- Pentru creșterea capacității de circulație a intersecției bd. Tomis și bd. Aurel Vlaicu, se poate studia reconfigurarea intersecției cu pasaj denivelat.

**„Studiu de fundamentare privind reabilitarea, protecția și conservarea mediului” realizat de
Caita Cristian**

Dintre prioritățile de intervenție, menționăm:

- Remodelarea și dimensionarea corectă a tramei pietonale din municipiul Constanța
- Dezvoltarea și extinderea tramei stradale sub forma integrate cu celelalte sisteme din municipiul Constanța
 - Fluidizarea traficului în oraș la orele de varf
 - Interzicerea staționării vehiculelor pe marile artere de circulație din oraș
 - Relația periferică rural-urban metropolitan privind mobilitatea în teritoriu
- și la nivelul zonei metropolitane Constanța
 - Îmbunătățirea rutelor și traseelor transportului public din municipiul Constanța
 - Implementarea unui sistem integrat de spații verzi amenajate,

interconectate la nivel zonal și local

- Implementarea unui sistem integrat de parcaje pentru rezidenți și turiști, interconectate la nivel zonal și local
- Implementarea unui sistem integrat de piste de biciclete, interconectate la nivel zonal și local
- Implementarea unui sistem integrat de spații verzi amenajate, interconectate la nivel zonal și local
- Implementarea unui sistem integrat de utilizare a spațiilor publice, interconectate la nivel zonal și local
- Sisteme integrate de utilizare teritorială ca alternativă la transportul motorizat, la nivelul municipiului Constanța.

„Studiu de fundamentare rețeaua de spații verzi și dotări de agrement” realizat de conf.dr.arh. Cristina Enache

- Ținând cont de structura și prezența spațiilor verzi existente, se propune o restructurare a acestora la nivel macro și realizarea de noi spații plantate la nivel micro, utilizând toate resursele de teren disponibile.

Studiul urmărește propunerea de elemente necesare creșterii calității aerului și spațiului urban în arealul analizat, prin noi spații plantate și legături verzi (plantații de aliniament, zone pietonale).

Pentru terenul care a generat documentația PUZ și prezentul studiu, se fac următoarele recomandări:

- Marcarea circulațiilor prin plantații de aliniament - plantarea arborilor se face la o distanță adecvată pentru a permite creșterea corectă a acestora (între 3 și 6 m în funcție de coronamentul arborilor)
- Plantarea intensivă în interiorul zonei destinate ansamblului park&ride, ținând cont de agresivitatea unei astfel de inserții în ceea ce privește calitatea mediului
- Crearea unui sistem interconectat de spații verzi cu rol estetic și funcțional local
- Integrarea noilor zone propuse într-un sistem de spații verzi la nivel de oraș.
- Abordarea unei viziuni de dezvoltare integrată la nivel municipal

Înțelegerea spațiilor verzi ca vitale în cadrul urban, va contribui semnificativ la creșterea calității vieții locuitorilor.

Cu atât mai mult, ținând cont de caracteristicile orașului Constanța - oraș port, cu o economie puternică bazată pe turism, vegetația și spațiul public devin extrem de importante la nivelul palierului parcurgerii spațiului și petrecerii timpului liber. Dincolo de componenta ecologică indiscutabilă, spațiul verde are un rol social urban intim legat de compoziție și funcționalitate urbană.

La nivelul proiectului ce face obiectul prezentei documentații, spațiul verde capătă caracteristici și valențe suplimentare. Aportul său într-o viitoare investiție ce

va crește gradul de mineralizare al orașului, se referă atât la calitatea aerului, dar și la cel psihologic, fiind necesare în ideea creșterii procentului de spațiu verde raportat la numărul de locuitori, precum și posibilitatea oferirii unor noi spații de odihnă și promenade, în relație cu un număr ridicat de dotări urbane, aflate în imediata proximitate a amplasamentului.

Așadar, realizarea obiectivului Park&Ride Nord, dincolo de necesitatea funcțională, poate aduce un pol verde suplimentar în cadrul sistemului verde major urban, în compensare față de funcțiunea generatoare de noxe și fluxuri de circulație

**„Studiu de fundamentare privind utilitățile publice și tehnologice echiparea tehnico- edilitară”
realizat de Caita Cristian**

Pentru stabilirea viitoarelor trasee ale rețelelor edilitare pentru zona de studiu se impune respectarea legislației în vigoare, a normelor tehnice și a normativelor de proiectare. Conform HG 525/1996, Art. 13, asigurarea echipării edilitare se realizează cu următoarele interdicții:

1) Autorizarea executării construcțiilor care, prin dimensiunile și destinația lor, presupun cheltuieli de echipare edilitară ce depășesc posibilitățile financiare și tehnice ale administrației publice locale ori ale investitorilor interesați sau care nu beneficiază de fonduri de la bugetul de stat este interzisă.

2) Autorizarea executării construcțiilor poate fi condiționată de stabilirea, în prealabil, prin contract, a obligației efectuării, în parte sau total, a lucrărilor de echipare edilitară aferente, de către investitorii interesați.

De asemenea, în vederea autorizării amplasării de noi construcții sau instalații, se vor respecta normele de proiectare privind amplasarea stațiilor de pompare prevăzute în NP 133- 2013, art. 4.2.7.1. : „ Construcția stației de pompare se va realiza într-un spațiu special destinat care să se încadreze în planurile urbanistice zonale și generale luând în considerare:

a) Disfuncțiile create mediului: eventuale mirosuri, evacuarea reținerilor de gratare, zgomot;

b) Asigurarea unei distanțe minime de 50 m față de clădirile de locuit;

c) Amenajarea unei zone verzi în amplasamentul stației de pompare.”

În vederea amplasării echipamentelor publice aferente rețelelor edilitare (stații de reglare presiune gaze naturale, bazine de retenție apă pluvială, stații de pompare apă, stații de epurare

– după caz), se recomandă achiziționarea de terenuri în cadrul zonei studiate, de către administrația publică locală.

Dezvoltarea rețelelor de echipare tehnico – edilitară în zona studiată a PUZ-ului se va face etapizat în funcție de realizarea investițiilor pentru fiecare teren în parte, cu excepția modificărilor ce pot fi făcute de deținătorii de rețele edilitare din zona (RAJA, E-Distribuție, Distrigaz Sud, etc.) sau de către Primăria Constanța.

Rețelele proiectate de alimentare cu apa vor respecta standardele și normativele în vigoare, și anume:

- NP 133-2013 - Normativ privind proiectarea, execuția și exploatarea sistemelor alimentare cu apă și canalizare a localităților
- SR 1343-1/2006 - Alimentare cu apa. Determinarea cantitatilor de apa potabila pentru localitati urbane și rurale;
- STAS 1478/1990 - Alimentari cu apa la constructii civile și industriale;
- SR 8591/97 - Rețele edilitare subterane. Condiții de amplasare;
- HG 930/2005 - Hotarare pentru aprobarea „Normelor specifice privind caracterul și mărimea zonelor de protectie sanitara si hidrogeologica”;
- ORDIN nr. 119 din 4 februarie 2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;
- P118/2/2013 - Normativ pentru proiectarea, executarea și exploatarea instalatiilor de stingere a incendiilor

Rețelele proiectate de canalizare vor respecta standardele și normativele în vigoare, și anume:

- NP 133-2013 - Normativ privind proiectarea, execuția și exploatarea sistemelor de alimentare cu apă și canalizare a localităților
- SR 1846-1/2006 - Canalizari exterioare. Determinarea debitelor de ape uzate de canalizare;
- SR 1846-2/2006 - Canalizari exterioare. Determinarea debitelor de ape meteorice;
- STAS 9470/73 - Ploi maxime. Frecvențe, durate, intensității;
- STAS 4165/88 - Rezervoare de beton armat și beton precomprimat;
- SR 8591/97 - Rețele edilitare subterane. Condiții de amplasare;
- HG 930/2005 - Hotarare pentru aprobarea „Normelor specifice privind caracterul și mărimea zonelor de protectie sanitara si hidrogeologica”;
- ORDIN nr. 119 din 4 februarie 2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;
- NTPA-002/2002 - Normativ privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților și direct în stațiile de epurare

În vederea propunerii unor soluții de alimentare cu energie electrică a consumatorilor noi, se recomanda evaluarea următoarelor aspecte:

- categoriile de utilizare ale terenurilor, pe zone si subzone;
- procentul de ocupare al terenului;
- indicatorii de fiabilitate;
- suprafețe și volume construite minime;
- asigurarea de condiții optime pentru exploatare;
- evolutia consumului in urmatoorii 10 ani;
- zonele de protectie si siguranta.

