

**PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIA MARE,
JUDEȚUL MARAMUREȘ**

VOLUM I

MEMORIU DE PREZENTARE

Denumirea proiectului: **Elaborare Plan Urbanistic Zonal Dragoș Vodă (Pirită), Municipiul Baia Mare, județul Maramureș**

Amplasamentul: **Zona delimitată de Bd. București, Str. Dragoș Vodă, limite cadastrale, Bd. Independenței, Șoseaua de Centură/Str. Europa, Municipiul Baia Mare, Județul Maramureș**

Inițiatorul documentației de urbanism: **MUNICIPIUL BAIA MARE**

Nr contract: **5873/11.02.2021**

Elaboratorul documentației de urbanism: **Asocierea AGORAPOLIS SRL și RAUMPLAN DESIGN SRL**

Șef de proiect: **master urbanist MIHAELA PUȘNAVA**

Manager proiect: **doctor urbanist MIHAI-ALEXANDRU MOȚCANU-DUMITRESCU**

Cuprins

I. INTRODUCERE	3
I.1.Date de recunoaștere a documentației	3
I.1.1.Denumirea lucrării	3
I.1.2.Amplasamentul	3
I.1.3.Beneficiar	3
I.1.4.Proiectant	3
I.1.5.Data elaborării	3
I.2.Obiectul P.U.Z.	3
I.2.1.Solicitări ale temei program	6
I.2.2.Prevederi ale programului de dezvoltare a localității pentru zona studiată	6
I.2.3.Solicitări conform avizului de oportunitate	9
Prezentarea investiției/operațiunilor propuse	9
I.3.Surse documentare	10
I.3.1.Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ	10
I.3.2.Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ	11
II. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII	12
II.1.1.Date privind evoluția zonei	12
II.1.2.Caracteristici semnificative ale zonei, relaționate cu evoluția localității	16
II.1.3.Potențial de dezvoltare	17
II.2.Încadrare în localitate	18
II.2.1.Poziția zonei față de intravilanul localității	18
II.2.2.Relaționarea zonei cu localitatea	18
II.3.Elemente ale cadrului natural	19
II.3.1.Relieful	19
II.3.2.Rețeaua hidrografică	22
II.3.3.Condiții Geotehnice	23
II.3.4.Riscuri naturale	25
II.4.Circulația	27
II.4.1.Aspecte critice privind circulația rutieră, feroviare	27
II.4.2.Capacități de transport, necesități de modernizare, probleme, priorități	28
II.5.Ocuparea terenurilor	35
II.6.Echiparea edilitară	44
II.6.1.Stadiul echipării edilitare a zonei	44
II.6.2.Principale disfuncționalități	50
II.7.Probleme de mediu	54
II.8.Opțiuni ale populației	56
▪ Se va detalia ulterior după parcurgerea etapelor de informare și consultare a populației.	56
III. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ	57
III.1.Concluzii ale studiilor de fundamentare	57
III.2.Prevederi ale Planului Urbanistic General	77
III.3.Valorificarea cadrului natural	78
III.4.Modernizarea circulației	78
III.5.Zonificarea funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici	84
III.6.Dezvoltarea echipării edilitare	91
III.7.Protecția mediului	92
III.8.Obiective de utilitate publică	94
III.9.Consecințe economice și sociale la nivelul U.A.T. Municipiul Baia Mare	95
III.10.Costuri aferente investiției (private, publice la nivel de APL)	96

I. INTRODUCERE

I.1. Date de recunoaștere a documentației

I.1.1. Denumirea lucrării

Elaborare Plan Urbanistic Zonal Dragoș Vodă (Pirită), Municipiul Baia Mare, județul Maramureș

I.1.2. Amplasamentul

Zona delimitată de Bd. București, Str. Dragoș Vodă, limite cadastrale, Bd. Independenței, Șoseaua de Centură/Str. Europa, Municipiul Baia Mare, Județul Maramureș

I.1.3. Beneficiar

MUNICIPIUL BAIJA MARE

I.1.4. Proiectant

Asocierea AGORAPOLIS SRL și RAUMPLAN DESIGN SRL

I.1.5. Data elaborării

Data de început: 2021- (prezent - 2022)

I.2. Obiectul P.U.Z.

Necesitate elaborare Plan Urbanistic Zonal

Documentația de față este inițiată de Autoritatea Publică Locală - Municipiul Baia Mare ce dorește sistematizarea și viabilizarea terenurilor libere aflate în partea vestică a orașului, dar și creșterea accesibilității și conectivității acestora. Elaborarea prezentului Plan Urbanistic Zonal are ca scop reglementarea unei zone ample, de aproximativ 181 ha, pe baza Certificatului de Urbanism cu nr. 997 din 19.07.2019.

Analizarea modului în care teritoriul este reglementat urbanistic prin Planul Urbanistic General și prin documentațiile de urbanism aprobate ulterior, în corelare cu situația existentă, este necesară pentru a înțelege efectele regulamentelor asupra teritoriului și nevoile de actualizare/remediere a eventualelor deficiențe/erori materiale pentru a permite o dezvoltare coerentă a zonei.

În vederea corelării dezvoltării zonei cu soluțiile propuse prin documentațiile aprobate, în situația actuală funcțiunile admise prin P.U.G. sunt restrictive și neadecvate noii vocații urbanistice a zonei. În mod tradițional, orașele cu profil industrial minier, au avut structurate în jurul căii ferate, zone logistice de mari dimensiuni, depinzând în mare măsură de transportul feroviar. Odată cu decăderea mitului industrial, zonele specializate au suferit, de asemenea, un proces - din fericire, reversibil - de decădere, abandonare sau ghetozare. Orașele post-industriale, cum este și cazul de față, caută în permanență soluții de actualizare și regenerare a acestor țesuturi, odată cu modificarea fundamentală a profilului economic al acestora, cu specializare în sectorul terțiar sau cuaternar.

Necesitatea elaborării Planului urbanistic Zonal vine în contextul nevoii de a readuce la viață un întreg teritoriu vestic al Mun. Baia Mare. Datorită localizării și specificului său, zona Pirită are potențialul și vocația de a deveni un nou cartier al orașului ce va conduce la reactivarea economică a întregii zone.

Cu resurse importante de teren liber, zona Dragoș-Vodă poate deveni un nou centru urban, auto-sustenabil. Dispune de un context favorabil, având acces perimetral la artere importante de transport către alți poli urbani cu relevanță economică și acces la un element natural care permite agregarea de activități publice - râul Săsar.

Prezentul Plan Urbanistic Zonal are rolul de a actualiza reglementările unei zone constituite din cadrul municipiului și de a completa și armoniza situația dezvoltării actuale cu potențialul zonei redat de localizarea în cadrul orașului și vecinătățile imediate.

Obiective Plan Urbanistic Zonal

Conform conținutului cadru aprobat prin Ghidul Metodologic MLPAT GM-0-200, cât și în sensul legislației în vigoare, Planul Urbanistic Zonal nu reprezintă o fază de investiție, ci o fază premergătoare realizării investițiilor. P.U.Z. are **caracter de reglementare specifică detaliată** pentru o zonă din localitate și asigură corelarea dezvoltării urbanistice complexe a zonei cu prevederile planului urbanistic general al localității din care face parte.

Prin P.U.Z. 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 din P.U.G., a concluziilor studiilor de fundamentare și a opiniilor inițiatorilor.

În conținutul P.U.Z. se tratează următoarele categorii generale de probleme:

- organizarea rețelei stradale;
- zonificarea funcțională a terenurilor;
- organizarea urbanistic-arhitecturală în funcție de caracteristicile structurii urbane;
- indici și indicatori urbanistici (regim de aliniere, regim de înălțime, POT, CUT etc.);
- dezvoltarea infrastructurii edilitare;

- statutul juridic și circulația terenurilor;
- delimitarea și protejarea fondului arhitectural-urbanistic de valoare deosebită (dacă există);
- măsuri de delimitare până la eliminare a efectelor unor riscuri naturale și antropice (dacă există);
- menționarea obiectivelor de utilitate publică;
- măsuri de protecție a mediului, ca rezultat al programelor specifice;
- reglementări specifice detaliate - permisiuni și restricții, incluse în Regulamentul Local de Urbanism.

În mod specific, Planul Urbanistic Zonal are următoarele obiective:

- **organizarea sistemului de circulație carosabilă și pietonală, cât și a sistemului de parcaje în zona de studiu;**
- **asigurarea condițiilor de parcare** aferente intervenției propuse, în conformitate cu reglementările în vigoare la nivel local;
- **reglementarea terenurilor aflate în zona de studiu: stabilirea indicatorilor urbanistici, a retragerilor și modului de amplasare în parcelă;**
- **Medierea relației între fronturile construite existente;**
- **Medierea malurilor râului Săsar în raport cu viitoarele dezvoltări pretabile de-a lungul acestora;**
- **Organizarea spațiilor publice aferente locuințelor colective existente pentru a îmbunătăți imaginea la nivel de comunitate, a oferi soluții pentru a încuraja interacțiunile sociale între locatari și a crește sentimentul de siguranță la nivelul zonei;**
- **asigurarea echipării edilitare corespunzătoare noii investiții.**

Obiective P.U.Z. Dragoș Vodă, Municipiul Baia Mare:

- Reanalizarea în ceea ce privește zonificarea funcțională existentă 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 în conformitate cu metodologia și conținutul-cadru aprobat;
- Reglementarea indicatorilor urbanistici în funcție de caracteristicile specifice ale zonei studiate, tipologia loturilor și a fronturilor stradale;
- Reglementarea regimului de înălțime permis în funcție de fondul construit existent pentru fiecare zonă în parte;
- Se va avea în vedere crearea unei imagini urbane cu caracter de centralitate și orientat către valorificarea malului de râu;
- Se propune rezolvarea accesibilității (carosabile și pietonale) a tuturor terenurilor din zona de studiu și viabilizarea acestora prin crearea condițiilor de constructibilitate adecvate;
- Creșterea conectivității și accesibilității în teritoriu, structurarea noii zone de dezvoltare și fluidizarea traficului perimetral;
- Management integrat al accesibilității - auto, inclusiv circulații pietonale și velo pentru zone de locuire și loisir și servicii - sistematizare coerentă și eficientă;

- Amenajarea râului Săsar și conturarea unui sistem de spații verzi în relație cu acesta; Se propune amenajarea unor spații verzi publice, destinate publicului, în lungul râului Săsar de-o parte și de alta a acestuia, spații cărora li se va asigura legături pietonale, piste de biciclete, de alergat, mobilier urban, echipamente publice etc.;
- Se impune rezolvarea problemelor legate de ocuparea în mod ilegal a terenurilor și a locuirii insalubre;
- Se propune redefinirea caracterului spațiului public, prin amenajare, sistematizare și organizare de funcțiuni de interes public, intervenții care să susțină activitățile culturale, educative, recreative și de agrement printr-o infrastructură corespunzătoare, dar cât mai puțin intruzivă;
- Se propun intervenții de estetică și mobilare urbană care să aducă un „refresh” întregii zone și noi trasee velo;
- 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, locale, naționale sau comunitare.

I.2.1.Solicitări ale temei program

Zona de studiu a fost stabilită de inițiatorul P.U.Z. și reprezintă un ansamblu relativ omogen ca funcțiuni (producție, servicii) și nevoi de dezvoltare/intervenție. Zona funcționează integrat, iar un nou regulament de construire, cât și o rezolvare a circulațiilor, accesurilor și a parcărilor trebuie să țină cont de nevoile distincte ale viitoarelor obiective.

Zona de studiu aferentă P.U.Z. ocupă o suprafață de cca. **181 ha** și este determinată de calea ferată și cartierul Meda-Dragoș Vodă la E, Bd. București la S, centura orașului - strada Europa la V și Bd. Independenței la Nord. Acest areal vast reprezintă un „buffer” de extindere a orașului către limita sa vestică, fiind, de principiu, liber și needificat, cu excepția zonei comerciale/mixte la Bd. București și frontului sudic la Bd. Independenței, constituite preponderent în ultimii 20 ani. La S de Bd. Independenței, zona de studiu este străbătută de râul Săsar pe axa est-vest, cursul acestuia nefiind sistematizat.

I.2.2.Prevederi ale programului de dezvoltare a localității pentru zona studiată

P.U.G. Municipiul Baia Mare aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 349/1999, a cărei valabilitate a fost prelungită prin HCL nr. 375/2014, 605/2015 încadrează imobilul în următoarele unități teritoriale de referință:

P.U.G. Municipiul Baia Mare aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 349/1999, a cărei valabilitate a fost prelungită prin HCL nr. 375/2014, 605/2015 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

A2a - Subzona unităților predominant industriale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

A2b1 - Activități productive, de depozitare, comercială și alte servicii legate de accesul pe căi rutiere

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

A3 - Subzona unităților mici și mijlocii productive și de servicii

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 4,5 mc/mp teren

A5 - Parc de activități

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 4,5 mc/mp teren

CB4 - Centru de conferințe și expoziții internaționale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 80%

CUT volumetric maxim = 2,4 mp ADC/mp teren

CC2 - Subzona centrelor de cartier noi și/sau din extinderile propuse

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 80% - exclusiv echipamente publice; pentru echipamente publice - cf. normelor specifice sa utemei beneficiarului;

CUT volumetric maxim = 2,2 mp ADC/mp teren - exclusiv echipamente publice; pentru echipamente publice - cf. normelor specifice sa utemei beneficiarului;

G1 - Subzona construcțiilor și amenajărilor izolate pentru gospodăria comunală

POT maxim = 50%

V1a - Spații verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini publice orășenești și de cartier, scuaruri în ansambluri rezidențiale și fâșii plantate publice

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V3b - Spații verzi pentru agrement: Complexe și baze sportive

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V4 - Spații verzi pentru protecția cursurilor de apă și zonelor umede

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V5 - Culoare de protecție față de infrastructura tehnică

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V9 - Fâșii și perdele de protecție

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

T1b - Subzona transporturilor rutiere: unități de transfer

POT maxim = 50%

CUT volumetric maxim = 15 mc/mp teren

P.U.Z. Spații comerciale, birouri, cazare aprobat prin H.C.L. nr. 230/2007 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

A2ai - Subzona unităților predominant industriale posibil de supus procesului de reconversie

POT maxim = 55%

CUT maxim = 1,0 mp ADC/mp teren

A2as - Subzona unităților de servicii

POT maxim = 70%

CUT maxim = 1,25 mp ADC/mp teren

P.U.Z. Zonă de locuit, comercială, culturală, distracție și turism aprobat prin H.C.L. nr. 530/2007 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință: SI, Sv, Sc cf. Planșă de reglementări urbanistice aferentă P.U.Z aprobat prin H.C.L. nr. 530/2007 - coeficienți nespecificați

P.U.Z. Zonă de gospodărie comunală - Subzona cimitirelor aprobat prin H.C.L. nr. 32/2012 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 1 - Zona de gospodărie comunală - Cimitir Biserica „Duminica Mironosițelor”

POT maxim = 5% - pentru fiecare loc de veci, respectând dimensiunile 2,50 m x 1,20 m

CUT maxim = 0,15 mp ADC/mp teren

UTR 2 - Zona de spații administrative aferente cimitirului

POT maxim = 30%

CUT maxim = 0,9 mp ADC/mp teren

UTR 3 - Zona mixtă de servicii și producție

POT maxim = 30%

CUT maxim = 0,9 mp ADC/mp teren

UTR 4 - Zona de spații verzi, fâșii plantate și protecție sanitară

Cf. Legii în vigoare

P.U.Z. Reglementare teren pentru funcțiuni de servicii și comerț aprobat prin H.C.L. nr. 213/2020 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

Acs - Subzona cu activități comerciale și servicii

POT maxim = 40%

CUT maxim = 1,0 mp ADC/mp teren

I.2.3. Solicitări conform avizului de oportunitate

Prezentarea investiției/operațiunilor propuse

Date privind utilizarea funcțională a zonei:

Imobilele care generează studiul se află în zona vestică a Municipiului Baia Mare, într-un areal cu parcelar divers și eterogen, cu o utilizare eminentamente industrială (datorită deservirii zonei cu transportul CF).