Toate arterele de circulatie, propuse in actualul PUZ, vor fi prevazute cu instalatii de iluminat public.

„Studiu silueta urbana” realizat de Urb. Razvan Cristescu

Aceste acțiuni se bazează pe premisa unui interes sporit asupra funcțiuni al autorităților spre binele comunității din interiorul orașului dar și din exterior de a schimba în bine starea actuală a spațiului urban.

Dezvoltarea orașului în zona sa periferică se realizează după un plan bine coordonat care integrează multiplele interese și nevoi ale zonei într-o viziune de ansamblu, generoasă în privința interesului public, cu scopul de a elimina disfuncționalitățile sistemice, segregările și congestiile care caracterizau acest areal în perioada anterioară.

Măsuri specifice:

- formare și educare fiecărei părți, ce se obligă să promoveze:
- formarea de specialiști în cunoașterea intervenției asupra peisajelor urbane;
- congestionarea spațiilor urbane;
- implicarea conduceri în proiecte de mobilitate.

Recomandările și măsurile prioritare pe care le-am menționat constituie un set minimal, absolut necesar pentru că scenariul ofensiv (Do better) în baza căruia am dezvoltat schița strategică.

PREVEDERI ALE PUG

Terenul ce a generat documentația PUZ face parte din intravilanul (90.56%) Municipiului Constanța (9.44% din extravilan), conform PLANULUI URBANISTIC GENERAL al Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 653 din 25.11.1999, a cărui valabilitate a fost prelungită prin H.C.L. nr.327 din 18.12.2015.

Zona propusă spre studiu P.U.Z. se încadrează atât în intravilan cât și în extravilan conform P.U.G. aprobat.

UTR 1 – SURSA DE APĂ CIȘMEA - Delimitarea UTR: spre nord: DN2a – prelungire Bd. Tomis; spre vest: limita PUZ, vecin zona PUZ Palazu Mare III; spre Est: Bd. Aurel Vlaicu; spre sud alee carosabilă în dreptul străzii Ștefăniță Vodă.

POT maxim: 50% - pentru suprafața ocupată de construcții, 90% - pentru suprafața ocupată de construcții și platforme.

UTR 2 – LOTURI VEST BD. AUREL VLAICU - Delimitarea UTR: spre est: strada A propusă, paralelă cu bd. Aurel Vlaicu, la 250 m de bulevardul; spre vest: Bd. Aurel Vlaicu; spre sud: prelungirea strada Nicolae Filimon; Spre nord: prelungire strada Ștefăniță Vodă.

POT maxim: 50% - pentru suprafața ocupată de construcții, 90% - pentru suprafața ocupată de construcții și platforme.

UTR 6 – TÂRG SĂPTĂMÂNAL – ZONA SITUATĂ LA EST DE B-DUL AUREL VLAICU,

ÎNTE STRĂZILE PRELUNGIREA STR.B. ȘTEFĂNESCU DELAVRANCEA ȘI ȘTEFĂNIȚĂ VODĂ Delimitarea

UTR: spre vest: bd. Aurel Vlaicu; spre sud: prelungirea Străzii B.St. Delavrancea; spre nord: str. Ștefăniță Vodă; spre est: strada propusă între str. Baba Novac și str. Ștefăniță Vodă.

POT maxim: 50% - pentru suprafața ocupată de construcții, 90% - pentru suprafața ocupată de construcții și platforme.

POT: 50-80% în zonă cu funcțiuni mixte, cuprinsă între strada Ștefăniță Vodă și spațiul comercial aprobat prin PUD.

VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Informații extrase din „Studiu de fundamentare privind reabilitarea, protecția și conservarea mediului”:

Patrimoniu natural

Suprafața aferentă terenului pentru imobil ce a generat PUZ este situată în intravilanul municipiului Constanța, având folosirea actuală a terenului în conformitate cu reglementările urbanistice în vigoare conform Certificatul de Urbanism nr. 2431 din 12.10.2022. Suprafața terenului studiat prin PUZ este de 67,1865 ha.

În zona studiată a PUZ-ului a Park Ride Nord și în vecinătatea zonei studiate prin PUZ nu sunt prezente habitate de interes comunitar, aspect justificat și prin faptul că această zonă nu face parte dintr-un Sit de Importanță Comunitară, cel mai apropiat sit NATURA 2000 fiind ROSPA0057 Lacul Siutghiol, aflat la aproximativ 570 m față de obiectivul studiat.

Distanța aproximativă măsurată în linie dreaptă de la zona studiată până la cele mai importante arii naturale protejate de interes comunitar sunt:

- aproximativ 570 m față de ROSPA0057 Lacul Siutghiol;
- aproximativ 2,1 km față de ROSPA0076 Marea Neagră;

Dat fiind aceste distanțe până la ariile naturale protejate, nu se impun restricții generale pentru conservarea patrimoniului natural.



Figura 2 - Pozitionarea zonei studiate a PUZ fata de Ariile Naturale Protejate

MODERNIZAREA CIRCULATIEI

În urma prognozei se constată că pe străzile din zona studiată, traficul auto nu va depăși capacitatea maximă de preluare a străzilor însă pentru anul 2030 se apropie de 90% din capacitate pentru Bdul. Aurel Vlaicu și B-dul. Tomis.

Având în vedere această prognoză pentru următorii 10 ani se impun modificări ale tramei stradale existente fie prin lărgirea cu încă o bandă fie realizarea de bretele paralele cu B-dul Aurel Vlaicu și Tomis pentru traficul local destinat accesării zonelor comerciale.

Construirea noului model de tip park&ride și funcțiunile complementare acestuia, reprezintă un proiect ambițios de soluționare a problemelor de trafic din stațiunea Mamaia. Având în vedere, amploarea proiectului, este de așteptat ca obiectivul să genereze și să atragă o cerere de transport semnificativă (circa 400-550 vet/h) din punct de vedere al traficului.

Problemele generate de apariția acestui generator suplimentar de trafic, țin de descărcarea fluxurilor de călători și a fluxurilor auto în rețeaua existentă de transport și anume: bd. Tomis și bd. Aurel Vlaicu .

Prognoza și analizele de capacitate arată că independent de dezvoltarea propusă, la nivelul orizontului de perspectivă, bulevardele principale vor avea capacitatea de circulație apropiate de 90% , dacă se menține actuala configurație a rețelei stradale. Prin urmare, sunt necesare măsuri de reducere a efectelor negative cauzate de creșterea cererii de transport prin:

Realizarea unor artere de circulație noi care să preia o parte din fluxurile de

circulație desfășurate pe bd. Tomis și bd. Aurel Vlaicu și intersecțiile acestora (a se vedea figura 24)

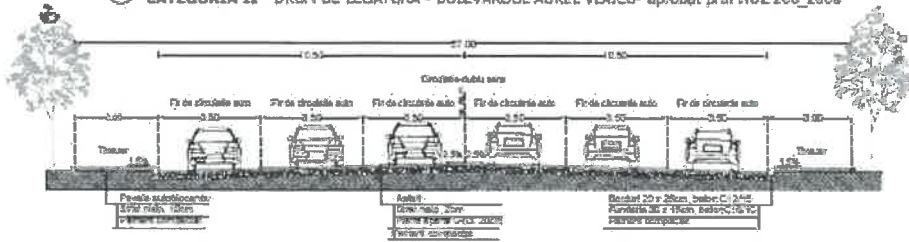
Modernizarea drumului comunal DC89 (Varianta Ocolitoare / A4- DN3C - DN2A / Bd. Tomis - Palazu Mare) și finalizarea nodului rutier cu Varianta Ocolitoare / A4).

Realizarea unor drumuri colectoare, paralele cu bd. Tomis (DN2A) și bd. Aurel Vlaicu care să deservească zonele comerciale și nu numai. Aceste drumuri colectoare vor elimina numărul mare din prezent de accese directe din bd. Tomis (DN2A) și bd. Aurel Vlaicu către zonele comerciale, care în prezent prin numeroasele sensuri giratorii reduc viteza de deplasare pe aceste segmente. Reducerea numărului de sensuri giratorii și implicit al intersecțiilor directe cu bd. Tomis (DN2A) și bd. Aurel Vlaicu va permite o circulație în flux continuu pe aceste artere cât și un timp mai scurt de parcurgere al acestor segmente.

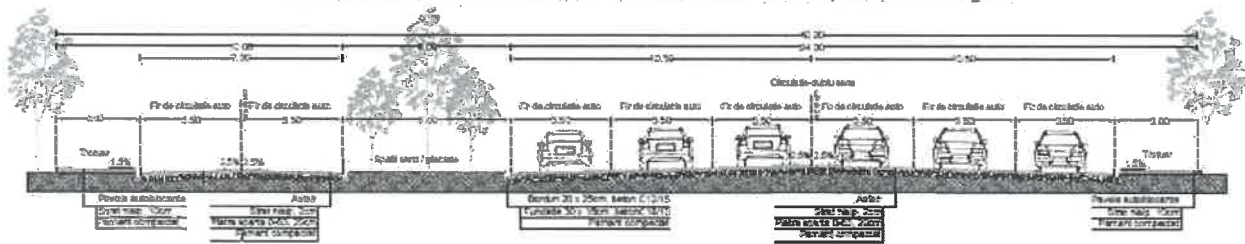
Presemnalizarea rutelor chiar de pe autostrada A4 care să fie folosite de către turiști în timpul sezonului estival pentru legătură directă între autostrada A4 și zona nouă park&ride. -

Pentru creșterea capacității de circulație a intersecției bd. Tomis și bd. Aurel Vlaicu, se poate studia reconfigurarea intersecției - se dorește realizarea unui pasaj (intersecție cu denivelare) subteran/ suprateran iar soluția va fi adoptată în urma unor soluții de specialitate - SF, DALI etc.

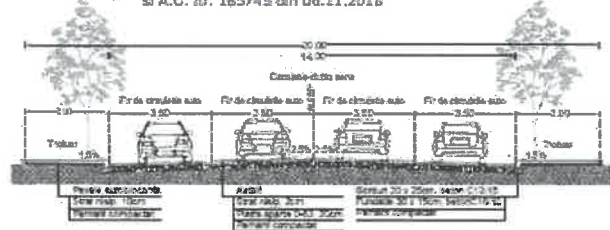
S1 PROFIL STRADAL TRANSVERSAL PROPUIS SPRE MODERNIZARE
CATEGORIA II - DRUM DE LEGATURA - BULEVARDUL AUREL VLAICU- aprobat prin HCL 286_2006



S2 PROFIL STRADAL TRANSVERSAL SPRE MODERNIZARE
CATEGORIA II - DRUM DE LEGATURA - BULEVARDUL AUREL VLAICU- aprobat prin HCL 286_2006



S3 PROFIL STRADAL TRANSVERSAL PROPUIS
CATEGORIA III - DRUM regulamentat prin HCL 286_2006
si A.C. nr. 185745 din 06.11.2018



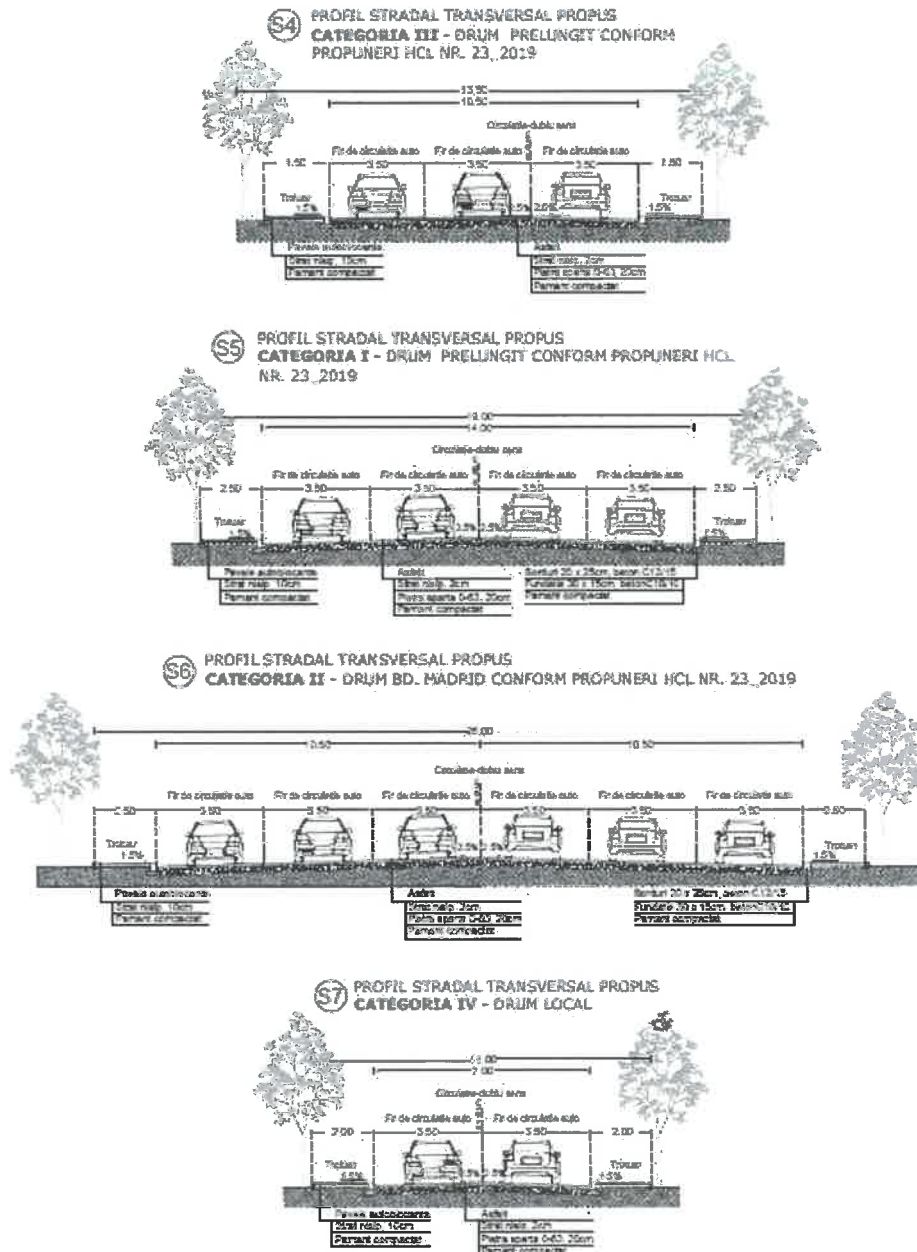


Figura 3 - Sectiuni stradale

3.5 ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ - REGLEMENTĂRI, BILANȚ TERITORIAL, INDICI