Din perspectivă funcțională, situația existentă este compusă din:

- un țesut mixt constituit în ultimii 20 de ani la Bd. București, cu centre comerciale de mari dimensiuni, (Lysk, Auchan, BricoDepot, Dedeman, Selgros), zone logistice curierat (DPD/TNT), servicii specifice, birouri, zone de activități și producție, comerț specializat.
- un țesut de comerț și servicii - frontul sudic al Bd. Independenței (reprezentanțe și service-uri auto, showroom-uri specializate);
- o zonă de gospodărire comunală, respectiv stația de epurare a apelor uzate, care deservește rețeaua de canalizare a întregului oraș în centrul zonei de studiu;
- areale ocupate de locuințe improvizate - locuire insalubră în zona centrală a amplasamentului, dispuse izolat;
- o platformă de deșeuri pe malul sudic al râului Săsar.

Identificarea problemelor:

- Resursele funciare ale orașului nu sunt viabilizate și nu sunt suficient de atractive;
- Frontul construit pe malul râului Săsar nu este pus în valoare și nu există activități publice cu accesul dinspre promenada Săsarului - reglementările existente nu încurajează o astfel de abordare și sub-utilizează o resursă de teren cu potențial ridicat de regenerare urbană;
- Zona centrală a amplasamentului este cunoscută sub numele de „Pirită” deoarece este ocupată în anumite „vetre” izolate, de locuințe spontane, insalubre, edificate ilegal, ocupate de persoane din categorii sociale vulnerabile - aflate în risc de exclusiune socială din cauza sărăciei extreme. De asemenea, nu există utilități, acces rutier sau orice alte dotare urbană în aceste areale, ridicându-se astfel inclusiv probleme de sănătate publică; Acest lucru face ca zona să fie neatractivă și nesigură pentru locuitorii orașului;
- Permeabilitatea scăzută în interiorul zonei de studiu - nu există artere interioare cu caracter de bulevard urban = Nord - Sud și Est - Vest care să structureze noua zonă de dezvoltare, ci doar artere perimetrare;
- Sub-gabaritarea străzii Europa blochează dezvoltarea unei zone de activități nativ de amplasat la o joncțiune urbană cu un drum european;
- Nu sunt prevăzute culoare de circulații necesare deservirii coerente a zonei din punctul de vedere al circulațiilor - accesibilitate auto, velo, pietonală;
- Pachetele de cale ferată ce traversează zona de la Est la Vest reprezintă o barieră fizică, ce împarte zona în mai multe subzone ce nu beneficiază de accesibilitate, în acest moment existând un singur

punct de trecere la nivel peste calea ferată ce se înfundă în zona de gospodărie comunală (stația de epurare) aflată în centrul zonei studiate; mai mult decât atât, pachetele CF împiedică o dezvoltare coerentă, integrată, compactă a noii zone;

- Unele din terenurile needificate până în prezent au probleme de accesibilitate;
- Deși au fost prevăzute prin P.U.G. Mun. Baia Mare zone verzi destinate publicului și activităților sportive în lungul malurilor Râului Săsar, acestea nu au fost valorificate în cei 20 de ani, ele fiind în acest moment terenuri libere, neamenajate, în care este prezentă vegetație ce a crescut spontan și care contribuie la o imagine degradată a întregii zone;
- Spațiul public nu are un design de calitate, care să permită desfășurare de activități multiple, nefiind atractiv pentru petrecerea timpului liber outdoor.

I.3. Surse documentare

I.3.1. Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ

Planul Urbanistic Zonal își are sursele documentare din studii de teren (studiu topografic, geotehnic), studii și avize de specialitate (urbanism, juridic, poziții rețele echipare edilitară), existente sau în curs de elaborare, cât și documente normative aflate în vigoare.

Planul Urbanistic Zonal se coroborează cu următoarele documentații de urbanism și amenajarea teritoriului, respectiv cu actele normative mai jos menționate:

- P.U.G. Municipiul Baia Mare, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Baia Mare nr. 349/1999, a cărei valabilitate a fost prelungită prin HCL nr. 375/2014, 605/2015;
- Hotărârea nr. 32/2012 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal pentru obiectivul "Zonă de gospodărie comunală - subzona cimitirelor" Baia Mare;
- Hotărârea nr. 423/2006 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal pentru obiectivul "Amplasare complex comercial Real și magazin Praktiker - DN1C" Baia Mare;
- Hotărârea nr. 230/2007 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal pentru obiectivul "Spații comerciale, birouri, cazare" pe Bd. București nr. 44;
- Hotărârea nr. 530/2005 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal privind pentru obiectivul "Zonă de locuit, comercială, culturală, distracție și turism" pe str. Dragoș Vodă - Baia Mare.
- Hotărârea nr. 213/2020 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal "Reglementare teren pentru funcțiuni de servicii și comerț" generat de imobilul situat în Baia Mare, Bd. București FN, județul Maramureș;
- SF, Faza: DALI - Proiect: Creșterea Mobilității urbane durabile prin extinderea și crearea benzilor dedicate transportului în comun în Mun. Baia Mare, proiectant: Taffo S.R.L..
- P.M.U.D. BAI A MARE 2017-2030 și P.M.U.D. MUNICIPIUL BAI A MARE - VERSIUNE PRELIMINARĂ - Iulie 2021;
- Strategia de Dezvoltare Urbană Integrată a Municipiului Baia Mare 2015-2023;
- P132/1992 "Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități";
- Hotărârea nr. 104/2019 privind actualizarea regulamentului "Asigurarea cerințelor minime cu privire la autorizarea construcțiilor și a necesarului locurilor de parcare/garare din Municipiul Baia Mare";

- Hotărârea nr. 237/2018 privind aprobarea Sistemului Informatic de Gestiune a Registrului Spațiilor Verzi pentru Municipiul Baia Mare;
- Baia Mare 2030 - S.I.D.U. - Strategia Integrată de Dezvoltare Zona Urbană Funcțională Baia Mare;

De asemenea, P.U.Z. se coroborează și cu documentațiile de urbanism aflate în curs de elaborare/avizare la momentul elaborării prezentei documentații:

- Planul Urbanistic Zonal „Stație distribuție carburanți, pompe MPD, pompă HGV, stație GPL, unitate încărcare electrică pentru autoturisme, unitate aer-apă, spălătorie auto manuală”, inițiator Socar Petroleum SA - în curs de elaborare;
- Plan urbanistic zonal „Complex de locuințe și funcțiuni complementare ATRIUM”, inițiator BM Atrium Center SRL - în curs de avizare;
- Plan urbanistic zonal „Reconfigurare zona gării, Municipiul Baia Mare, Județul Maramureș”, inițiator Municipiul Baia Mare - în curs de avizare;

I.3.2. Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ

Planul Urbanistic Zonal își are sursele documentare din studii de teren (studiu topografic, geotehnic, de gospodărirea apelor / inundabilitate), studii și avize de specialitate (urbanism, juridic, poziții rețele echipare edilitară) în curs de elaborare, după cum urmează:

1. Studiu topografic;
2. Corelare între PUG, documentații de urbanism aprobate ulterior și situația existentă
3. Studiu de fundamentare privind fondul construit și morfologia parcelarului
4. Studiu Geotehnic
5. Studiu de fundamentare privind organizarea circulației și a transporturilor
6. Analiza privind provocările de mediu
7. Studiu de fundamentare privind sistemul de spații verzi
8. Analiza utilităților publice, tehnologice și echiparea tehnico-edilitară
9. Cerințele și opțiunile populației privind dezvoltarea urbanistică a zonelor construite
10. Studiu de fundamentare privind evoluția socio-demografică
11. Analiza situației economice și a potențialului turistic din zona de studiu
12. Studiu de fundamentare privind evoluția pieței imobiliare
13. Studiu de fundamentare privind dotările de proximitate în raport cu funcțiunile existente în zona de studiu
14. Regimul juridic
15. Studiu prospectiv de trafic;
16. Studiu de gospodărire a apelor și Studiu de inundabilitate;
17. Studiu AACR.

II. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

Zona de studiu PUZ este un teritoriu amplu de cca. 181 ha aflat la limita intravilanului în partea vestică a orașului, fiind delimitată de strada Europa la Vest, Bulevardul Independenței la Nord, Bulevardul București la Sud, de fostul iaz de decantare „Meda” la nord-est, de Bd. Dragoș Vodă și cartierul de locuințe colective la est și de zona mixtă la sud-est.

Acest areal vast reprezintă un „buffer” de extindere a orașului către limita sa vestică, fiind, de principiu, liber și needificat, cu excepția zonei comerciale/mixte la Bd. București și frontului sudic al Bd. Independenței, constituite preponderent în ultimii 20 ani. La Sud de Bd. Independenței, zona de studiu este străbătută de râul Săsar pe axa est-vest, cursul acestuia nefiind sistematizat.

II.1.1. Date privind evoluția zonei

Zona s-a format în jurul unor elemente fizice naturale și construite - numite „bariere fizice”, și anume: limita naturală este reprezentată de Râul Săsar, iar limitele fizice de către căile ferate care traversează zona de studiu de la est la vest, în două direcții (sud-vest și nord-vest) ceea ce a dus la fragmentarea zonei și la o accesibilitate dificilă a tuturor terenurilor aflate de o parte și de alta a celor două elemente. Mai mult, prezența pachetului de linii CF a impus anumite condiționări/restricții în ceea ce privește traversarea la nivel a acestora conform legislației și normelor în vigoare.

Astfel, din motive de siguranță, accesibilitatea în teritoriu a avut de suferit din cauza pachetului de căi ferate, deoarece nu s-au putut realiza mai multe treceri la nivel cu calea ferată, ci numai trei traversări la nivel pe Strada Europa și o singură trecere în centrul zonei studiate. Această traversare reprezintă și singurul mod de accesibilitate a tuturor terenurilor cuprinse în interiorul zonei centrale, motiv pentru care acestea au rămas neviabilizate până în prezent, zona fiind lipsită și de rețele de utilități publice. Mai mult decât atât, teritoriul analizat nu prezintă o tramă stradală interioară, ci numai artere perimetrare, în lungul cărora s-au produs și dezvoltările imobiliare de-a lungul ultimilor ani.

Prin observarea imaginilor de mai jos, se poate observa că cele mai mari modificări se regăsesc de-a lungul bulevardului București unde, ulterior anilor 2004 au fost edificate marile centre comerciale/hypermarket-uri. Pe frontul nordic și sudic al Bd. București, pe sectorul de intrare în oraș (intrarea în UAT Baia Mare - Clubul Văcarilor) și intersecția cu Strada Gării, sunt amplasate mari centre de retail (Jysk, Auchan, Brico Depot, Dedeman, Selgros, Carrefour), zone logistice curierat (DPD/TNT), servicii specifice, birouri, zone de activități și producție, comerț specializat. Pe frontul sudic al Bd. Independenței sunt amplasate construcții destinate serviciilor (reprezentanțe și service-uri auto, showroom-uri specializate).

PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIJA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ





Evoluția zonei între anii 2004 - 2021. Sursa: Google Earth Pro, prelucrare autor

Între anii 2004 și 2012, zona estică a cunoscut o dezvoltare pronunțată prin edificarea de-a lungul Bd. București: la sud servicii de tipul showroom-uri auto (Mercedes, Mazda, ATP Motors), iar la nordul acestei artere hypermarketul Auchan Titan, Brico Depot, reprezentanță Peugeot și magazinul Dedeman.

După 2012, vechi hale industriale /servicii/ depozite care se aflau în stare precară și/sau nu mai erau rentabile pentru tendințele actuale de dezvoltare și cerințele pieții imobiliare actuale au fost demolate pentru a face loc unor viitoare construcții, conform cererii actuale de dezvoltare a funcțiunilor comerciale și de servicii. Ulterior, se construiește centrul comercial "Baia Mare Value Center" & Carrefour Hypermarket care polarizează o serie de alte funcțiuni de mai mici dimensiuni în proximitatea sa, precum service-uri și stații auto, showroom-uri de mobilier, etc.

În ceea ce privește starea clădirilor, zona poate fi în general caracterizată printr-un fond construit aflat într-o stare bună și foarte bună. Cu toate acestea, la nivelul Bulevardului București și în zona stației de epurare a apelor au fost identificate construcții în stare de degradare. Criteriile care au stat la baza analizei fondului construit au fost formulate după cum urmează:

1. **Construcții în stare foarte bună:** construcții unitare, ce nu prezintă fisuri la nivelul învelitorilor sau fațadelor, nu necesită zugrăveli exterioare, înlocuirea finisajelor etc.
2. **Construcții în stare bună:** construcții ce nu prezintă fisuri la nivelul învelitorilor sau fațadelor care să depășească mai mult de 15% din suprafața totală; acestea necesită intervenții minimale în ceea ce privește zugrăvelile exterioare.

3. **Construcții în stare satisfăcătoare:** construcții ce prezintă fisuri la nivelul învelitorilor sau fațadelor, dar care nu depășesc mai mult de 30% din suprafața totală; acestea necesită intervenții în ceea ce privește zugrăvelile exterioare, înlocuirea finisajelor etc. Construcții ce necesită lucrări de întreținere, reparații curente și reparații capitale.
4. **Construcții în stare degradată:** construcții ce necesită intervenții la nivelul fațadelor și învelitorilor și prezintă fisuri considerabile la nivelul finisajelor. Totodată acestea sunt caracterizate prin lipsa unității la nivelul fațadelor și prin lipsa finisajelor moderne.

Din punctul de vedere al fondului construit, zona de studiu este caracterizată de o **varietate în ceea ce privește gabaritul și amprenta construcțiilor la sol**. Diferențele de dimensiuni atât de mari ale clădirilor accentuează lipsa unei planificări de ansamblu la nivel zonal.

O altă disfuncționalitate specifică zonei de studiu din punctul de vedere al fondului construit este **lipsa unei coerențe în ceea ce privește aspectul exterior al construcțiilor**. Fațadele clădirilor sunt foarte diferite din punctul de vedere al materialelor folosite, al cromaticii și al dispunerii panourilor publicitare.

Zona de studiu este caracterizată de un **țesut urban eterogen**. Au fost identificate **cinci tipuri de țesuturi**: țesut construit cu parcele de dimensiuni și forme variate, țesut construit - inserții punctuale în țesutul neconstruit, țesut specific stației de epurare a apei, țesut specific terenurilor ocupate de construcții parazitare, țesut - terenuri lipsite de construcții.

Morfologia țesutului urban din zona de studiu este caracterizată de dezordine, din cauza **lipsei unei planificări coerente** și care să abordeze țesutul la o scară mezzo/macro-teritorială. Această lipsă a unui ritm/ a unei ordini este accentuată la nivelul bulevardului București de retragerile diferite ale construcțiilor față de aliniament.

Astfel, fiind o zonă periferică, adiacentă marilor artere de circulație ce fac legătura cu teritoriul exterior al orașului, în interiorul căreia se află pachetele de cale ferată, Stația de Epurare și alte echipamente tehnice majore și în care lipsește trama stradală și utilitățile urbane, zona nu a prezentat atractivitate pentru dezvoltarea orașului. Cu toate acestea, a existat o evoluție în ultimii ani ce a constat în mare parte în investiții și dezvoltări punctuale de-a lungul arterelor de circulație: Bd. București, Bd. Independenței ce cuprind, în mare, funcțiuni din sfera serviciilor și comerțului, spre deosebire de investițiile ce se regăsesc în lungul Străzii Europa unde predomină activitățile din sfera depozitării și serviciilor dedicate transporturilor, service și spălătorii auto.

În vederea corelării dezvoltării zonei cu soluțiile propuse prin documentațiile aprobate, în situația actuală funcțiunile admise prin P.U.G. sunt restrictive și neadecvate noii vocații urbanistice a zonei. Necesitatea elaborării Planului urbanistic Zonal vine în contextul nevoii de a readuce la viață o întregă zonă. Datorită localizării și specificului său, zona are potențialul și vocația de a deveni un canvas de reactivare economică.