3.5.1. UNITATI SI SUBUNITATI FUNCTIONALE

Teritoriul studiat prin prezenta documentație de urbanism, în suprafață de aproximativ 67 ha, a fost împărțit, în baza considerentelor mai sus prezentate, în următoarele zone de reglementare:

1. Zona de locuire (L) din cadrul zonei de studiu, se compune din următoarele subzone:
 - ZLC 3 - Zonă locuințe colective cu regim de înălțime mic P+4E și dotări complementare.
2. Zona mixtă (M) din cadrul zonei de studiu, se compune din următoarele subzone:
 - ZM - Zonă mixtă cu regim de înălțime medie
 - ZML - Zonă mixtă locuire colectivă, birouri , servicii cu regim de înălțime ridicat situată de-a lungul unor artere importante de circulați

SUPRAFAȚĂ TEREN CE A GENRAT P.U.Z. = 671 865 MP				
Criteriu	EXISTENT		PROPUNERE P.U.Z.	
	MP	%	MP	%
Suprafață intravilan	608,421.20	90.56%	608,421.20	90.56%
Suprafață Extravilan	63,443.80	9.44%	63,443.80	9.44%
Suprafață totală	671,865.00	100.00%	671,865.00	100%

BILANT TERITORIAL

Denumire UTR	Simbol UTR	POT	CUT	RH max	S spații verzi	S construită (mp)	S desfășurată (mp)	S UTR (mp)	Procent din S totală
ZONĂ LOCUIRE COLECTIVE CU REGIM DE ÎNĂLȚIME MIC P+4E ȘI DOTĂRI COMPLEMENTARE	ZLC3	40%	2.5	P+2E (11.00m)	min 30%	3016.9720	7542.43	7542.43	1.12
ZONĂ MIXTĂ CU REGIM DE ÎNĂLȚIME MEDIE	ZM	45%	3	P+4E (17.00m)		25961.3865	77884.1595	57,691.97	8.59
ZONĂ MIXTĂ LOCUIRE COLECTIVĂ CU BIROURI / SERVICII CU REGIM ÎNĂLȚIME RIDICATĂ	ZML	50%	3.5	P+12E (45.00m)		6453.9550	22588.8425	12907.91	1.92
ZONĂ PARK&RIDE	ZRE	50%	3	P+8E (26.00m)		3722.8100	11168.43	7445.62	1.11
SPITAL MUNICIPAL	ZRE2	50%	3	P+8E (35.00m)		9350.3050	28050.915	18700.61	2.78
ZONA ECHIPAMENTELOR TEHNICE MAJORE	ZRR	cf. studii de specialitate avizate conform legii	cf. studii de specialitate avizate conform legii	P (5.00m)		-	-	122,369.55	18.21
PARCURI, GRĂDINI PUBLICE ORĂȘENEȘTI ȘI DE CARTIER, SCUARURI ȘI FĂȘII PLANTATE	ZRVt					-	-	4942.27	0.74
CIRCULAȚII CAROSABILE ȘI PIETONALE	-	-	-	-	-	-	70,342.19	10.47	
SUPRAFEȚE NEREGLEMENTATE inclusiv zona de extravilan							369,922.45	55.06	
TOTAL						48,605.43	147,234.78	671,865.00	100.00

Figura 4 - Bilant teritorial

INDICATORI URBANISTICI

- **ZLC3 - Zonă locuințe colective cu regim de înălțime mic P+2E și dotări complementare.**
 - POT maxim = 40%
 - CUT maxim = 2.5 mp./ A.D.C.;
- **ZM - Zonă mixtă cu regim înălțime medie**
 - POT maxim = 45%
 - CUT maxim = 3.0mp./ A.D.C.;
- **ZML - Zonă mixtă locuire colectivă, birouri , servicii cu regim de înălțime ridicat situată de-a lungul unor artere importante de circulație**
 - POT maxim = 50%
 - CUT maxim = 3.5 mp./ A.D.C.;
- **ZRE și ZRE2 - echipamente publice, sănătate și alte funcțiuni de interes municipal**
 - POT maxim = 50%
 - CUT maxim = 3.0 mp./ A.D.C.;
- **ZRVt- Parcuri, grădini publice orasenesti si de cartier, scuaruri și fâșii plantate, pe care sunt permise amenajări aferente sistemului major de circulații**

3.6 DEZVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE

„Conform Memoriu tehnic privind echiparea-tehnico edilitara, realizat de S.C. CSP PROIECT LINE S.R.L.

3.6.1 ALIMENTARE CU APĂ

În cadrul ansamblului se propune o rețea de distribuție cu apa sub forma unui inel de distribuție.

Rețeaua de distribuție va fi amplasată pe principala trama stradala și se propune din polietilenă.

Conductele de distribuție apa vor fi din polietilenă de înaltă densitate, montate îngropat pe pat de nisip sub adâncimea de îngheț.

Pe traseele rețelelor de apa se vor prevedea cămine de vane cu armăturile montate în ele cu rol sectorizare, aerisire și golire.

În punctele cele mai înalte ale rețelei de apa se va monta un cămin de vane prevăzut cu aerisitor automat cu dublu sens, rol de aerisire a conductei. În punctele cele mai joase se va monta cămin de vane de golire pentru drenarea conductei în caz de intervenții și reparații.

Căminele de vane se vor executa din beton. Capacele de vizitare înglobate în planșele căminelor vor avea sarcina admisibilă corelată cu categoria de solicitare, anume zonă trafic auto pe tonaje. Pentru evitarea stationarii apei în cămine, ele vor fi racordate fie la rețeaua de canalizare cu gardă hidraulică împotriva pătrunderii gazelor și mirosurilor din rețeaua de canalizare, fie prin racordarea la o rigolă, fie prin racordarea la stratul de drenaj.

Pe rețeaua de conducte nou proiectată, se vor monta hidranti exteriori.

Contorizarea consumului de apă se va realiza prin montarea de apometre amplasate în cămine de apometru.

Conductele de alimentare cu apa se așează astfel ca pe tronsoane să aibă panta pentru o golire ușoară.

Adâncimea de îngropare nu va fi mai mică de 1,0 m la creasta conductei. Șanțul de pozare va avea în mod normal lățimea de lucru funcție de diametrul conductei, procedeul de execuție a săpăturii, modul de lansare a conductei în șanț, exigențele de realizare a umpluturii.

La tuburile montate (asamblate) pe mal și lansate în șanț (PEID), șanțul poate avea lățimea utilajului de săpare cu condiția realizării unei bune umpluturi. Îmbinarea tuburilor se va face după tehnologia recomandată de furnizor. La executarea conductelor din PE, PVC, PP vor fi respectate și prevederile din GP 043/99.

Sprrijinirea șanțului se va face conform normelor în vigoare. În general doar o săpătură cu taluz vertical cu adancime mai mare de 1,5 va fi sprijinită iar muncitorii vor fi obligați să respecte prevederile proiectului.

Conducta se așează totdeauna pe un pat de nisip de minimum 20 cm. Umplutura până deasupra conductei (10 cm) se face manual, cu material sortat, fără corpuri tari, bine compactată. Restul umpluturii până la stratul de circulație se poate face și cu material grosier bine compactat (manual sau mecanic) cu umiditatea optimă pentru compactare.

Se prevede marcarea conductelor printr-un grilaj avertizor de culoare bleu, din fire de oțel inox în înveliș de plastic, cu lățimea minimă de 20 cm, care se va monta la circa 20 cm deasupra generatoarei superioare a tuburilor.

Tuburile din PE vor fi așezate șerpuit în șanț, pentru a prelua informațiile date de variația temperaturii apei transportate.

Conducta va fi probată pe tronsoane de 0,5-2 km. Presiunea de încercare va fi dată în proiect. Probă va fi executată în prezența reprezentantului beneficiarului. Se recomandă tehnologia de încercare dată în SR EN 805.

La transportul apei prin conducte se face proba de presiune după așezarea tubului în șanț. Când tronsonul are minimum 500 m (la o conductă lungă) se face pregătirea pentru probă; tubul poate fi înglobat în pământ cu excepția îmbinărilor neprobate.

Așezarea conductei pe patul de fundare și umplutura de lângă conductă este foarte importantă; de aceea vor fi respectate cu strictețe recomandările fabricantului și normele de execuție. Nu vor fi realizate săpături care să rămână deschise vreme îndelungată (se deteriorează calitatea pământului de fundare).

Șanțul va primi tot pământul din săpătură; umplutura se realizează cu bombament (cu excepția traversărilor de drumuri, etc.). Atenție: stratul vegetal va fi ultimul așezat în șanț conductă. Toate căminele (armăturile) și frângerile de traseu vor fi marcate cu jaloane.

Pentru realizarea rețelei de distribuție vor fi respectate următoarele reguli generale:

- se lucrează cu tronsoane limitate de rețea și numai după ce sunt asigurate materialele de execuție, forța de muncă, amplasament liber;
- nu se probează rețeaua în perioada rece a anului;
- pe durata execuției toate conductele se țin cu dopuri (capace) la capete;
- sunt luate măsuri de protecție pentru muncitorii și locuitorii din zonă;
- tronsoanele de rețea nu sunt date în exploatare decât după probare, spălare, dezinfectare și avizare de către organele sanitare;
- pe durata execuției se asigură traficul în zonă (pompieri, salvare etc.). Tehnologia de execuție a rețelei cuprinde fazele:
 - aprovizionarea cu materiale, în ritmul execuției;
 - realizarea săpăturii (cu sprijinire de taluz vertical) și depozitare convenabilă a pământului (să nu blocheze circulația, curgerea apei, traficul, pietonii);
 - lansarea conductei în șanț și testarea provizorie;
 - probă de presiune; presiunea de încercare nu va depăși clasa tubului; se va face cu aer/apă, pe mal în șanț, după tipul de material și presiunea de lucru; cum

rețeaua va lucra la maximum 6 bari, presiunea de încercare nu va depăși 10 bari;

- efectuarea eventualelor remedieri și repetarea probei de presiune;
- umplerea șanțului cu pământ și refacerea îmbrăcăminții drumului;
- spălarea conductei, dezinfectare și controlul calității apei.

Cum materialul cel mai des ales pentru executarea rețelei este PEID, sunt prevăzute câteva elemente legate de realizarea rețelei cu acest tip de material (se va consulta și Normativul I 22/99).

Capacele căminelor se pozează la nivelul îmbrăcăminții definitive a părții carosabile sau pietonale;

- pentru detectarea ulterioară a tubului se așează deasupra stratului de nisip o bandă de marcare din plastic ce cuprinde un fir metalic de cupru sau oțel inox, care poate fi detectat cu mijloace electronice și indică prezența conductei. Banda va avea imprimate informații specifice;

- tronsonul se dezinfectează și se spală până la limita cerută de organele sanitare;
- în același timp cu montarea tubului se montează și piesele pentru realizarea branșamentelor pentru preluarea apei la locuință.

3.6.2. CANALIZARE MENAJERĂ

Apele uzate menajere provenite de la imobilele din cadrul ansamblului vor fi descarcate într-o rețea de canalizare menajera proiectată în acest scop.

Rețeaua de canalizare se va amplasa pe principala trama stradala, cât și pe principalele alei, fiind realizata din conducte de PVC-KG, SN8 DN30 cm și cămine de vizitare amplasate din 50 în 50 de metri în aliniament, la intersectii si la schimbări de direcție. Căminele vor fi din beton și prevăzute cu capac carosabil, în zonele stradale, și necarabile, în spațiile verzi.

Pe rețeaua de canalizare propusă prin proiect sunt necesare cămine de vizitare amplasate la distanțe de maxim 50 m în aliniament, precum și la orice schimbare a direcției canalului în plan și în punctele de intersecție cu canalele locale, conform STAS 3051-1991.

Tronsonul de colectare ape uzate, principal, va urmări panta naturala a terenului, spre punctul de descărcare în rețeaua de canalizare menajera existenta. În acest mod descarcarea apelor uzate menajere se va realiza gravitațional.

Alcătuirea rețelei de canalizare menajeră a fost concepută ținând seama de următoarele criterii:

-curgerea apei prin canale să se facă gravitațional, evitându-se stațiile de pompare a apelor de canalizare;

-adâncimea minimă de pozare a canalelor a fost aleasă astfel incat sa se respecte adâncimea de îngheț, de acoperirea cu pământ a crestei collectorului pentru a favoriza comportarea acestuia bună la solicitările mecanice provenite din traficul auto.

-soluția tehnică adoptată pentru rețeaua de canalizare a fost aleasă astfel incat

sa se respecte prevederile STAS 1481 privind "Rețele exterioare de canalizare. Criterii generale și studii de proiectare";

Adâncimea de pozare a rețelei de canalizare exterioară se determina în funcție de următoarele elemente:

- cota de ieșire a conductelor de canalizare din interiorul clădirilor, care determină cota radierului căminului de racord la canalizarea exterioare
- cota de îngheț a pământului care variază între 0,8 și 1m pentru zona climatica
- pantele de montare a tuburilor de canalizare exterioare, care trebuie să asigure curgerea apelor uzate cu nivel liber
- ordinea unor obstacole naturale sau coborârea cotei de amplasare a tuburilor de canalizare la intersecția cu traseele altor rețele exterioare, ca de ex. cele de alimentare cu apă rece, caldă, canale termice, conducte de gaze, cabluri electrice, telefonie.

Amplasarea rețelei de canalizare se va face de regulă în partea mai joasă a terenului, partea mai ridicată fiind rezervată rețelei de distribuție apă, între cele două rețele păstrându-se o distanță de minim 3 m, conform STAS 8591 și normelor de protecție sanitară din Ordinul Ministerului Sănătății nr.930.

Realizarea canalelor menajere s-a prevăzut a se face din tuburi de PVC Dn 250 x 6,2mm, cu mufă și garnitură de cauciuc, lungimea tuburilor fiind de 5-6 m.

Trasarea canalelor constă în materializarea pe teren a axului acestora și a limitelor săpăturii pământului prin țărushi.

Săpăturile se execută cu pereții verticali, mecanic și parțial manual. Pământul excavat se așează pe o parte a tranșeei. Lățimea tranșeeilor se realizează la dimensiunile minime necesare pentru montarea tuburilor și stabilite de normele pentru protecția muncii. Lățimea săpăturii pentru căminele de vizitare se ia egală cu dimensiunile exterioare ale căminului, plus 0,5 m fiecare parte. Lățimea săpăturii pentru canale se ia egală cu diametrul exterior al tubului plus 25 cm de o parte și alta a tubului plus 5 cm de o parte și alta grosimea sprijinirilor. Executarea săpăturilor la tranșeele cu pereții verticali și mai adânci de 0,80-1,20 m, se face cu sprijinirea pereților corespunzător naturii pământului, potrivit normelor de protecție a muncii. In toate cazurile în care lucrările se execută sub nivelul apei subterane, este necesară coborârea acestui nivel prin epuizmente pentru a asigura executarea în uscat a montării tuburilor sau a turnării betonului. Execuția canalului începe prin turnarea fundației căminelor la dimensiunile din proiect sau montarea radierelor căminelor prefabricate; apoi se execută rigola de pe radierul căminelor, și se montează tuburile care pătrund în cămine. În continuare se poate executa, în paralel, montarea tuburilor și execuția pereților căminelor.