II.1.2. Caracteristici semnificative ale zonei, relaționate cu evoluția localității

În zona de studiu PUZ, evoluția zonei nu cunoaște modificări importante ale organizării fondului construit sau a tramei stradale în ultimii 20 de ani, dar cunoaște o diversificare funcțională la Bd. București. Această dezvoltare accentuată în ultimii 10 ani (pe sectorul între Podul Gării și intrarea în oraș din vest), a permis edificarea de zone comerciale reprezentative ceea ce a dus la crearea celui mai mare pol comercial la nivelul Municipiului Baia Mare.

Zona prezintă următoarele constrângeri:

- **Elementul natural - Râul Săsar** - ce separă cele două zone și impune o zonă de protecție de 15,00 metri cf. Legii și determină o zonă inundabilă (delimitată în urma unui *Studiu de inundabilitate*) - zonă în care se interzice amplasarea obiectivelor social economice;
- **Elementul fizic - pachetul de căi ferate** - ce au fragmentat teritoriul, generând probleme de accesibilitate, dar și de extindere a utilității publice, și care impun, de asemenea, anumite restricții privind construirea în zona de protecție (100 m) și zona de siguranță (20 m);
- **Echipamentele tehnice majore** - prezente în teritoriu ce impun anumite zone de protecție/distanțe de siguranță unde construirea este strict interzisă (distanțele de protecție aferente liniilor electrice aeriene, distanțele de protecție ale conductelor de transport/distribuție de gaze naturale, distanțele de protecție sanitară ale stației de epurare și ale cimitirului propus - a se vedea *Planșa de reglementări privind echiparea tehnico-edilitară*):
 - o Rețeaua de alimentare cu energie electrică: liniile electrice aeriene de medie și înaltă tensiune (LEA 20kV, LEA 110 kV, LEA 220 kV) conform avizului DEER - Sucursala Baia Mare nr. 6030210706085 / 20.12.2021;
 - o Rețeaua de alimentare cu gaze naturale: conducte supraterane ce traversează zona atât la nord (direcția est-vest), cât și la vest (direcția nord-sud) și impun zone de protecție de minimum 20,00 metri până la construcții, spații de joacă, amenajări sportive și de agrement - conform avizului nr. 13825/219/21.02.2022;
- **Zona de gospodărie comunală - Stația de epurare** - ce impune o zonă de protecție sanitară de 300,00 m - zonă în care nu este permisă locuirea;
- **Lipsa tramei stradale și a utilităților din zona centrală a teritoriului studiat**, fapt ce a limitat dezvoltările imobiliare ale terenurilor cuprinse în această zonă;

Conform Listei Monumentelor Istorice 2015 anexă la Ordinul Ministrului Culturii și Patrimoniului Național nr. 2828/24.12.2015 pentru modificarea Anexei nr. 1 la Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei Monumentelor Istorice, actualizată și a Monumentelor Istorice Dispărute, cu modificările ulterioare, **în zona de studiu nu există monumente istorice, zona nefiind încadrată ca zonă protejată.**

II.1.3. Potențial de dezvoltare

Zona poate fi încadrată ca zonă de tip „Poarta de intrare” în oraș - dinspre vest, fiind parțial constituită de-a lungul Bd. București și Bd. Independenței, artere de importanță municipală în teritoriu ce au generat în special în ultimele două decenii, o serie de dezvoltări comerciale / mixte de-a lungul acestora și pot susține noi alte investiții imobiliare.

Prezența Râului Săsar reprezintă elementul natural cel mai important la nivelul zonei studiate. Existența cursului de apă aduce numeroase beneficii pentru locuitorii zonei prin intermediul rolurilor pe care le poate căpăta: parc și zonă de relaxare, loisir/petrecere a timpului liber, dar și rolul ecologic important pe care îl poate avea prin definirea coridorului verde-albastru la nivelul orașului. Astfel, Râul Săsar reprezintă atât „plămânul verde”, dar și elementul central al viitoarelor dezvoltări ce va contribui la creșterea vieții locuitorilor.

În vecinătate, există rezerve generoase de teren intravilan la prețuri reduse (unde terenurile sunt de 6,7 mai ieftine ca celelalte zone fiscale ale Municipiului), completate cu o infrastructură rutieră eficientă, dar și de transport public, și potențial de extindere a tramei stradale și îmbunătățire a conectivității în teritoriu. De asemenea, viitoarele terenuri viabilizate odată cu realizarea tramei stradale propusă prin prezenta documentație, vor reprezenta noi oportunități de dezvoltare și atragere a investițiilor în zonă.

Noile dezvoltări rezidențiale vor trebui să aglutineze o combinație de tipuri de locuințe, servicii publice (educație, sănătate, sociale) și funcțiuni comerciale, care să asigure locuitorilor un acces rapid la toate tipurile de servicii urbane, fără să constituie elemente adiționale de congestie de trafic în zonele centrale și fără să conducă la distrugerii ale mediului/peisajului înconjurător.

Astfel, reconfigurarea, și viabilizarea circulațiilor din zona de studiu P.U.Z., dar și creșterea conectivității și accesibilității zonei, va influența modificarea și organizarea fluxurilor atât în interior cât și în relația cu exteriorul, într-un mod mai eficient. Cu resurse importante de teren liber, zona poate deveni un nou centru urban, o extensie coerentă a „corpului”, auto-sustenabilă. Dispune de un context favorabil, având acces perimetral la artere importante de transport către alți poli urbani cu relevanță economică și acces la un element natural care permite agregarea de activități publice - Râul Săsar.

II.2. Încadrare în localitate

II.2.1. Poziția zonei față de intravilanul localității

Zona studiată se află la **extremitatea vestică a orașului**, ocupă o suprafață de **aproximativ 181 hectare** și are ca limite cartierul Meda-Dragoș Vodă la E, Bd. București la S, centura orașului - strada Europa la V și Bd. Independenței la Nord.

Poziționarea în teritoriu reprezintă un **atu important** datorită gradului ridicat de accesibilitate, zona fiind amplasată exact la intrarea în oraș din partea vestică și în apropiere de Gara Baia Mare. Zona se conectează cu centrul orașului prin două dintre cele mai importante artere la nivelul orașului - **Bd. București** și **Bd. Independenței**, ambele artere de categoria a II-a. Partea centrală a teritoriului studiat este traversată de un pachet de căi ferate: tronson din **linia CF 412 Dej - Baia Mare** și tronson din **linia CF 401 Satu Mare - Baia Mare**.

Un alt **atu important** este reprezentat de prezența cursului de apă, în partea de nord, și anume **Râul Săsar**, ce traversează arealul studiat de la vest la est și atribuie zonei un potențial unic de dezvoltare urbană prin rolul său principal și anume cel ecologic.

II.2.2. Relaționarea zonei cu localitatea

Imobilele care au generat documentația se află în intravilanul Municipiului Baia Mare, în zona vestică a orașului, la aprox. 4,5 km distanță față de Aeroportul Internațional Maramureș, de-a lungul Râului Săsar, într-o poziție periferică municipiului și care a rămas neconstruită, fiind în mare parte neviabilizată din considerente ce țin de lipsa infrastructurii de circulații și tehnico-edilitare.

La nivelul zonei de studiu, întâlnim nodurile importante de acces în Municipiul Baia Mare prin cele două direcții menționate mai sus: **nord-vest - DN1C - Baia Mare - Satu Mare ce poartă numele în carul orașului de Bulevardul Independenței**, respectiv **sud-vest Baia Mare - Cluj Napoca numită și Bulevardul București**, conectate prin **drumul de centură - Strada Europa**. Astfel, Strada București, Bd. Independenței și Drumul de centură - Str. Europa (E58) fac parte din rețeaua principală de drumuri a municipiului, reprezentând unele din arterele majore ce asigură o capacitate ridicată de circulație și o viteză de deplasare optimă facilitând astfel legături importante la nivelul teritoriului. De asemenea, zona studiată se află la o distanță de aprox. 800 m de Gară și de Autogară, adică de un potențial nod modal la nivelul orașului.

Axa verde a râului Săsar, reprezentată de spațiile verzi tangente sau relaționate cu râul, este un element important din punctul de vedere al spațiilor plantate la nivelul municipiului. Zona de studiu cuprinde aproximativ 1,5 km din lungimea acestei axe. Peisajul de mal poate reprezenta un vector important în dezvoltarea zonei, atât din punctul de vedere al activităților care pot fi întreprinse în această zonă, cât și

datorită oportunității de amenajare a unui segment de mal, care poate fi un prim pas în amenajarea integrată a întregii axe a râului Săsar din municipiu.

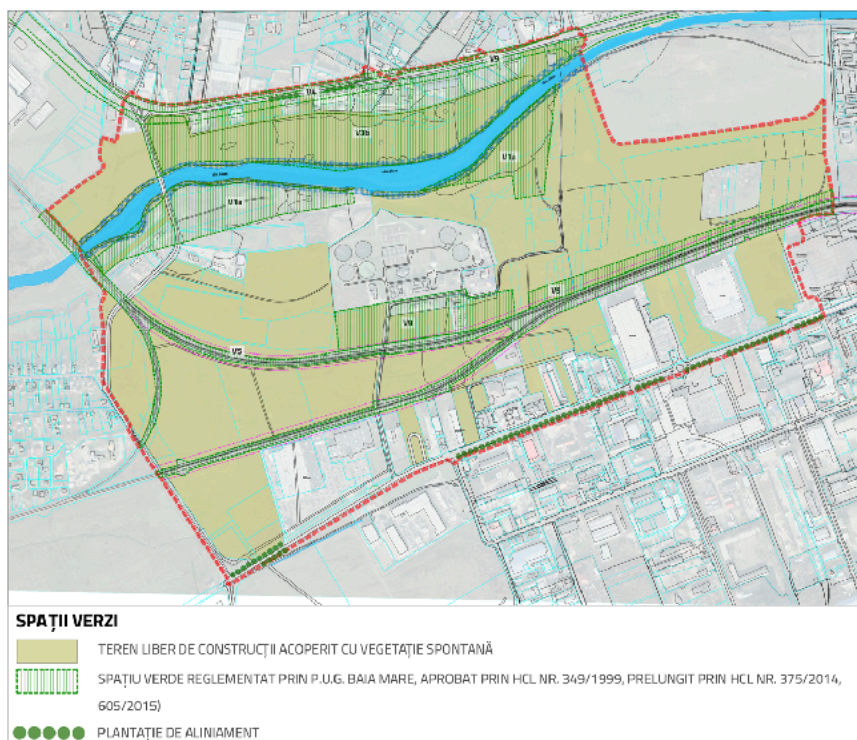
II.3. Elemente ale cadrului natural

II.3.1. Relieful

Zona este una urbanizată caracterizată de construcții tip hală, de mari dimensiuni, centre comerciale de tip hypermarket, infrastructură de circulații feroviară, carosabilă și pietonală. Topografia terenului este una relativ plană, cu zone cu mici diferențe de nivel în zona nordică a amplasamentului PUZ și de-a lungul căii ferate încăpând din zona gării spre nord.

Elementele cadrului natural sunt în general reprezentate de elementele vegetale. Tipurile de spații verzi prezente în zonă sunt: fâșii plantate adiacente arterelor de circulație, spații verzi de protecție a infrastructurii feroviare, spații verzi de aliniament, spații verzi neamenajate, acoperite cu vegetație spontană

În zona de studiu care a generat PUZ nu există spații verzi amenajate, cu excepția unor intervenții minimale punctuale reprezentate de spațiile verzi adiacente circulațiilor carosabile și pietonale - pastile verzi amenajate în centrul sensurilor giratorii, plantații de aliniament amenajate parțial (segmente din plantațiile de aliniament). O suprafață considerabilă din zona de studiu este reglementată ca spațiu verde prin Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare aprobat prin HCL nr. 349/1999 și prelungit prin HCL nr. 375/2014, respectiv 605/2015. Cea mai mare suprafață reglementată ca spațiu verde este tangentă la râul Săsar.



Tipuri de spații verzi din zona de studiu. Sursa: autori

Luând în considerare strict spațiile verzi existente în zona de studiu, se remarcă faptul că acestea nu deservește populația rezidentă. Deși suprafața reglementată ca spații verzi prin PUG ocupă o mare parte din zona de studiu (Figura 1), acestea sunt în primul rând neamenajate și nu pot fi utilizate ca loc de recreare/ odihnă sau loisir de populația din proximitate, dar mai important este faptul că aceste spații nu pot fi reglementate ca spații verzi, fiind în proprietatea privată a persoanelor fizice și/sau juridice.

Luând în considerare strict spațiile verzi existente în zona de studiu, se remarcă faptul că acestea nu deservește populația rezidentă. Lipsa spațiilor verzi de tip scuar, grădină urbană, parc urban, generează disfuncții atât din punctul de vedere al activităților, cât și al design-ului urban, având în vedere importanța zonei redată de prezența gării în vecinătatea sud-estică și de traficul generat.

Conform Hotărârii nr. 237/ 2018 privind aprobarea Sistemului informatic de gestiune a Registrului Spațiilor Verzi pentru Municipiul Baia Mare, în zona de studiu au fost identificate următoarele spații verzi:

- spațiul verde din sensul giratoriu aflat în nord-estul zonei de studiu, pe bulevardul Independenței, cu suprafața de 236 mp;
- aliniamente stradale de pe bulevardul București (din cauza descrierii inexacte din Registrul Spațiilor Verzi, nu s-au putut identifica în mod clar câte/ care dintre spațiile verzi de aliniament au fost inventariate);

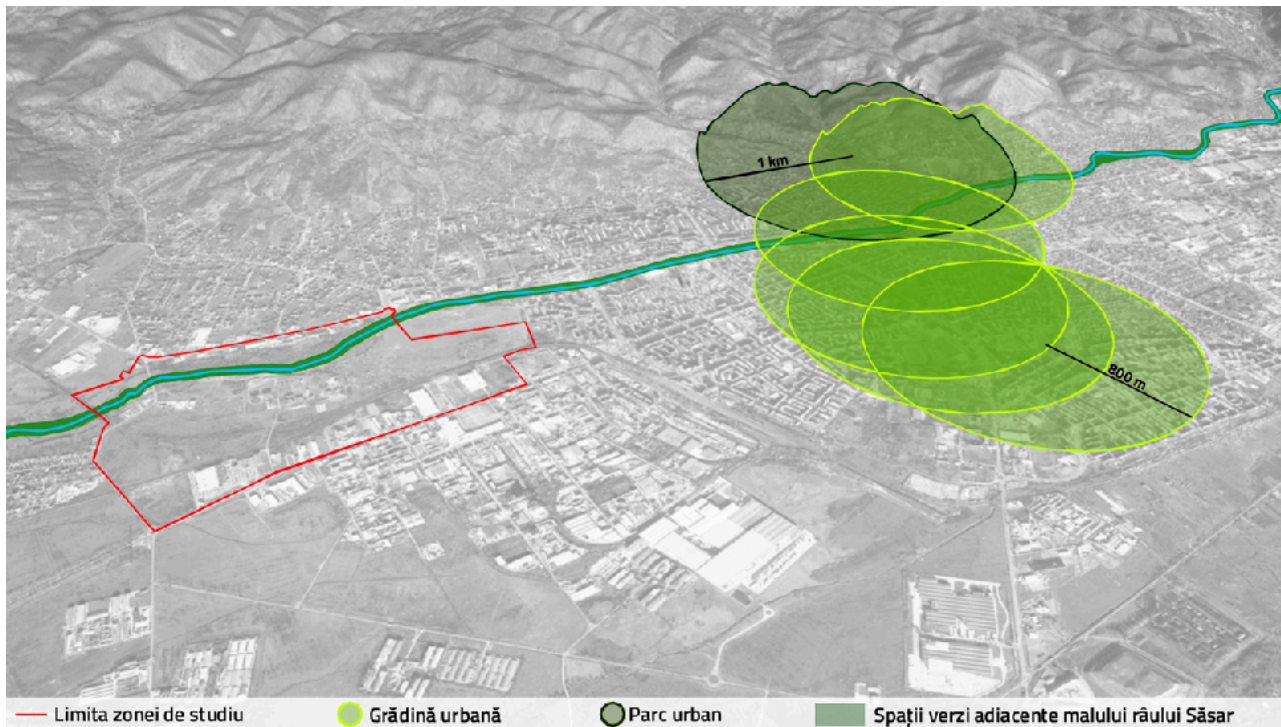
Adiacent malului râului Săsar este marcat un culoar de protecție non-aedificandi cu lățimea cuprinsă între 30 și 50 de metri de o parte și de alta, care va putea fi amenajat ca spațiu verde pentru recreare. Un

al doilea tip de culoar non-aedificandi este zona de siguranță a căilor ferate, de 20 de metri de o parte și de alta a axului căilor ferate, pe care se recomandă realizarea unor culoare mărginite de vegetație înaltă sau medie pentru diminuarea zgomotelor și a poluării aerului.