Montarea tuburilor se face din aval în amonte. Tuburile de PVC cu mufă se vor așeza cu mufa contra sensului de curgere a apelor, deci spre amonte. Datorită caracteristicilor de rezistență și de comportare în timp specifice tuburilor elastice, sub, în jurul și deasupra tubului de PVC (până la 30 cm deasupra generatoarei superioare) se va realiza o umplutură din material granular (nisip de râu, pietriș

mărgăritar 0-16 mm) compactat special, conform normativului, pentru a nu permite deformații ale secțiunii tubului peste cele admise, sub influența sarcinilor din exploatare.

Înainte de a monta tuburile, se verifica și, eventual, se corectează cotele și panta radierului tranșeei cu ajutorul riglelor de trasare și a crucii mobile.

Sub tubul de PVC se va realiza un pat de nisip de 10 cm grosime bine compactat pe care tubul se va sprijini cu cel puțin 120 grade din circumferința sa. După pozarea tubului și executarea îmbinărilor se va executa o probă de presiune prin umplerea cu apă din aval în amonte. Dacă proba de etanșeitate a demonstrat etanșeitatea corespunzătoare, se trece la efectuarea umpluturii în jurul și deasupra tubului cu material granular indicat (nisip de râu 0-7 mm, pietriș mărgăritar 0-16 mm) până la 30 centimetri mai sus decât generatoarea superioară a tubului. Această umplutură se va compactă cu unelte de mână, cu grijă și cu realizarea unui grad de compactare de minim 90%. După atingerea cotei de +0,30 m deasupra generatoarei superioare a tubului, restul umpluturii se va realiza cu material din săpătură, cu un grad de compactare de minim 94%. Apoi, la -0,30 m de cota sistemului rutier se va trece la refacerea sistemului rutier inițial, desfăcut cu ocazia execuției lucrărilor de terasamente.

Tuburile se coboară în tranșee unul câte unul, printre șpraițurile sprijinirilor, pe măsură ce se îmbină între ele. Așezarea tuburilor în șanț trebuie să fie executată cu multă grijă, pentru ca acestea să capete stabilitate suficientă și să respecte strict panta prevăzută în proiect. Îmbinarea tuburilor se execută montând pe capătul drept al tubului inelul de cauciuc, după care acest capăt se introduce cu presiune în mufa celuilalt până la atingerea rebordului acestuia. Inelul trebuie să fie strivit între cele două suprafețe uniforme. Schimbările de direcție, reducerea secțiunilor sau racordările cu alte conducte de scurgere se realizează în cămine cu rigolă.

Racordarea tuburilor la radierele prefabricate se va realiza prin introducerea lor prin golul din amonte, prevăzut cu o piesă de trecere KGFP cu garnitură de cauciuc, împingerea cu putere a tubului astfel ca să iasă prin piesa de trecere opusă și să între în mufa tubului din aval.

Amplasarea căminelor de vizitare pe teren se face având în vedere ca rezistența admisibilă la compresiune a terenului de fundație să fie minimum 1 daN/cm²; în caz contrar se vor lua măsuri corespunzătoare de compactare.

Pe fundația de beton prefabricată coborâtă anterior montării tuburilor, se vor monta tuburile de beton prefabricate care alcătuiesc pereții căminelor, în cazul căminelor din tuburi de beton prefabricate.

După terminarea execuției căminului de vizitare se va coborî în el și se va practica în tubul de PVC o decupare cu dimensiunile de 80x20-25 cm în partea superioară. Sub și lateral tubului de PVC se va turna beton simplu Bc7,5 astfel ca să se realizeze înglobarea în beton a tubului și formarea a două banchete pe laterale, cu panta de 2% spre tub, banchete pe care se sprijină operatorii în cadrul lucrărilor de întreținere și reparații.

Coborârea în cămine se va realiza prin intermediul unor trepte de acces din oțel beton protejat cu polietilenă montate în pereți sau cu o scară mobilă de aluminiu.

Capacul de fontă și beton STAS 2308 este compus din rama de fontă, care se așează pe placa prefabricată, și capac. Se vor prefera capace cu ramă de fontă cu balama și încuietore. Alegerea tipului de capac se face în funcție de locul de amplasare a căminelor și categoria de trafic rutier.

Suprafața superioară a capacului va fi în același plan cu cea a străzii, trotuarului sau spațiului verde nepermițându-se nici o denivelare.

După terminarea unui tronson de canal cu căminele din cele două extremități, se trece la efectuarea probei de etanșeitate a acestuia, înainte de executarea umpluturilor.

Umplerea tranșeelor în continuare se va face cu pământul rezultat din săpătură, după un control de nivelment al pozării tuburilor, verificarea calității execuției lucrării de montare a tuburilor și după efectuarea primei probe de etanșeitate. Deasemenea, în cazul tranșeelor efectuate în zone carosabile, în care urmează a se reface îmbrăcămintea rutieră, se va ține seama de rezultatele studiului geotehnic, și dacă pământul excavat are proprietăți care nu asigură ca tasarea ulterioară nu va depăși limitele admise, umplutura se va efectua cu pământ corespunzător adus din gropi de împrumut sau cu pământ îmbunătățit. Umplerea tranșeelor se începe cu așternerea în șanț, deasupra materialului granular ce înglobează tubul de PVC a unui strat de pământ afânat, fără bolovani, pietre sau pământ înghețat; acesta se așterne manual cu lopata, în straturi de 10 cm și se compactează foarte bine cu maiul de mână, până la cel puțin 30 cm deasupra crestei tubului. Eventual se aduce umiditatea pământului de umplură la cea optimă prin stropirea cu apă sau amestecul cu pământ mai uscat. În prealabil se desfac și se scot dulapii de jos ai sprijinirilor. Compactarea umpluturii constituie o lucrare de cea mai mare importanță îndeosebi în cazurile când canalul se găsește într-o zonă circulabilă. Ea poate avea influențe atât asupra construcției canalizării cât și asupra construcțiilor învecinate. Se va urmări gradul de compactare prin probe luate periodic care vor stabili și umiditățile optime.

Îndepărtarea cantității de pământ în exces este o operație obligatorie!

Trotuarele, stratul rutier al străzilor, podețele de acces și canalele pluviale deschise afectate de execuția săpăturilor vor fi refăcute la starea inițială.

Montarea conductelor se va face în subteran, prin săpături și umpluturi de pământ, pe traseele indicate în descrierea lucrărilor respective. Execuția lucrărilor de terasamente s-a prevăzut a se efectua manual. Eventual, la trasarea lucrărilor, se vor alege porțiunile de traseu pe care se va putea excava pământul mecanizat, cu luarea măsurilor pentru buna calitate a lucrărilor.

Lucrările de excavare se vor face în general fără sprijiniri ținând seama de natura terenului cât și de adâncimea șanțului.

3.6.3. CANALIZARE PLUVIALĂ

Apele pluviale provenite de pe carosabil și de la imobilele din cadrul ansamblului se vor descarca într-o rețea de canalizare pluviala proiectată în acest scop.

Rețeaua de canalizare se va amplasa pe principala trama stradala, cât și pe principalele alei, fiind realizata din conducte de PVC-KG, SN4 DN20-40cm și cămine de vizitare amplasate din 50 în 50 de metri în aliniament, la intersecții și la schimbări de direcție. Căminele vor fi din beton și prevăzute cu capac carosabil, în zonele stradale, și necarabile, în spațiile verzi.

Tronsonul principal, va urmări panta naturala a terenului, spre punctul de descărcare în valea amplasată la limita de proprietate paralele cu strada Eroilor. În acest mod descărcarea apelor uzate menajere se va realiza gravitațional.

Apele pluviale înainte de a fi deversate în emisar, printr-o gura de vărsare, vor fi trecute printr-un separator de hidrocarburi astfel încât acestea să respecte norma NTPA 001.

Pe rețeaua de canalizare propusă prin proiect sunt necesare cămine de vizitare amplasate la distanțe de maxim 50 m în aliniament, precum și la orice schimbare a direcției canalului în plan și în punctele de intersecție cu canalele locale și 33 de guri de scurgere, prevăzute cu gratar carosabil și depozit de nămol, conform STAS 3051-1991.

Alcătuirea rețelei de canalizare menajeră a fost concepută ținând seama de următoarele criterii:

- curgerea apei prin canale să se facă gravitațional, evitându-se stațiile de pompare a apelor de canalizare;

- adâncimea minimă de pozare a canalelor a fost aleasă astfel încât să se respecte adâncimea de îngheț, de acoperirea cu pământ a crestei colectorului pentru a favoriza comportarea acestuia bună la solicitările mecanice provenite din traficul auto.

- soluția tehnică adoptată pentru rețeaua de canalizare a fost aleasă astfel încât să se respecte prevederile STAS 1481 privind "Rețele exterioare de canalizare. Criterii generale și studii de proiectare";

Adâncimea de pozare a rețelei de canalizare exterioară se determină în funcție de următoarele elemente:

- cota de ieșire a conductelor de canalizare din interiorul clădirilor,
- cota de îngheț a pământului care variază între 0,8 și 1m pentru zona climatică
- pantele de montare a tuburilor de canalizare exterioare, care trebuie să asigure curgerea apelor uzate cu nivel liber
- ordinea unor obstacole naturale sau coborârea cotei de amplasare a tuburilor de canalizare la intersecția cu traseele altor rețele exterioare, ca de ex. cele de alimentare cu apă rece, caldă, canale termice, conducte de gaze, cabluri electrice, telefonie.

3.6.4. ALIMENTARE CU GAZE NATURALE DE PRESIUNE JOASA

Instalatia de utilizare este alcătuită din ansamblul de conducte, armături, accesorii montate în incintă, în aval de robinetul de bransament, respectiv după robinetul de iesire din SR (Statia de Reglare) - de la capul robinetului pâna la consumatori.

In cadrul ansamblului se propune o retea de distribuție amplasată pe principala trama stradala si pe principalele alei ale zonei studiate. Conductele de distribuție vor fi din polietilenă de înaltă densitate, montate îngropat pe pat de nisip sub adâncimea de înghet.

Pe rețeaua de distributie vor fi montate aerisitori conform normelor in vigoare.

Fiecare imobil va fi prevazut cu post de reglare, post alimentat de la distributia principala.

3.6.5. ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICA

Instalarea cablurilor in pamant

Distanțe de pozare a cablurilor în șanțuri.

Adâncimea de pozare "H" în condiții normale nu va fi mai mică de (0,7-0,8)m și la subtraversări de străzi 1m. Adâncimea de pozare se poate reduce până la 0,5m la intrarea în posturile de transformare. Distanțele între cabluri și diverse rețele, construcții și obiecte conform PE 107/1995 nu vor fi mai mici decât următoarele:

	În plan orizontal	În plan vertical
1. Conducte – apă și canalizare	0,5 m	0,25 m
Conducte – termice cu apă fierbinte	0,5 m	0,2 m
Conducte – lichide combustibile	1,0 m	0,5 m
Conducte – gaze	0,6 m	0,25 m
2. Fundații clădiri	0,6 m	-
3. Arbori (axul acestora)	1,0 m	-
4. Drumuri	0,5 m	1,0 m
5. Cabluri electrice	0,25 m	0,5 m
6. Cabluri LTc	0,5 m	0,5 m
7. LEA<1kV	0,5 m	-

Cablurile se pozează în șanțuri între două straturi de nisip de circa 10 cm fiecare, peste care se pune un dispozitiv avertizor (benzi avertizoare și plăci avertizoare) și pământ rezultat din săpătură din care s-au îndepărtat toate corpurile care ar putea produce deteriorarea cablurilor.

Se admite acoperirea cablurilor din șanț cu pământ prelucrat (selecționat din stratul superficial al taluzului, astfel încât granulația să nu depășească 30 mm fără pietre, bolovani sau alte corpuri străine) și compactat prin burare până se obține o

grosime de 10-15 cm și o suprafață netedă și fără fisuri, stratul de deasupra dispozitivului avertizor va fi de asemenea bine compactat prin burare. Profilul folosit este de tip M iar la subtraversări de drumuri de tipul T.

Instalarea cablurilor în tuburi

Adoptarea soluției de instalare a cablurilor în tuburi s-a făcut pe tronsoanele care trebuie să asigure evitarea lucrărilor de desfacere a trotuarelor, a carosabilului și la traversare vale.

Diametrul tubului trebuie să permită tragerea cablurilor fără risc de gripare. Raportul dintre diametrul interior al tubului și diametrul exterior al cablului trebuie să fie de minim 2,8 în cazul tragerii a trei cabluri monofazate în același tub.

Racordarea tuburilor între ele trebuie să fie realizată fără asperități care să conducă la deteriorarea cablului. Extremitățile tuburilor vor fi obturate, După pozarea cablurilor vor fi refăcute zonele verzi și pavajele, pământul vegetal din care s-au extras pietrele sau bucățile de beton va fi însămânțat cu iarbă. După terminarea execuției lucrărilor, pe teren nu vor rămâne materiale care să degradeze sau să polueze mediul înconjurător. Pământul excedentar și alte deșeuri de construcții se va transporta de către constructor la rampa de gunoi a localității.

3.7 PROTECȚIA MEDIULUI

„Studiu de fundamentare privind reabilitarea, protecția și conservarea mediului” realizat de
Caita Cristian

REGULI CU PRIVIRE LA PĂSTRAREA INTEGRITĂȚII MEDIULUI ȘI PROTEJAREA PATRIMONIULUI NATURAL ȘI CONSTRUIT

-Se vor efectua lucrări de ecologizare a zonelor afectate de măsurile de implementare a unor proiecte

-creșterea suprafeței de spații verzi și îmbunătățirea accesului către acestea

-interzicerea schimbării destinației zonelor stabilite ca agrement, sport, suprafețe impadurite etc.

-implementarea în tehnologiile de construire utilizate a conceptelor ECO: dale inierbate, surse alternative de energie, sisteme verzi de reciclare a deșeurilor menajare, Biowall, etc

-Se vor amenaja spații verzi ce vor fi suprafețe inierbate, amenajări florale arbori și arbuști și parcuri conform normativelor în vigoare

-Suprafețele de spațiu verde prevăzute vor fi amenajate și întreținute corespunzător;

-În domeniul spațiilor plantate, se va urmări în mod continuu reabilitarea celor existente și sporirea suprafețelor plantate din oraș prin amenajarea de noi zone verzi cu caracter de protecție, odihnă și agrement, în scopul creării sistemului de spații verzi, preconizat de PUG MC. Se interzice diminuarea suprafețelor plantate ale

orașului prin mineralizarea suprafețelor (betonare, cimentare, pietruire) sau schimbarea destinației funcționare a suprafețelor plantate existente. În scopul întreținerii și dezvoltării spațiilor plantate se recomandă crearea unui serviciu specializat în cadrul CLMC.