Din punct de vedere al peisajului, zona analizată poartă o importanță cu atât mai însemnată, întrucât constituie una dintre cele mai tranzitate "porți" de intrare în oraș. La nivelul bulevardului București, nu există o signalistică prin care să fie marcat accesul în oraș. Trecerea către țesutul orașului nu este evidențiată de prezența unor repere. De asemenea, este necesară prezența unor repere care să semnalizeze sau să direcționeze fluxul pietonal către anumite puncte de interes.

În prezent, nu există astfel de repere la nivelul zonei. Problema lipsei reperelor poate fi rezolvată prin introducerea de elemente vegetale care pot purta rolul de reper prin cromatica diferită (conifere, arbori de cromatică roșie/ galbenă), prin esențe vegetale rezistente în sezonul rece (conifere/ ierburi ornamentale), dar și prin intermediul unor construcții care vor purta rolul de reper de înălțime.

Disponerea spațiilor verzi la nivelul municipiului Baia Mare este caracterizată de prezența a două axe: axa dispusă pe direcția est-vest, reprezentată de râul Săsar și de spațiile verzi adiacente râului și axa dispusă nord-sud formată din grădinile urbane și din parcul "Regina Maria". Continuitatea sistemului de spații verzi nu este foarte bine conturată, întrucât în multe cazuri spațiile verzi nu sunt relaționate prin plantații de aliniament sau prin alte tipuri de legături.



Sistemul de spații verzi al Municipiului Baia Mare. Sursa: Google Earth. Prelucrare: autori

II.3.2. Rețeaua hidrografică

Prezența Râului Săsar reprezintă elementul natural cel mai important la nivelul zonei studiate.

Deși zona de studiu cuprinde un segment important din axa râului Săsar, cu o lungime de aproximativ 1,5 km, aceasta este nevalorificată. Malul râului este în cea mai mare parte inaccesibil. Singurul spațiu prin care se poate ajunge în zona râului este podul de pe strada Europa care supratraversează râul.



Perspectivă asupra râului Săsar și asupra zonei de mal. Sursa: Google Earth.

În ceea ce privește vegetația, înălțimea acesteia este mai mare în zona de mal, în raport cu zonele depărtate de mal. În zona de studiu, la nord de râul Săsar, se află o zonă în care înălțimea vegetației este preponderent crescută - majoritatea esențelor vegetale prezente aici fac parte din categoriile de arbori sau arbuști.

Accesibilizarea zonei de mal ar reprezenta un început pentru realizarea unei infrastructuri de promenadă adiacentă întregii axe a râului Săsar. Odată amenajate spațiile verzi dispuse de-a lungul defileului râului, suprafața de spațiu verde amenajat din municipiul Baia Mare va crește considerabil și, odată cu aceasta, populația va fi deservită de mai multe zone în care pot fi întreprinse activități de odihnă, loisir, agrement, sport etc.

Peisajul de mal poate reprezenta un vector important în dezvoltarea zonei, atât din punctul de vedere al activităților care pot fi întreprinse în această zonă, cât și datorită oportunității de amenajare a unui

segment de mal, care poate fi un prim pas în amenajarea integrată a întregii axe a râului Săsar din municipiu.

II.3.3. Condiții Geotehnice

Studiu Geotehnic

În vederea realizării studiului s-au executat 5 foraje manuale cartate la fața locului, la care s-au adăugat informațiile litologice și hidrologice obținute la investigarea terenului pentru diverse obiective situate în perimetrul cercetat.

Municipiul Baia Mare aparține celei mai extinse arii depresionare la estul Câmpiei Panonice fiind dominată spre nord și nord est de lanțul vulcanic Gutâi Văratec, spre sud de masivul cristalin Preluca, iar spre vest de culmea Sălăjanului. Arealul studiat este situat în întregime pe platourile teraselor T1 și T2 de pe malul stâng al Râului Săsar, terase largi, bine dezvoltate.

Geologie

Perimetrul, în întregime, este alcătuit din depozite acoperitoare aluvionare de vârstă cuaternară reprezentate prin argile nisipoase, prăfoase și nisipuri prăfoase maronii cu plasticitate mare/medie, vârtoase cu grosimi de 1,00-2,50 m, ce stau pe un nivel de pietrișuri, bolovănișuri, cu interspații umplute cu argilă nisipoasă ce au grosimi de 3,00-4,00 metri.

Hidrografic

Râul Săsar, afluent al Râului Lăpuș, este principalul colector al apelor din zonă, și are un curs regularizat pe teritoriul Municipiului Baia Mare. Râul Săsar are o lungime de cca. 29 km, o suprafață a bazinului hidrografic de 305 kmp și are afluenți pe dreapta V. Firiza, V. Borcutului, V Băița.

Debitul multianual al R. Săsar amonte de confluența cu Lăpușel este de 5,35 m³/s.

Râul Săsar străbate zona de studiu pe axa est-vest.

Hidrologic

Zona se caracterizează prin existența unei pânze de apă freatică cantonată în nivelul de pietrișuri, bolovănișuri, la adâncimi de -1,80-2,50 m față de cota terenului natural.

Climatic

Zona studiată se încadrează în sectorul cu climă continental-moderată, ce se manifestă sub aspectul reducerii amplitudinilor de variație a parametrilor meteorologici. În privința circulației generale a atmosferei, se remarcă frecvența aproape în tot cursul anului, a advecției maselor de aer umed (deplasări pe orizontală), dinspre vest și nord, cât și o activitate frontală mai pronunțată.

Temperatura medie anuală a aerului are valoarea de 9,6 grade celsius, iar valorile medii lunare variază între -2-4 grade în ianuarie și 20,1 grade în iulie, rezultând o amplitudine medie anuală de 22,5 grade celsius.

Valoarea medie a precipitațiilor din zonă este de 862 mm din care o cantitate de 479 mm cad în perioada de vegetație, iar restul de 383 mm cad în perioada rece.

Încadrarea obiectivului în **Planul de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea a V-a - Zone cu risc Natural:**

- Cutremure de Pământ: zona de intensitate seismică pe scara MSK - VI și perioada de revenire cca. 100 ani
- Inundații: cantitatea maximă de precipitații căzută în 24 h în perioada 1901-1997 mai mare de 200 mm: orașul Baia Mare face parte din categoria unităților administrativ teritoriale afectate de inundații datorită revărsării unui curs de apă;
- Alunecări de teren: potențialul de producere a alunecărilor de teren este scăzut-mediu, probabilitatea de producere redusă. Orașul apare pe lista unităților administrativ teritoriale afectate de alunecări de teren primare.

Sintetic vorbind, pe amplasamentul studiat există o succesiune de argile prăfoase, nisipoase cu grosimi de 1,00-3,00 m ce stau pe un nivel de pietriș, rar bolovăniș cu interstiții umplute cu nisip argilos, suportate de pachetele de marne cenușii (roca de bază). Nivelul freatic se interceptează constant la adâncimi de -2,50-3,00 metri, în pachetele grosiere de pietriș

Recomandări generale:

Adâncimea minimă de fundare va fi de 1,10 m de la nivelul terenului amenajat, cu condiția pătrunderii fundațiilor în terenul bun de fundare cu cel puțin 0,20 m. Fundarea trebuie să se facă în mod obligatoriu sub zona cu frecvente găuri de rozătoare.

Presiunile convenționale estimate și care sunt specifice zonelor de terase T1 și T2 a râurilor medii, au valori de:

$$P_{conv.} = 230...400 \text{ kPa}$$

Calculul presiunilor convenționale de bază se face conform NP 112/2014, la adâncimea $D=-2,00$ metri față de cota terenului, pentru o lățime a fundațiilor de $B=1,00$ m, la care se aplică corecții de adâncime și lățime după relația:

$$P_{conv.} = P_{conv.} \cdot Acc + C_B + C_D$$

La fazele următoare de proiectare, beneficiarul va efectua la un laborator autorizat analiza chimică a apei subterane pentru a determina eventualele agresivități chimice ale acesteia asupra betoanelor cu care vine în contact.

Astfel, încadrarea geotehnică din punctul de vedere al condițiilor de teren se încadrează la terenuri bune cu un (punctaj 2), apa subterană este cu epuismențe normale - excavația coboară sub nivelul apei subterane (punctaj 2), după categoria de importanță a construcției - redusă-normală (punctaj 3),

vecinătăți - risc moderat (punctaj 3), seismicitate $a_g = 0,15 g$ (punctaj 2), în total obținându-se un punctaj egal cu 12. Astfel, rezultă conform tabelului A 1.5 din normativul NP 074/2014 că zona se încadrează la un **risc geotehnic moderat**.

Adâncimea de îngheț conform STAS 6054-85 este de $-0,90 m$ de la nivelul terenului.

Având în vedere natura pământurilor în care se vor executa săpături se recomandă următoarele:

- Executarea săpăturilor cu pereți verticali nesprijiniți până la maximum $0,90 m$ adâncime cu respectarea următoarelor măsuri suplimentare:
 - Terenul din jurul săpăturii să nu fie încărcat și să nu sufere vibrații;
 - Pământul rezultat din săpătură să nu se depoziteze la o distanță mai mică de $1,0 m$ de la marginea gropii de fundație; pentru săpături până la $0,90 m$ adâncime, distanța se poate lua egală cu adâncimea săpăturii;
 - Se va proceda la atestarea terenului de fundare și turnarea imediată a betonului simplu în blocul de fundație;
 - Dacă din cauze neprevăzute turnarea fundațiilor nu se efectuează imediat după săpare și se observă fenomene care indică pericol de surpare, se vor lua măsuri de sprijinire a malurilor în zona respectivă sau de transformare a lor în pereți cu taluz.
- Pentru realizarea de săpături de până la $3,0 m$ adâncime este necesar a se executa săpăturile cu pereți verticali sprijiniți.
- Pentru săpături mai adânci de $3,0 m$ se vor respecta prevederile din normativul NP 120-14.

II.3.4. Riscuri naturale

Seismicitatea

Din punct de vedere seismic, terenul administrativ al municipiului Baia Mare se încadrează în macrozona de intensitate seismică „7” (SR 11.100/1/93 „Zonare seismică – Macrozonarea Teritoriului României – Coeficientul de risc seismic (K_f) – Este redus, intensitatea seismică pe scara MSK) fiind de maxim $7,0$ grade”). N P 100/1-2006 redă reprezentarea acțiunii seismice pentru proiectare prin hazardul seismic și valoarea perioadei de control conform căroră hazardul seismic descris de valoarea de vârf a accelerației orizontale a terenului a_g determinată pentru intervalul mediu de recurență IMR, corespunzător Stării Limită Ultime, are valoarea $a_g=0,12 g$, iar valoarea perioadei de control – colț - a spectrului de răspuns pentru zona este $T_c=0.7 sec$.

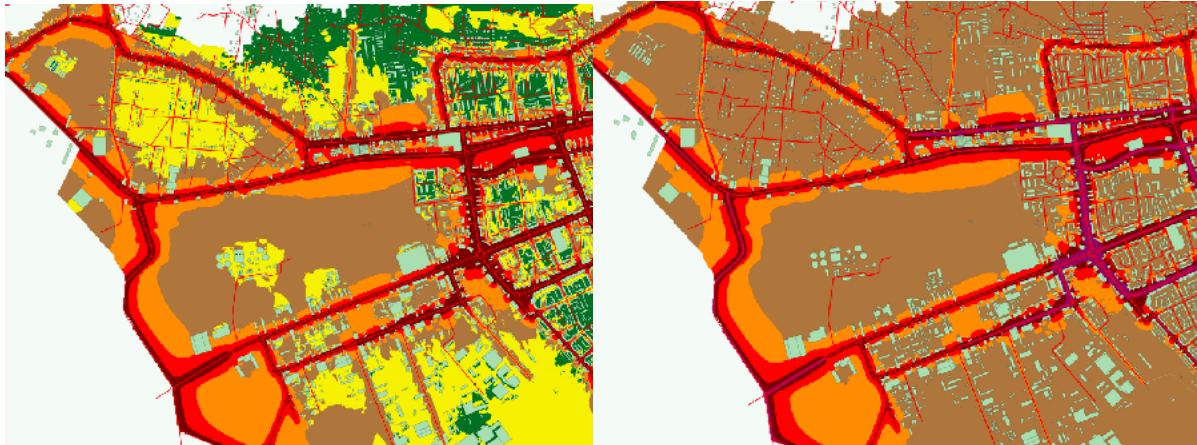
Calitatea aerului

Raportul județean privind starea mediului pentru anul 2019 prezintă detaliat calitatea factorilor de mediu analizați la nivelul anului 2019. Conform acestuia: „din analiza prezentată rezultă faptul că în anul 2019 au fost zile în care calitatea aerului a fost rea, fiind cauzată de concentrația de PM10 din aerul ambiental, când au fost înregistrate concentrații medii pe 24 ore de pulberi în suspensie, fracția PM10, măsurate prin nefelometrie ortogonală, mai mari decât valoarea limită zilnică de $50\mu g/m^3$. Valorile ridicate pentru concentrația pulberilor în suspensie au fost cauzate în principal de intensificarea emisiilor

provenite din arderile pentru încălzirea rezidențială și din traficul rutier, asociată cu condițiile persistente nefavorabile dispersiei poluanților (inversiune termică, viteza vântului scăzută și umiditate ridicată). De îndată ce condițiile meteorologice au determinat dispersia poluanților în aerul ambiental a fost înregistrată scăderea concentrației de pulberi în suspensie fracția PM10 sub valoarea limită.”