-Trebuie avută în vedere respectarea HCJ nr.152/22.02.2013 privind stabilirea suprafețelor minime de spații verzi și a numărului minim de arbusti, arbori, plante decorative și flori aferente construcțiilor realizate pe teritoriul administrativ al județului Constanța.

-Extinderea și amenajarea spațiilor verzi din municipiu se va face în conformitate cu normele minime necesare pentru fiecare locuitor. Aceasta extindere contribuie la îmbunătățirea și diversificarea peisajului.

Măsurile propuse:

Analiza și identificarea exactă a suprafeței și stării spațiilor verzi din perimetrul municipiului și zona peri-urbana.

Reabilitarea zonelor verzi degradate.

Eliminarea construcțiilor ilegale amplasate pe spații verzi.

Amplasarea de amenajări turistice în zonele verzi cu destinație recreativă.

Instituirea de către administrația publică locală a unor facilități economice (reduceri de taxe și impozite) pentru agenții economici, organizațiile sau persoanele fizice care investesc în reabilitarea și întreținerea zonelor verzi.

Dezvoltarea de programe educaționale și de conștientizare publică.

Protecția și valorificarea durabilă a elementelor mediului natural și construit, determinarea, atenuarea sau anihilarea efectelor fenomenelor distructive (riscuri naturale și antropice)

-Se vor asigura măsuri pentru încadrarea nivelului de zgomot ambiental în prevederile legislației în vigoare, pentru evitarea disconfortului și a efectelor negative asupra sănătății populației;

-Conform legislației în vigoare, zgomotul general admis în orașe nu trebuie să depășească 35-40 de decibeli. Ceea ce trece peste 80 de decibeli este considerată poluare fonică periculoasă pentru sănătatea populației.

-Amenajarea de zone pietonale;

-Amenajarea de piste pentru biciclete;

-Modernizarea parcului auto, prin introducerea de autobuze și troleibuze mai silențioase și cu un nivel redus al emisiilor de ardere

-Revizuirea și monitorizarea orarului strict de lucru pentru societățile de construcție pentru ca nivelul de zgomot să se încadreze în prevederile legale

-Un accent important va fi pus pe reducerea nivelului de zgomot produs de traficul rutier în principal, pe ansamblu precum și în perioade de varf sau zone "fierbinți" atât prin măsuri de reducere și redistribuire a traficului auto din oraș cât și prin monitorizare strictă a nivelului de zgomot.

-sistematizarea intersecțiilor disfuncționale și cele cu volume ridicate de trafic;

-extinderea sistemului de transport în comun;; încurajarea mijloacelor de transport alternative - biciclete, role, transport în comun etc. - prin realizarea de cai de circulație dedicate în acest sens;

-reducerea emisiilor de poluanți (în special pulberile în suspensii), ca urmare a traficului rutier, sub valoarea CMA prin reducerea adaosului de plumb din benzina și utilizarea autovehiculelor cu dispozitive antipoluante;

-Sistematizarea și modernizarea infrastructurii de circulație rutiera pentru separarea fluxurilor de circulație tranzitorii și locale și creșterea fluenței traficului.

-Se va urmări încadrarea tuturor utilizatorilor în limitele de descarcare a apelor uzate evacuate în emisarii naturale și/sau în rețelele de canalizare a localității, conform actelor normative și condițiilor impuse prin actele de reglementare;

-Se vor întocmi și aplica cu rigurozitate planurile de prevenire și combatere a poluarilor accidentale de către titularii activităților care constituie potențialele surse de poluare, creșterea suprafețelor plantate, formand perdele de protecție antifonică și de aliniament înspre zona destinată locuințelor și pentru petrecerea timpului liber.

Pentru a se reduce efectele poluării se vor avea în vedere respectarea normelor în vigoare privind regimul deșeurilor, emisiilor și deversărilor de substanțe poluante în mediul înconjurător.

-Se vor interzice cu desăvârșire depozitele neconforme de deșeurii și se impune colectarea acestora în cazul în care se constată astfel de depozitari.

-Se va interzice depozitarea deșeurilor în locuri neautorizate;

-Se va implementa sistemul de colectare selectivă a deșeurilor și se vor asigura spațiile de colectare selectivă a deșeurilor (materiale de plastic, sticlă, hârtie, deșeurii biodegradabile) în vederea recuperării și valorificării sau depozitării definitive

-deșeurile generate vor fi colectate selectiv în containere speciale și preluate de serviciile specializate în vederea eliminării sau valorificării, evitând astfel depozitarea necontrolată și migrarea poluanților sub acțiunea apelor pluviale.

-toate deșeurile vor fi eliminate controlat de pe amplasament în baza contractelor încheiate cu firme specializate

-trecerea apelor provenite de la parcuri (supraterane) și de pe căile de comunicație prin separatoare de hidrocarburi, înainte deversării acestora în rețeaua de canalizare publică

-pentru îmbunătățirea parametrilor de emisie măsurile constau în prevederea de instalații de captare și evacuare dirijată a poluanților generați la nivelul parcarilor subterane

Zonele protejate construite sunt supuse unui regim juridic special de protecție și desfășurare a lucrărilor de construcții, amenajare, modificare și desființare a acestora.

În funcție de nivelul de interes, regulile de autorizare a ocupării solului în acest perimetru sunt următoarele:

- Autorizarea executării construcțiilor în zonele care cuprind valori de

patrimoniu cultural construit, de interes național, se face cu avizul conform al ministerelor cu responsabilități în domeniile culturii și amenajării teritoriului;

- Autorizarea executării construcțiilor în zonele care cuprind valori de patrimoniu cultural construit, de interes local, declarate și delimitate prin hotărâre a consiliului județean, se face cu avizul serviciilor publice descentralizate din județ, subordonate autorităților centrale cu atribuții în materie de cultură și turism;

- Autorizarea executării lucrărilor de construcții, care au ca obiectiv cercetarea, conservarea, restaurarea sau punerea în valoare a monumentelor istorice se face cu avizul conform al Ministerului Culturii.

3.8 OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

3.8.1. Tipuri de proprietate în zonă

- Domeni public al Municipiului Constanta
- Proprietate privata ce apartine persoanelor fizice sau juridice
- Proprietate privata al Municipiului Constanta
- Terenuri proprietate privata a persoanelor fizice / juridice propuse pentru transfer in domeniul public in vederea realizarii rețelei stradale.

CAPITOLUL 4 CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Funcțiunile propuse sunt compatibile cu funcțiunile propuse prin HCL nr. 128/29.04.2020 – privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal pentru teritoriul aferent Park&Ride, respectă principalele obiective ale activității de urbanism:

- îmbunătățirea condițiilor de viață prin eliminarea disfuncționalităților, asigurarea accesului la infrastructuri, servicii publice și locuințe convenabile pentru toți locuitorii;

- utilizarea eficientă a terenurilor, în acord cu funcțiunile urbanistice adecvate; extinderea controlată a zonelor de locuit și a funcțiilor complementare;

- asigurarea calității cadrului construit, amenajat și plantat;

Reglementările operaționale propuse prin prezenta documentație, necesare coordonării dezvoltării urbanistice viitoare a zonei, contribuie la dezvoltarea spațială echilibrată, la protecția patrimoniului natural și construit, la îmbunătățirea condițiilor de viață, precum și la asigurarea coeziunii teritoriale, respectând prevederile art. 2 al Legii nr. 350/2001, cu modificările ulterioare.

Reglementările urbanistice propuse ilustrează și vin în întâmpinarea tendințelor de dezvoltare ale zonei.