Zgomotul

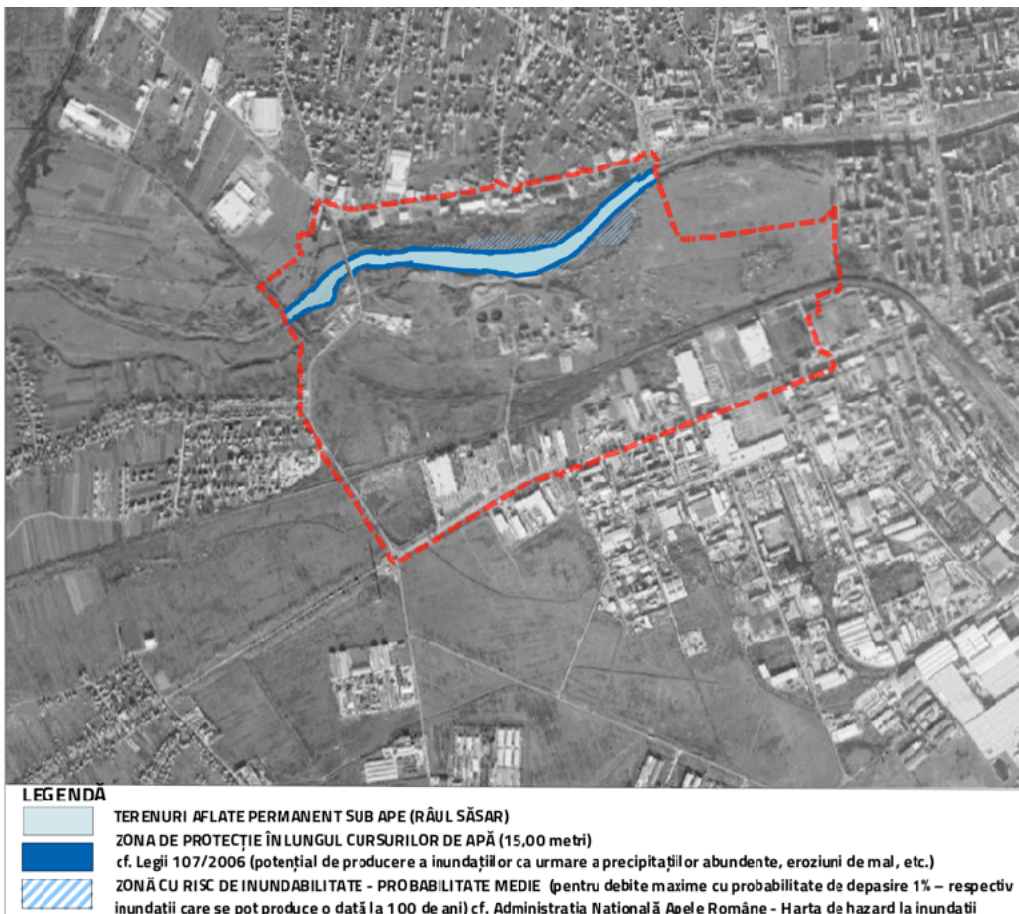
Principala sursă de zgomot urban este traficul rutier. Traficul rutier, pe infrastructura urbană existentă, a înregistrat o creștere spectaculoasă în ultimii ani (tendența fiind de creștere continuă), iar aportul la poluarea fonică este accentuat substanțial de traficul de tranzit. Datele prezentate în Hărțile de zgomot la nivelul Municipiului Baia Mare în anul 2017 indică o poluare fonică în zona Bd. București, Bd. Independenței și în zona Șoseaua de Centură / Strada Europa. De-a lungul acestora, s-au înregistrat valori de 70 și peste 70 db provenite din trafic în timpul zilei, respectiv de 65 și peste 65 db pe timpul nopții. Rezultatele se traduc într-o poluare fonică resimțită de populația care prestează servicii zilnice în aceste zone.



Extras din Hărțile de zgomot - trafic rutier ziua și noaptea - în zona de studiu PUZ - noiembrie 2017

Zone inundabile

Pentru orașul Baia Mare, din punct de vedere a inundabilității, cele mai mari probleme le ridică râul Firiza pe tronsonul aval baraj Berdu – confluență râu Săsar care nu este amenajat să evacueze debitul de verificare al barajului Strâmtori, apoi râul Craica pe întreg cursul și Valea Usturoiului pe sectorul inferior.



Zone cu risc inundabilitate. Sursa Administrația Națională Apele Române, prelucrare proprie

Zona de studiu este tranzitată **în nord de Râul Săsar** care curge de la Est la Vest. Acest curs de apă face parte din **bazinul hidrografic Someș-Tisa** și pornește din Munții Gutâi și se varsă mai apoi în Râului Lăpuș, principalul afluent de dreapta al Râului Someș.

Conform hărții hidrologice realizată de Administrația Națională Apele Române, **la sud și la nord de Râul Săsar, în partea nordică a zonei de studiu, ar putea fi afectată din punct de vedere al inundațiilor, însă probabilitatea de inundație este mică, de 1 la 100 de ani, datorită configurației morfologice a albiei de râu și a zonei adiacente.** De asemenea, se află în curs de realizare studiul privind Gospodărirea apelor și Studiul de inundabilitate, în urma căruia se va stabili și delimita **zona inundabilă** aferentă Râului Săsar.

II.4. Circulația

II.4.1. Aspecte critice privind circulația rutieră, feroviare

În ceea ce privește circulația rutieră, Drumul Național 1C străpunge orașul din două direcții fiind principalul drum de penetrație care face legătura cu celelalte localități, atât la nivel regional cât și național. DN1C pătrunde în municipiu Baia Mare prin vest și face legătură Baia Mare - Satu Mare,

distanța dintre cele două fiind de aprox. 60 km, și de asemenea dinspre sud-vest ce face legătura Baia Mare - Cluj Napoca, distanța fiind de cca. 150 km.

Referitor la circulația feroviară, teritoriul orașului este deservit de tronson din **linia de cale ferată 401 Satu - Mare - Baia Mare** și tronson din **linia de cale ferată 412 Baia Mare - Dej**.

II.4.2. Capacități de transport, necesități de modernizare, probleme, priorități

Zona studiată este localizată în intravilanul municipiului Baia Mare, în partea vestică a teritoriului, într-un areal cu parcelar divers și eterogen, cu o utilizare eminentemente industrială (datorită deservirii zonei cu transportul CF) și este determinată de calea ferată și cartierul Meda-Dragoș Vodă la Est, Bd. București la Sud, centura orașului - strada Europa la Vest și Bd. Independenței la Nord.

La nivelul zonei de studiu, întâlnim nodurile importante de acces în Municipiul Baia Mare prin cele două direcții menționate mai sus: **nord-vest - DN1C - Baia Mare - Satu Mare ce poartă numele în carul orașului de Bulevardul Independenței**, respectiv **sud-vest Baia Mare - Cluj Napoca numită și Bulevardul București**, conectate prin **drumul de centură - Strada Europa**. Astfel, Strada București, Bd. Independenței și Drumul de centură - Str. Europa (E58) fac parte din rețeaua principală de drumuri a municipiului, reprezentând unele din arterele majore ce asigură o capacitate ridicată de circulație și o viteză de deplasare optimă facilitând astfel legături importante la nivelul teritoriului. De asemenea, zona studiată se află la o distanță de aprox. 800 m de Gară și de Autogară, adică de un potențial nod modal la nivelul orașului.

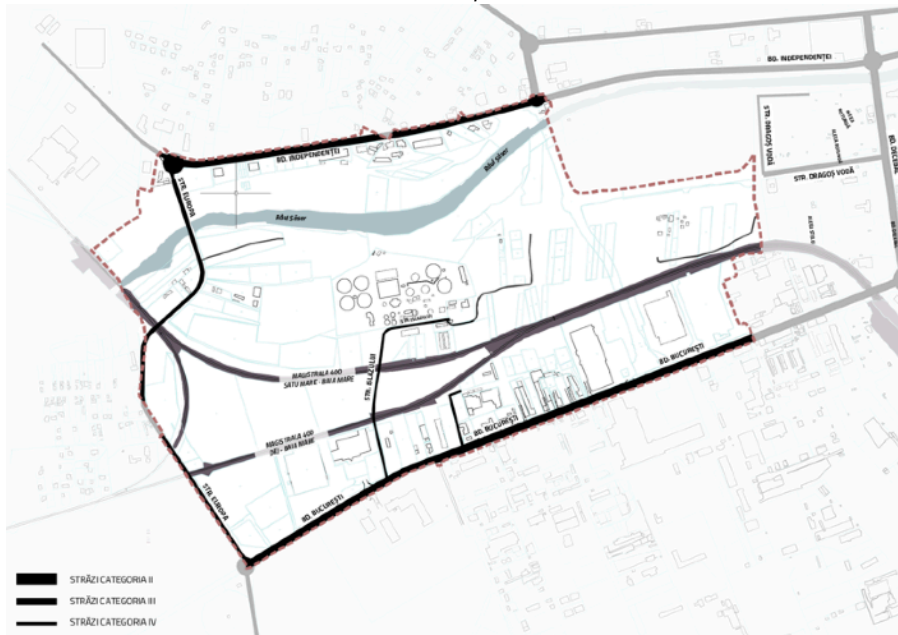
Drumurile secundare sunt adiacente celor primare și asigură accesibilitatea la funcțiunile din teritoriu și rute alternative de deplasare, iar străzile terțiare reprezintă drumurile care permit accesul în interiorul cartierelor și zonelor de locuit. În ceea ce privește zona de studiu, nu există o rețea secundară sau terțiară de străzi, trama stradală nefiind dezvoltată până în prezent, dar există punctual câteva artere de categoria a III-a (Str. Europa), respectiv a IV-a (Str. Islazului).

PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIJA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ



Căi de circulație rutieră - clasificarea străzilor pe categorii de importanță - sursă: PMUD Baia Mare

Accesul către zona de studiu care a generat PUZ se face prin Bd. București la sud-est – arteră principală, Str. Europa la vest - centura orașului (E58), Bd. Independenței la nord și Str. Dragoș Vodă - la est. Tipurile de străzi care tranzitează zona sunt de categoria II, III și a IV.



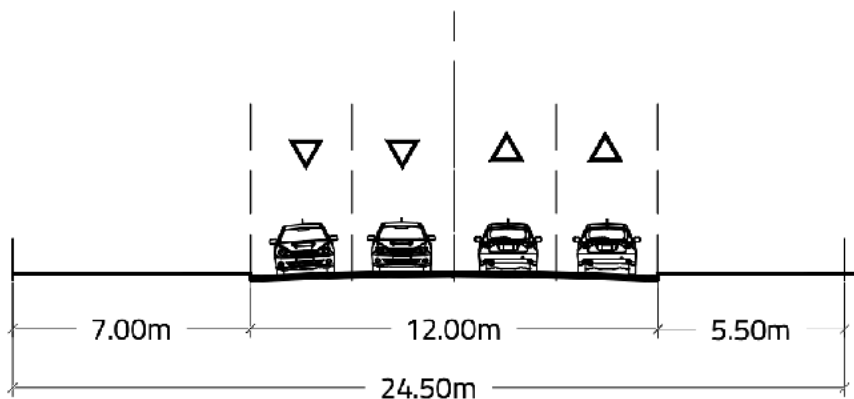
Căi de circulație rutieră - clasificarea străzilor pe categorii - sursă: autor

Bulevardul Independenței străbate zona de studiu de la est la vest pe o lungime de aproximativ 1,2 km. Aceasta are un gabarit de aproximativ 18,00 m – 25,00 metri - cu trotuar variabil, cu patru benzi și dublu sens de deplasare, fără locuri de parcare amenajate și este asfaltată și marcată în totalitate. În realitate, se practică parcarea pe trotuar, ocupându-se astfel spațiul pietonal.



Bd. Independenței, sursă: Google Maps

Strada Europa - Șoseaua de Centură (E58) delimitează zona în partea de vest și face parte din rețeaua de drumuri secundare la nivelul municipiului ce asigură accesibilitatea la funcțiunile din teritoriu și rute alternative de deplasare la cele oferite de rețeaua primară. Strada Europa este o arteră de categoria a III-a cu câte o bandă și dublu sens de circulație de lățime variabilă - carosabil 7,00 m, fără trotuare, cu acostament ce variază între 0,5 m și 1,5 metri.



Profil existent - Bd. Independenței

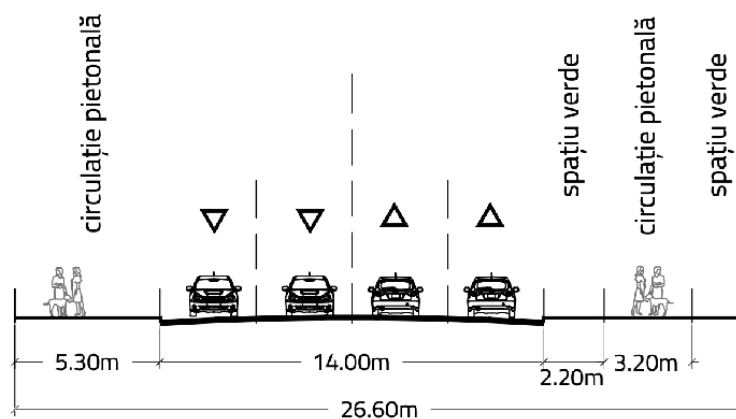


Centura orașului - Str Europa (E58), sursă: Google Maps

Bulevardul București, aflat la limita sudică a zonei, are un profil total de cca. 18,00 - 27,00 m din care partea carosabilă măsoară aprox. 14,00 m, iar trotuarele sunt variabile pe fiecare parte, în unele locuri existând amenajate și spații verzi și sau stații de autobuz.



Bd. București, sursă: Google Maps, autor



Profil existent - Bd. București

Strada Islazului este o stradă de categoria a IV-a care asigură accesul la Stația de Epurare, fiind și singura arteră ce asigură accesibilitate la zona centrală a zonei de studiu. Profilul este unul specific străzilor cu sens unic de categoria a IV-a lățimea fiind una îngustă de cca. 4,00 metri, fără trotuare amenajate. De asemenea, strada traversează pachetele de căi ferate prin două treceri la nivel cu calea ferată. Starea structurii carosabile este de calitate slabă, în continuă degradare. Aceasta se înfundă în prezent în parcela aferentă gospodăriei comunale deoarece nu există tramă stradală în zona centrală a zonei P.U.Z. Aceasta se continuă cu un drum de pământ ce a rezultat spontan odată cu apariția unor așezări de tip „vetre” - zone izolate de locuințe insalubre amplasate ilegal. Această zonă este o zonă lipsită de siguranță pentru pietoni, dar și pentru șoferi.



Str. Islazului, sursă: Google Maps

Str. F.N. (fără nume) ce asigură accesul unor loturi aflate la nord de Bd. București traversează de la sud la nord interiorul zonei P.U.Z. este de categoria a IV-a, cu o singură bandă dar cu utilizare dublu-sens, cu un profil ce variază pe tronsoane între 10,50 – 12,00 și 13,00 metri, în funcție atât de dimensiune pietonalului, dar și a părții carosabile care diferă pe anumite porțiuni. Strada se înfundă în prezent în partea nord-estică, într-o proprietate privată.



Strada F.N., sursă: Google Maps

Zona centrală, cuprinsă între râul Săsar și liniile de cale ferată este în general caracterizată de un **deficit** în ceea ce privește **infrastructura de circulație**. O mare parte dintre terenurile din această zonă (în special cele din partea de est) sunt neconstruibile în prezent, pentru că nu au acces la o cale de circulație. Se remarcă nevoia de "irigare" a acestei zone cu noi artere de circulație care să rezolve această problemă.

Din punctul de vedere al calității structurii carosabile, **străzile din zona de studiu sunt asfaltate**, starea acestora fiind una medie spre bună, cu mențiunea că pe anumite porțiuni se poate observa învechirea îmbrăcăminții stradale.

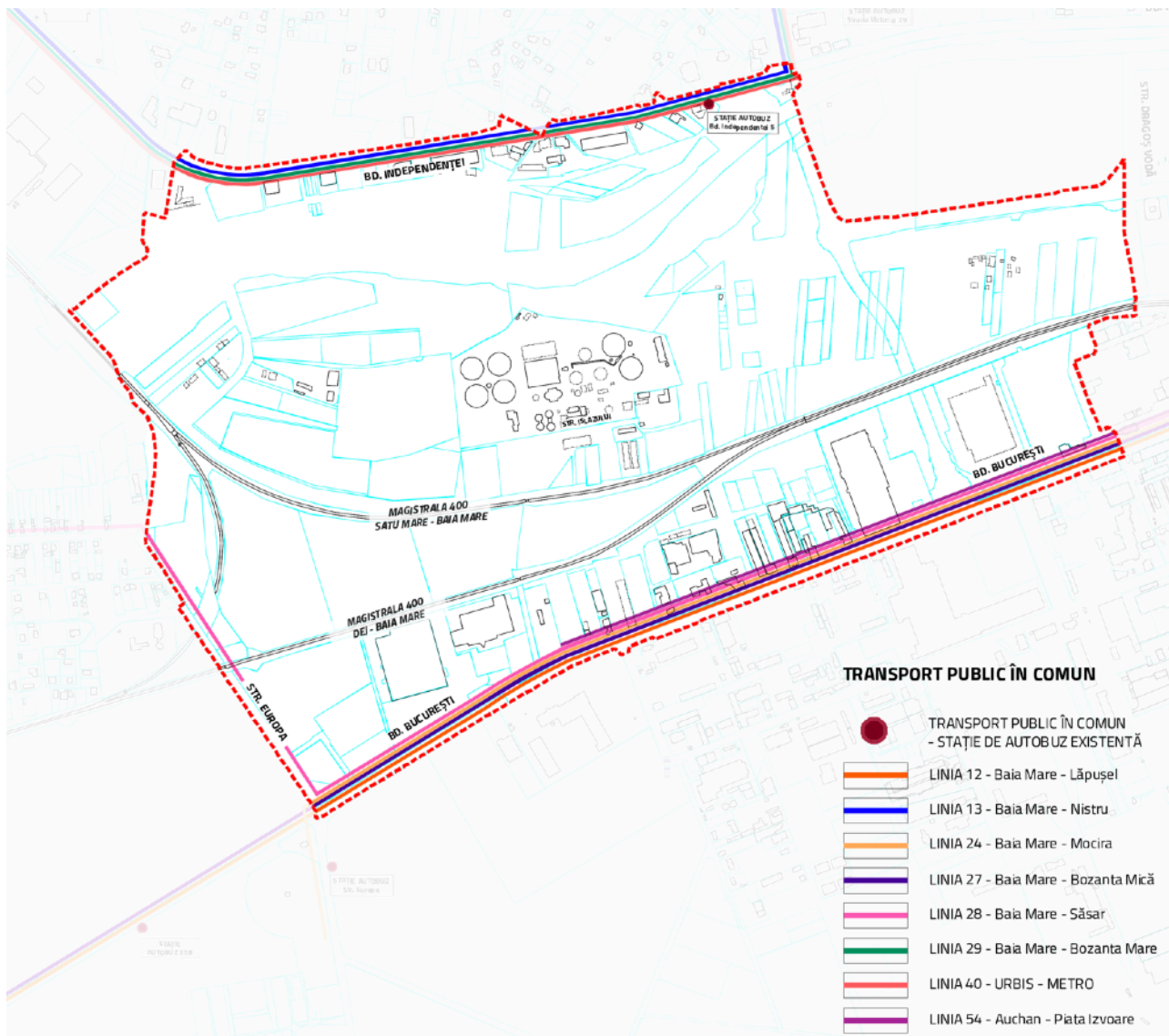
Spațiile publice rămase libere sunt utilizate în prezent ca parcuri, acestea sunt de pământ, iar unele din ele sunt pietruite.

În zona studiată au fost identificate **zone în care se parchează autoturismele** pe trotuare sau pe spațiul public neamenajat, **în locuri nemarcate**.

Transport public în comun

Zona de studiu este bine conectată cu celelalte zone ale Municipiului Baia Mare pe direcția est-vest prin 8 linii de autobuz:

- Linia 12 - Baia Mare - Lăpușel
- Linia 13 - Baia Mare - Nistru
- Linia 24 - Baia Mare - Mocira
- Linia 27 - Baia Mare - Bozanta Mică
- Linia 28 - Baia Mare - Săsar
- Linia 29 - Baia Mare - Bozanta Mare
- Linia 40 - Urbis Metro
- Linia 54 - Auchan - Piața Izvoare



Strada F.N., sursă: Google Maps

Transportul feroviar

Baia Mare este un nod feroviar terminus situat pe magistralele 401 și 412 a Căilor Ferate Române, iar gara este deschisă atât traficului intern, cât și internațional. Cele mai importante fluxuri materiale și umane conectează județul Maramureș cu Transilvania atât pe căi rutiere, cât și feroviare. La fel ca la nivel național, intermodalitatea feroviar-rutier este limitată, transportul de mărfuri fiind preponderent rutier.

Gara care este situată la mai puțin de 1 km este un important punct intermodal unde se intersectează 4 tipuri de transport: transport public municipal, transport public metropolitan, transport feroviar și transport auto (taxi).

Din punct de vedere al rezervei de spațiu, pachetul de cale ferată dispune de o zonă largă de manipulare în jurul său, neutilizată în prezent, însă cu potențial de amenajare.

II.5. Ocuparea terenurilor

P.U.G. Municipiul Baia Mare aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 349/1999, a cărei valabilitate a fost prelungită prin HCL nr. 375/2014, 605/2015 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

A2a - Subzona unităților predominant industriale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

A2b1 - Activități productive, de depozitare, comercială și alte servicii legate de accesul pe căi rutiere

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

A3 - Subzona unităților mici și mijlocii productive și de servicii

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 4,5 mc/mp teren

A5 - Parc de activități

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 4,5 mc/mp teren

CB4 - Centru de conferințe și expoziții internaționale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 80%

CUT volumetric maxim = 2,4 mp ADC/mp teren

CC2 - Subzona centrelor de cartier noi și/sau din extinderile propuse

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 80% - exclusiv echipamente publice; pentru echipamente publice - cf. normelor specifice sa utemei beneficiarului;

CUT volumetric maxim = 2,2 mp ADC/mp teren - exclusiv echipamente publice; pentru echipamente publice - cf. normelor specifice sa utemei beneficiarului;

G1 - Subzona construcțiilor și amenajărilor izolate pentru gospodăria comunală

POT maxim = 50%

V1a - Spații verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini publice orașenești și de cartier, scuaruri în ansambluri rezidențiale și fâșii plantate publice

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V3b - Spații verzi pentru agrement: Complexe și baze sportive

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V4 - Spații verzi pentru protecția cursurilor de apă și zonelor umede

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V5 - Culoare de protecție față de infrastructura tehnică

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V9 - Fășii și perdele de protecție

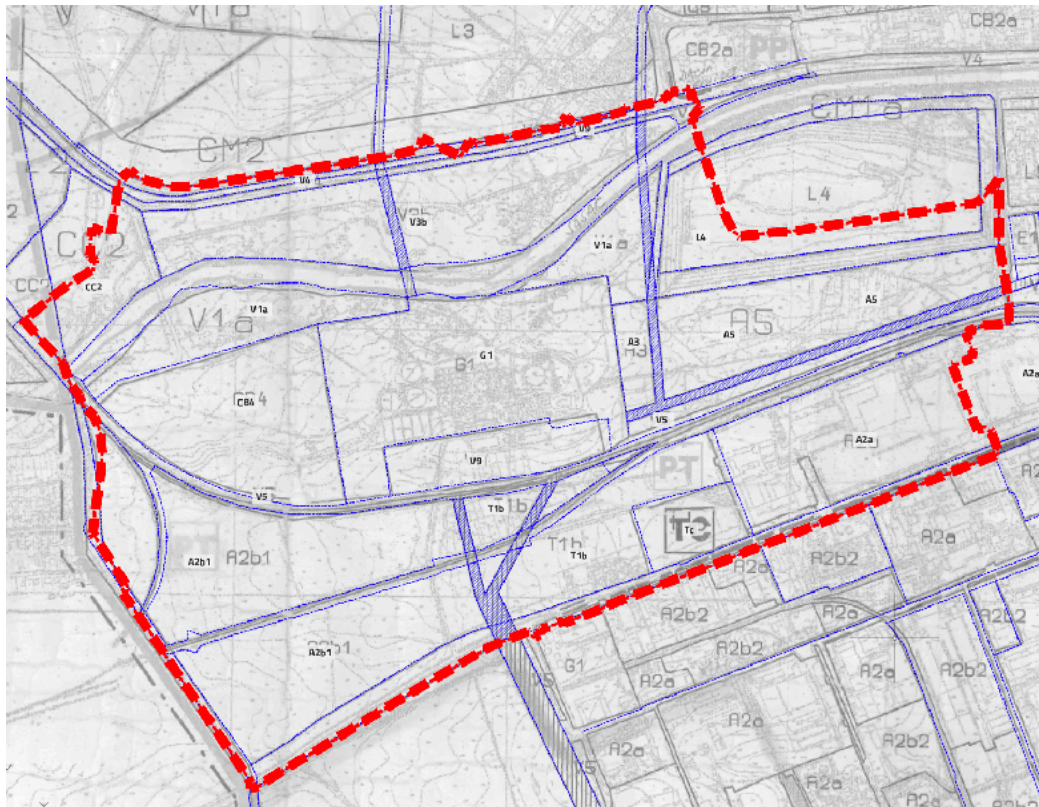
POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

T1b - Subzona transporturilor rutiere: unități de transfer

POT maxim = 50%

CUT volumetric maxim = 15 mc/mp teren



Unități teritoriale existente aferente zonei de studiu PUZ conform PUG:

Ulterior aprobării P.U.G. Municipiul Baia Mare, au fost aprobate 4 documentații de urbanism de tip P.U.Z. care au generat noi regulamente de urbanism pentru teritoriile pe care le-au reglementat (exemplificate prin planșele aferente studiului).

- **P.U.Z. Spații comerciale, birouri, cazare aprobat prin H.C.L. nr. 230/2007 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:**

A2ai - Subzona unităților predominant industriale posibil de supus procesului de reconversie

POT maxim = 55%

CUT maxim = 1,0 mp ADC/mp teren

A2as - Subzona unităților de servicii

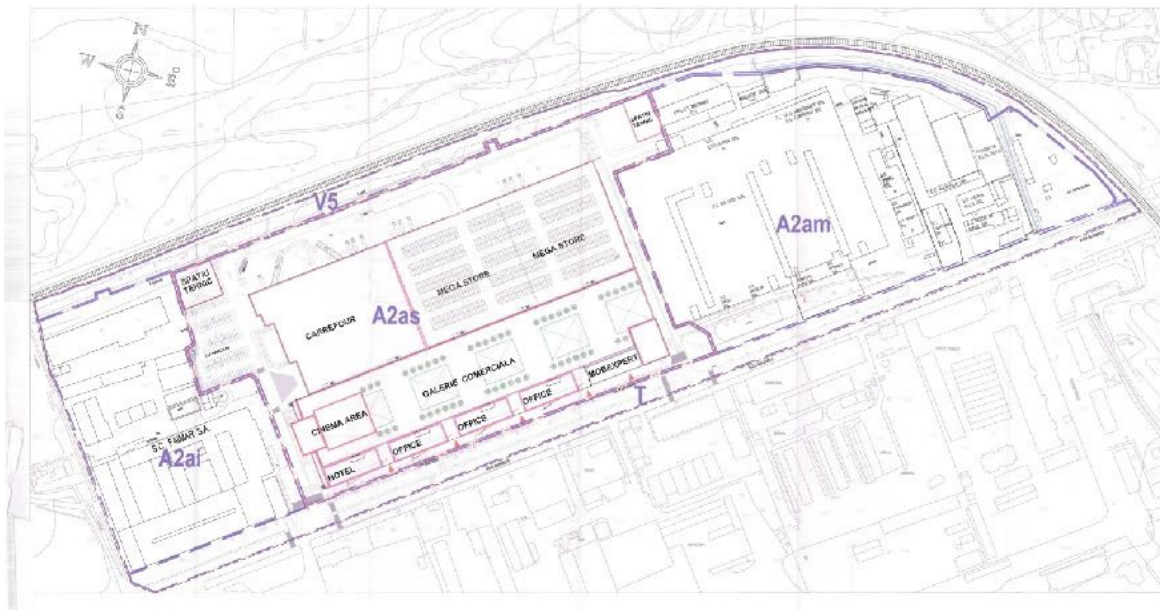
POT maxim = 70%

CUT maxim = 1,25 mp ADC/mp teren

Acest UTR se suprapune peste UTR A2a conform P.U.G. Baia Mare și anume: subzona unităților predominant industriale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

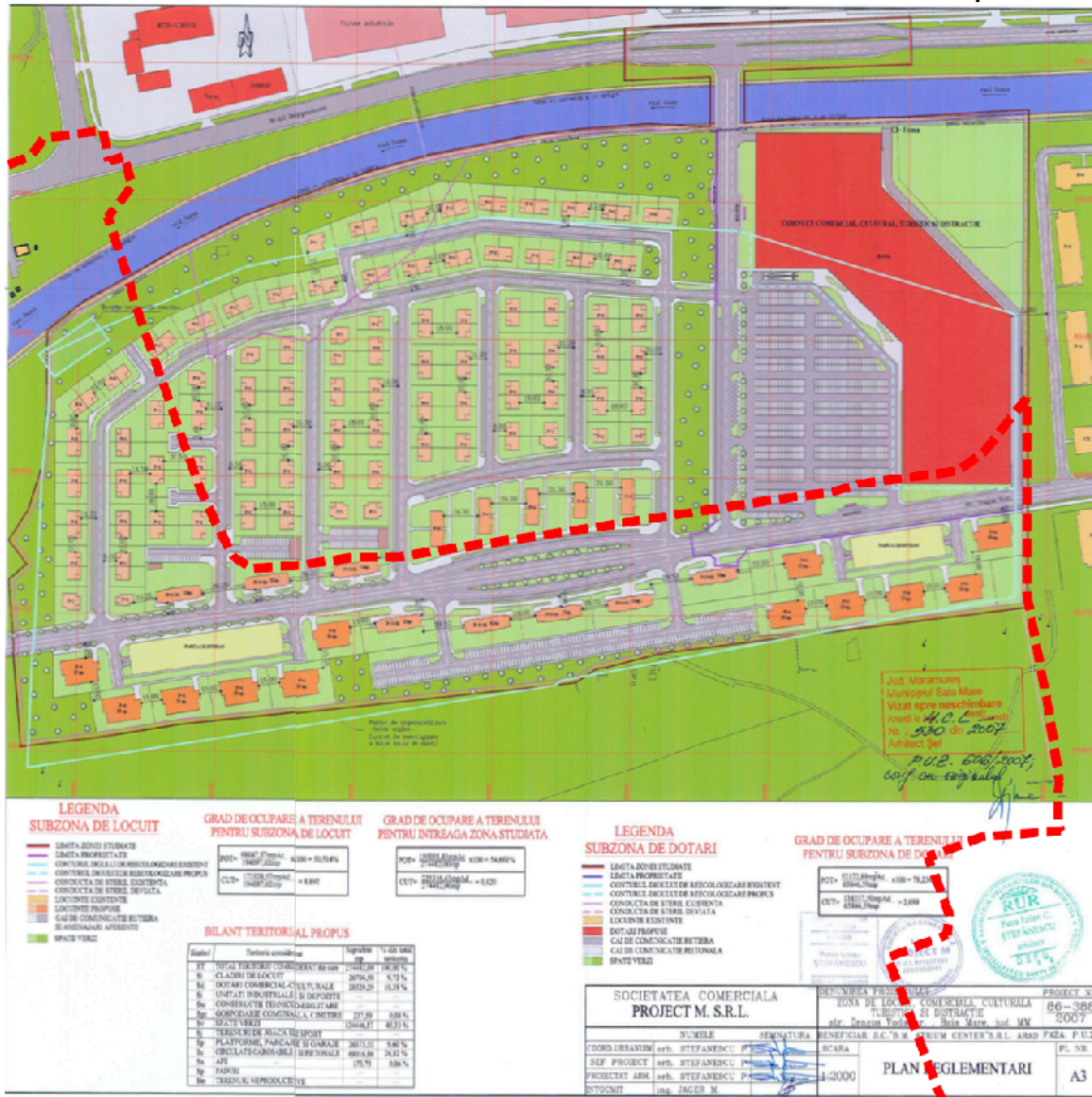


sursă: Municipiul Baia Mare

Noul regulament a permis transformarea zonei industriale în zonă de producție și servicii, stabilindu-se și o majorare a procentului de ocupare a teritoriului cu 5% (până la 55%). În situația reală din teren, în urma dezmembrării proprietății deținute de SC Maratex SA, ulterior SC Texeurokock SRL, în imobile mai mici și vânzarea acestora, au apărut noi activități industriale și de producție (producție sticlă COSMAGLASS, finisaj confecții textile WKS Romania, confecții textile AMATTI IMPEX, STIL AURA), dar s-au produs și reconversii funcționale de tipul comerț (magazine EKKA SA, DIEGO SRL) și servicii (bowling cafe OCTOPUS, atelier auto TENET, dezmembrări AUTOPRO, benzinărie ROMPETROL, studio foto PHOTO FUJI). Aceste modificări au fost determinate de cererea economiei de piață și oferta investitorilor privați.

PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ

- P.U.Z. Zonă de locuit, comercială, culturală, distracție și turism aprobat prin H.C.L. nr. 530/2007 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință: SI, Sv, Sc cf. Planșă de reglementări urbanistice aferentă P.U.Z aprobat prin H.C.L. nr. 530/2007 - coeficienți nespecificați



sursă: Municipiul Baia Mare

Pe același amplasament se realizează în prezent un alt PUZ pentru care s-a obținut avizul de oportunitate nr. 22/11.06.2019.

- P.U.Z. Zonă de gospodărie comunală - Subzona cimitirelor aprobat prin H.C.L. nr. 32/2012 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 1 - Zona de gospodărie comunală - Cimitir Biserica „Duminica Mironosițelor”

POT maxim = 5% - pentru fiecare loc de veci, respectând dimensiunile 2,50 m x 1,20 m
CUT maxim = 0,15 mp ADC/mp teren

UTR 2 - Zona de spații administrative aferente cimitirului

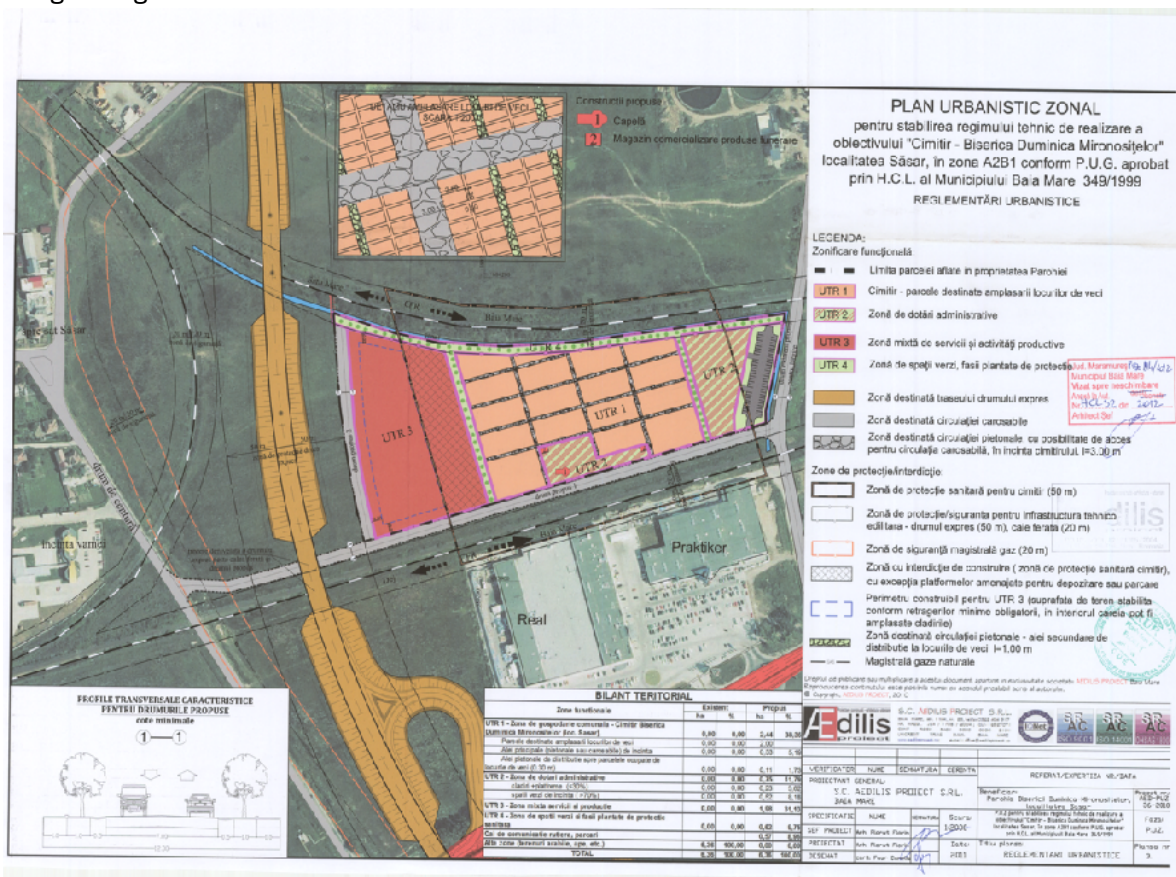
POT maxim = 30%
CUT maxim = 0,9 mp ADC/mp teren

UTR 3 - Zona mixtă de servicii și producție

POT maxim = 30%
CUT maxim = 0,9 mp ADC/mp teren

UTR 4 - Zona de spații verzi, fâșii plantate și protecție sanitară

Cf. Legii în vigoare



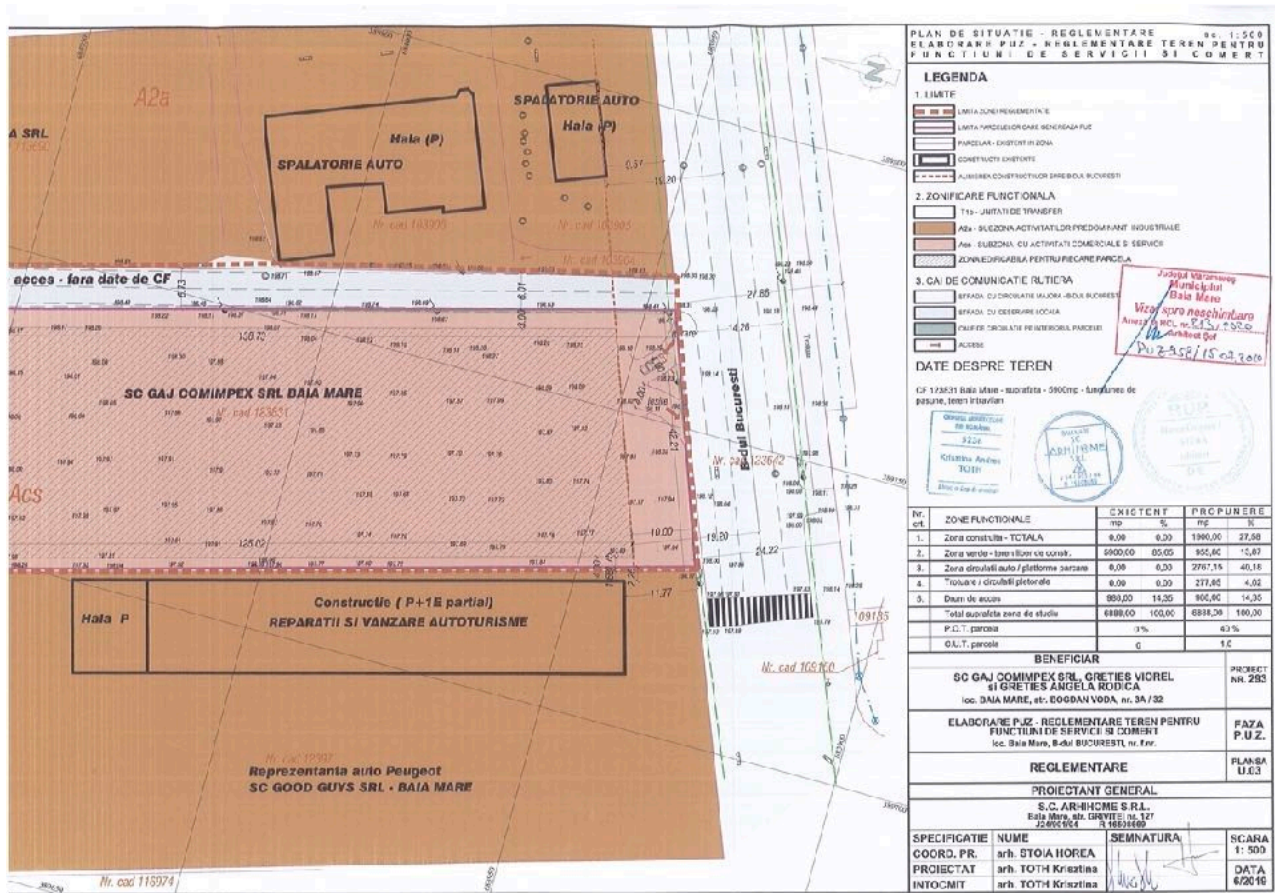
sursă: Municipiul Baia Mare

- P.U.Z. Reglementare teren pentru funcțiuni de servicii și comerț aprobat prin H.C.L. nr. 213/2020 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

Acs - Subzona cu activități comerciale și servicii

POT maxim = 40%

CUT maxim = 1,0 mp ADC/mp teren



sursă: Municipiul Baia Mare

Din perspectivă funcțională, situația existentă este compusă din:

- un țesut mixt constituit în ultimii 20 de ani la Bd. București, cu centre comerciale de mari dimensiuni, (Jysk, Auchan, BricoDepot, Dedeman, Selgros), zone logistice curierat (DPD/TNT), servicii specifice, birouri, zone de activități și producție, comerț specializat.
- un țesut de comerț și servicii - frontul sudic al Bd. Independenței (reprezentanțe și service-uri auto, showroom-uri specializate);
- o zonă de gospodărire comunală, respectiv stația de epurare a apelor uzate, care deservește rețeaua de canalizare a întregului oraș în centrul zonei de studiu;
- areale ocupate de locuințe improvizate - locuire insalubră în zona centrală a amplasamentului, dispuse izolat;
- o platformă de deșeuri pe malul sudic al râului Săsar.

PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ

Denumire UTR	Suprafață UTR conform PUG (mp)/PUZ	Procent existent	RH maxim/Hmax	POT maxim	CUT maxim
A2b1	222548,32	12,3%	20m	50%	10 mc/mp teren
A3	22548,46	1,2%	9m	50%	4,5 mc/mp teren
A5	123310,85	6,8%	conform PUZ	50%	4,5 mc/mp teren
CB4	9310	0,5%	conform PUZ	80%	2,4 mp ADC/mp teren
CC2	42624,76	2,4%	conform PUZ - P+10/P+6/P+3	80%	2,2 mp ADC/mp teren
G1	190974,29	10,6%	-	50%	-
V1a	100703,58	5,6%	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
V3b	171862,71	9,5%	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
V4	10580,23	0,6%	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
V5	36542,49	2,0%	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
V9	72560,66	4,0%	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
T1b	102438,14	5,7%	12m	50%	15 mc/mp teren
TC	30527,87	1,7%	-	-	-
A2ai	33842,65	1,9%		55%	1 mp ADC/mp teren
A2as	91981,53	5,1%		70%	1,25 mp ADC/mp teren
Acs	5353,65	0,3%	P+1/12m	40%	1 mp ADC/mp teren/ 12 mc/mp teren
UTR 1	25019,21	1,4%	-	5%	0,15 mp ADC/mp teren
UTR 2	7724,38	0,4%	P+2/10m	30%	0,9 mp ADC/mp teren
UTR 3	20199,46	1,1%	P+2/10m	30%	0,9 mp ADC/mp teren
UTR 4	12126,6	0,7%	-	-	-
UTR M (Locuire, comerț, cultură și turism)	96311,17	5,3%	-	-	-
T2	88527,26	4,9%	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
T1 - circulații	290116,99	16,0%	12m	50%	15 mc/mp teren
Total	1807735,26	100,0%	-	-	-

Bilanț teritorial existent în zona de studiu PUZ

Imaginea neunitară a zonei și dezvoltarea necoordonată, pe alocuri, a zonei de studiu își are sursa în:

- capitalul fragmentar s-a tradus în investiții necoordonate, având ca obiectiv principal marja de profit mare la un volum mic de afaceri;
- nerespectarea Regulamentelor Locale de Urbanism, cu marje „mici” de suprafețe adiționale, al căror raport beneficiu-cost nu justifică alterarea imaginii urbane - acest fenomen este specific piețelor periferice, emergente, reglementate insuficient (din perspectiva legislației naționale);
- insuficiența zonelor destinate dotărilor și echipamentelor publice;
- „calitatea” reziduală a spațiului public;
- Unele din terenurile needificate până în prezent au probleme de accesibilitate;
- Deși au fost prevăzute prin P.U.G. Mun. Baia Mare zone verzi destinate publicului și activităților sportive în lungul malurilor Râului Săsar, acestea nu au fost valorificate în cei 20 de ani, ele fiind în acest moment terenuri libere, neamenajate, în care este prezentă vegetație ce a crescut spontan și care contribuie la o imagine degradată a întregii zone;
- Spațiul public nu are un design de calitate, care să permită desfășurare de activități multiple, nefiind atractiv pentru petrecerea timpului liber outdoor.

Conform studiului de fundamentare „Corelare între PUG, documentații de urbanism aprobate ulterior și situația existentă” terenurile edificate care nu sunt corelate cu reglementările din documentațiile de urbanism în vigoare însumează o suprafață de aproximativ 77454 mp, reprezentând un procent de 4,3% din totalul de cca. 181 de ha ai zonei de studiu P.U.Z. Situația actuală a acestor terenuri nu corespunde reglementărilor în vigoare, având în vedere că:

- O parte dintre terenurile care au fost încadrate în zonele funcționale V3b (complexe și baze sportive), V4 (spații verzi pentru protecția cursurilor de apă și zonelor umede), V9 (fâșii și perdele de protecție) sunt terenuri în proprietate privată având construcții edificate. Conform Legii 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, articolul 18 (9) - “Terenurile înscrise în cartea funciară ca fiind în categoria curți-construcții, terenuri ce se află în proprietatea privată a persoanelor fizice sau juridice, nu pot fi inventariate sau declarate ca spații verzi, în sensul legii, decât după îndeplinirea procedurii de expropriere conform legislației în domeniu”.
- Există terenuri al căror POT depășește valoarea POT reglementată prin documentațiile de urbanism în vigoare.

Documentațiile de urbanism aprobate, care au făcut posibilă edificarea acestei zone, au fost respectate mai mult sau mai puțin întocmai reglementărilor aprobate - raportat la fondul construit - în principal în arealele unde s-au dezvoltat funcțiuni comerciale/de servicii polarizatoare ce atrag o mulțime de utilizatori, dar cu costuri suferite la nivelul imaginii urbane și a supraîncărcării sistemului de circulații publice.

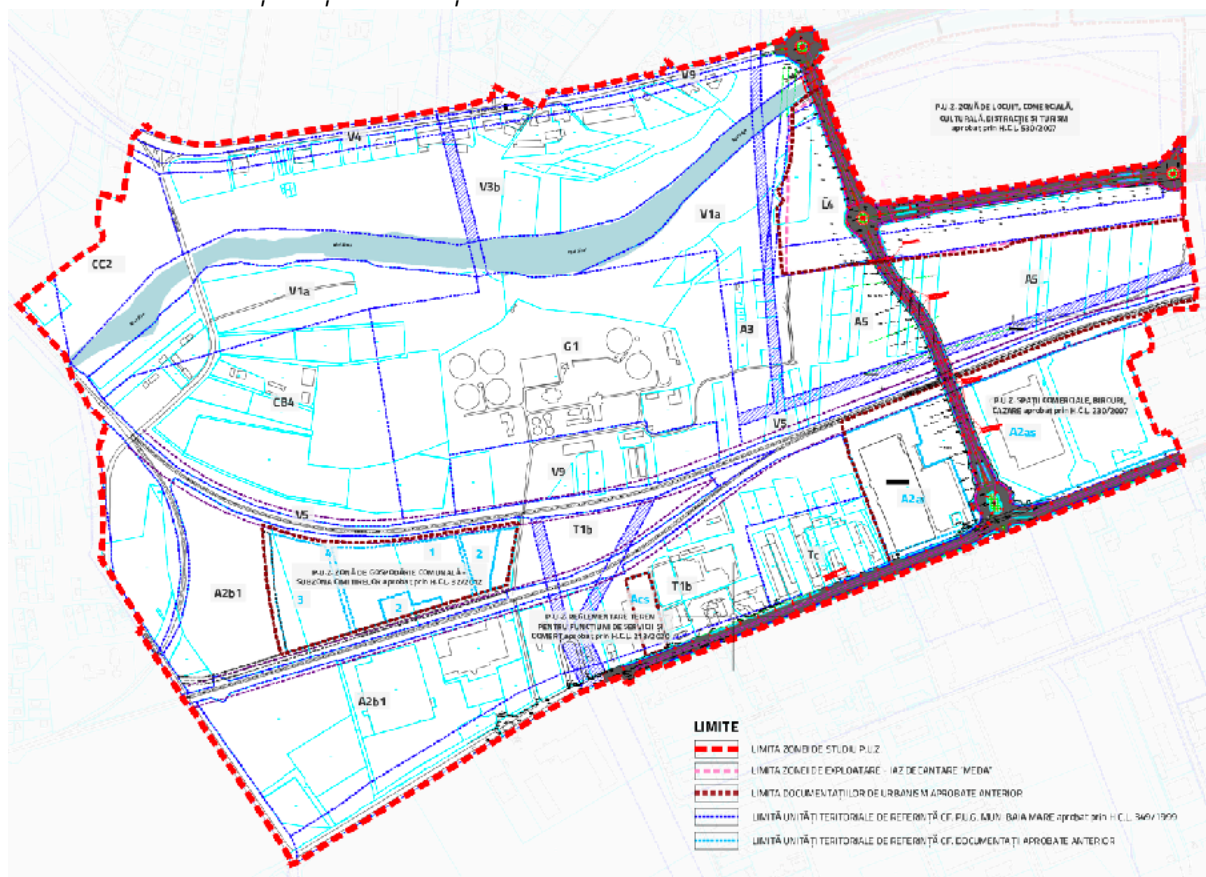
Investițiile fragmentare, neacordarea atenției asupra fondului construit și a aspectului clădirilor constituie cauzele care generează provocările principale pentru noua documentație de urbanism:

creșterea calității imaginii fondului construit, a spațiului public, organizarea corespunzătoare a sistemului de circulații, echiparea coerentă cu dotări publice.

În vederea corelării dezvoltării zonei cu soluțiile propuse prin documentațiile aprobate, în situația actuală funcțiunile admise prin P.U.G. sunt restrictive și neadevrate noii vocații urbanistice a zonei. Nevoia de adaptare la realitățile post-industriale a unei zone de producție apare odată cu modificarea fundamentală a profilului economic al zonei cu specializare în sectorul terțiar sau cuaternar. Astfel este necesară completarea utilizărilor admise la nivelul zonei prin Regulamentul Local de Urbanism aferent P.U.G. în vigoare, ținând seama de caracterul zonei și tendințele și posibilitățile de dezvoltare ale zonei.

Datorită localizării și specificului său, zona Pirită are potențialul și vocația de a deveni un nou cartier al orașului ce va conduce la reactivarea economică a întregii zone. Cu resurse importante de teren liber, zona Dragoș-Vodă poate deveni un nou centru urban, auto-sustenabil. Dispune de un context favorabil, având acces perimetral la artere importante de transport către alți poli urbani cu relevanță economică și acces la un element natural care permite agregarea de activități publice - râul Săsar.

Prezentul Plan Urbanistic Zonal are rolul de a actualiza reglementările unei zone constituite din cadrul municipiului și de a completa și armoniza situația dezvoltării actuale cu potențialul zonei redat de localizarea în cadrul orașului și vecinătățile imediate.



Unități teritoriale existente aferente zonei de studiu PUZ, sursa: autor

II.6. Echiparea edilitară

II.6.1. Stadiul echipării edilitare a zonei

Conform avizelor obținute până în prezent, zona studiată deține următoarele rețele de echipare tehnico-edilitară:

Alimentarea cu apă

Sistemul de alimentare cu apă potabilă din Municipiul Baia Mare cuprinde un singur sistem centralizat alimentat în totalitate din sursa de suprafață Runcu-Firiza. Există două stații de tratare a apei în funcțiune: Uzina de apă cu o capacitate de 950 l/s și microuzina cu o capacitate de 15 l/s care deservește zona din amonte de cartierul Ferneziu. Cu excepția cartierului Ferneziu, toată apa tratată curge gravitațional în sistemul de alimentare prin rezervoarele amplasate la Uzina de tratare a apei și pe strada Grivița.

Lungimea rețelelor de transport și distribuție este de 412 km, alimentarea cu apă fiind asigurată permanent, 24 din 24 ore, în regim gravitațional, iar pentru zonele înalte ale orașului sau pentru blocurile de locuințe P+10, presiunea și debitul sunt asigurate cu ajutorul unor stații de pompare simple sau stații de pompare tip hidrofor.

La nivelul Municipiului Baia Mare, lungimea totală a rețelei simple de distribuție a apei potabile era în anul 2019 de 410 km, cu 38% mai mare față de anul 2015 (Sursa: INSSE, baza de date Tempo Online), grație investițiilor continue derulate de administrația locală și de operatorul local de apă. Între anii 2015 și 2019 capacitatea de producție a apei potabile a crescut cu aproximativ 1%, ajungând la aproximativ 84 mii mc/zi, pentru a satisface necesarul de apă pentru consumul la nivel municipal, atât casnic, cât și industrial.

Rețeaua de distribuție a apei potabile din zona studiată este de tip inelar dar și ramificat. Conform informațiilor obținute de la S.C. VITAL S.A., privind rețelele de apă din zona studiată, rezultă următoarele:

- pe bulevardul București există două conducte de distribuție a apei potabile Ø 200 mm PEHD și Ø 400 mm Azbociment;
- pe bulevardul Independenței există o conductă de distribuție a apei potabile Ø 150 azbociment;

Rețeaua este întinsă pe zone ocupate cu imobile (locuințe, spații comerciale, zone de depozitare etc.). Gestionarea volumelor de apă distribuite se evidențiază prin aparatele de măsură montate pe branșamentele consumatorilor.

NECESARUL DE APA POTABILĂ – pentru obiectivele existente în zona de studiu PUZ, s-a calculat în conformitate cu standardele în vigoare:

- S.R. 1343 –1 –2006 Alimentări cu apă. Determinarea cantităților de apă potabilă pentru localități.

- STAS 1478 – 90 Alimentarea cu apă în construcțiile civile și industriale
- Formulele de calcul a debitelor de apă stabilite în S.R. 1343 – 1 – 2006 sunt:
- $Q_{zi\ med} = 1 / 1000 \sum Ni \cdot qi \cdot Kp \cdot Ks$
- $Q_{zi\ max} = Q_{zi\ med} \cdot Kzi$
- $Q_{orar\ max} = Q_{zi\ max} \cdot KO$

În care :

- Ni -consumatori din zonă
- qi -debitele specifice funcție de consumatori
- $Kp=1,15$ coeficient pentru pierderi tehnice, admisibile în sistem
- $Ks=1,1$ coeficient pentru nevoile proprii ale sistemului de alimentări cu apă și canalizare
- $Kzi=1,4$ coeficient de variație zilnică
- $KO=2$ coeficient de variație orară

BREVIAR DE CALCUL AL NECESARULUI DE APĂ POTABILĂ

Utilizatori	Nr consumatori	Debit specific	Debite de apă necesare					
			qi	Q zi med		Q zi max		Q orar max
		l/zi	mc/zi	l/s	mc/zi	l/s	mc/zi	l/s
1. Bd. București								
Utilizatori	2925	60	222	2,56	310,8	3,58	621,6	7,18
2. Bd. Independenței								
Utilizatori	178	60	13,51	0,15	18,91	0,21	37,82	0,42
3. Str. Europa								
Utilizatori	33	60	2,54	0,02	3,55	0,03	7,1	0,06

$Q_{zi\ med}=238,05mc/zi$

$Q_{zimax}=333,27mc/zi$

$Q_{orar\ max}=666,54 mc/zi$

Canalizare și epurare

La nivel municipal, Baia Mare, la finalul anului 2019 se regăseau 345 km de rețea de canalizare, cu o creștere substanțială de 72% față de anul 2015, grație investițiilor constante realizate de operatorul VITAL SA în ceea ce privește infrastructura edilitară.

La nivelul zonei de studiu PUZ exista trei conducte de canalizare pe bulevardul București cu diametre variabile, începând de la Dn200 mm; aceste conducte de canalizare deversează apele uzate în două colectoare de canalizare Dn1000 mm care descarcă în Stația de Epurare.

Pe bulevardul Independenței, pe un anumit sector care se află în afara zonei studiate, se află o rețea de canalizare cu diametre Dn400 mm - Dn500 mm care descarcă într-un colector de canalizare Dn600 mm ce traversează zona studiată în prezentul PUZ.

În zona studiată prin prezentul PUZ se află și două colectoare de canalizare Dn2000 mm care preiau apele uzate din zonele adiacente (zona străzilor Dragoș Vodă, Gării, Cuza Voda etc.).

Rețeaua este întinsă pe zone ocupate cu imobile (locuințe, spații comerciale etc.). Pentru zona studiată debitele de canalizare necesare calculate pentru situația existentă sunt următoarele:

Q zi med=238,05mc/zi

Qzimax=333,27mc/zi

Qorar max=666,54 mc/zi

Alimentare cu energie termică

Alimentarea cu energie termică a clădirilor din zona modernă a Municipiului Baia Mare, care reprezentau în 1990 circa 70% din totalul apartamentelor, s-a realizat înainte de acest an de la o centrală termică din zonă industrială (CTZI) funcționând pe gaze naturale și care producea apă fierbinte și abur de înaltă presiune, precum li de la centrale termice pentru ansambluri urbane. Din cauza costurilor mari, treptat, consumatorii s-au debrășat de la sistemul public de alimentare cu apa caldă și căldură. În cele din urma a fost sistată activitatea de furnizare centralizată a energiei termice. În acest moment asigurarea apei calde și a agentului termic se soluționează integral în sistem local.

Alimentarea cu căldură a Municipiului Baia Mare este strâns legată de alimentarea cu gaze naturale, acestea constituind principalul combustibil utilizat, circa 85% dintre gospodăriile fiind racordate la rețeaua de gaze, ponderea acestora urmând să crească în următorii ani.

Sistemele de bază în alimentarea cu căldură ale Municipiului Baie Mare, în prezent, sunt următoarele:

- prin centrale termice cu caracter individual aparținând diferitelor persoane fizice sau juridice și care deservește locuințe sau sedii individuale;
- local cu sobe cu gaze naturale.

Sistemul utilizat în mod curent în cazul apartamentelor din blocurile de locuit este cel cu centrale murale cu tiraj forțat pe gaze naturale.

Avantajele centralelor termice individuale și ale micro-centralelor termice murale de apartament, precum și posibilitățile sporite de alimentare cu gaze naturale prin reducerea consumului industrial au făcut ca Municipiul Baia Mare să fie primul oraș important al țării complet debrășat de la sistemul de alimentare centralizată cu energie termică.

Alimentarea cu energie electrică

Analizând amplasamentele, puterea și legăturile instalațiilor de transport și distribuție de înaltă și foarte înaltă tensiune se poate aprecia ca alimentarea cu energie electrică a municipiului Baia Mare este relativ bună și suficient de sigură. În momentul actual nu se pune problema unui deficit de putere, mai ales dacă se are în vedere și diminuarea activității economice în unitățile industriale energetice. În ceea ce privește interacționarea între rețelele electrice și celelalte unități ale municipalității nu sunt disfuncționalități majore.

Liniile electrice de înaltă tensiune LEA 110 KV, LEA 220KV aflate pe teritoriul orașului Baia Mare repartizează energie electrică diferitelor stații de transformare distribuite în teritoriu. De la aceste stații tensiunea de 110 KV este coborâtă la 20, 10 sau 6 KV (în municipiul Baia Mare coexistă cele trei valori de tensiune medie) și, prin intermediul rețelei de medie tensiune a orașului, sunt alimentate posturile de transformare amplasate lângă consumatori. Acestea, la rândul lor, reduc media tensiune până la 0,4 kV (joasă tensiune), pe care o distribuie în continuare abonaților prin rețeaua de joasă tensiune.

Pe teritoriul studiat în prezentul PUZ studiat se află mai multe linii electrice subterane de joasă tensiune LES 0,4 kV, de medie tensiune LES 10kV, linii electrice aeriene de înalta tensiune de 110kV și 220kV, linii electrice aeriene de joasa tensiune LEA 0,4 kV și posturi de transformare de 10kV/0,4 kV.

Traseele LES sunt amplasate, de regulă, pe căile publice în zonele destinate circulației pietonale, la adâncimi cuprinse între 0,8-1,00 m, cu unele excepții în cazul unor intersecții cu alte rețele sau obstacole. Subtraversările străzilor, aleilor și trotuarelor sunt realizate în tuburi de protecție îngropate, astfel încât înlocuirea cablurilor în caz de defect să se poată face fără spargerea carosabilului.

Alimentarea rețelelor electrice de joasă tensiune 0,4 kV destinate alimentării consumatorilor și iluminatului public din zona studiată se face radial din posturile de transformare realizate în cabină de zidărie, cu posibilități de anclanșare automată.

În zona amplasamentului studiat nu există rețele electrice de joasă tensiune de 0,4 kV destinate alimentării noilor consumatori și iluminatului public.

Rețeaua de joasă tensiune (0,4 kV) este:

- de tip complex buclă (cu mai multe legături între posturile de transformare de alimentare cu energie electrică);
- de tip buclată cu funcționare radială.

Rețelele de joasă tensiune sunt de tip subteran realizate cu cabluri tip ACYABY cu secțiune 70-150 mmp.

Alimentarea consumatorilor

Evoluția consumului de putere și energie electrică după anul 1990 s-a modificat corespunzător cu activitatea economico-socială. Consecințele evoluției consumului de energie electrică se manifestă în

special pe plan investițional, dar și în cel al dotării cu echipamentele necesare desfășurării unei activități intense de gestionare corectă și exploatare optimă a bazei energetice.

Sistemul actual de alimentare cu energie electrică și lucrările efectuate de SDEE Transilvania Nord, urmăresc realizarea unor injecții de putere în rețeaua de joasă tensiune. Astfel, s-a procedat la redistribuirea consumatorilor, secționarea rețelelor existente în vederea echilibrării eforturilor de transformare, fapt ce a condus la satisfacerea cerințelor consumatorilor. La fiecare consumator există firda de bransament echipate cu siguranțe și contoare de măsurare a energiei electrice.

Nu se înregistrează căderi de tensiune și s-a redus substanțial numărul întreruperilor în alimentarea cu energie electrică. Distribuția energiei electrice la consumatori este realizată printr-un sistem radial de rețele de tip aerian și subteran la tensiunea de 0,4 kV.

Iluminat public

Alimentarea circuitelor de iluminat public este făcută din rețeaua de joasă tensiune. Sunt utilizați pentru iluminat stâlpi din beton echipați cu corpuri de iluminat cu lămpi cu LED. Acționarea iluminatului public se face automat, prin intermediul punctelor de aprindere programabile. Starea iluminatului pe principalele artere de circulație este bună, însă pe străzile secundare și pe aleile pietonale nivelul de iluminare este insuficient.

Breviar de calcul pentru alimentarea cu energie electrică în situația existentă:

1. B-dul Bucuresti

a) spații depozitare, comerciale, servicii

$$93\ 708,5\ \text{mp} \times 50\ \text{W/mp} = 4\ 685\ 425\ \text{W} = 4\ 685,42\ \text{kW}$$

2. B-dul Independentei

a) spații depozitare, comerciale, servicii

$$9\ 591\ \text{mp} \times 50\ \text{W/mp} = 479\ 550\ \text{W} = 479,55\ \text{kW}$$

3. Strada Europa

a) spații depozitare, comerciale, servicii

$$2\ 157\ \text{mp} \times 50\ \text{W/mp} = 107\ 850\ \text{W} = 107,85\ \text{kW};$$

Puterea instalată totală este: $P_{it} = 5\ 272,82\ \text{kW}$

Puterea maximă simultan absorbită din rețea va fi: $P_{msa} = K_u \times P_{it} = 0,8 \times 5\ 272 = 4\ 218\ \text{kW}$

K_u – factor de utilizare a receptoarelor ($K_u = 0,8$)

Puterea maximă simultan absorbită din rețea va fi: $P_{msaT} = k_{s1} \times P_{msa} = 0,5 \times 4\ 218\ \text{kW} = 2\ 109\ \text{kW}$

k_{s1} – coeficient de simultaneitate între consumatorii racordați la această linie. Puterea aparentă necesară va fi: $S_u = (1,1 \times 2\ 109) / 0,92 = 2\ 511\ \text{kVA}$

Unde: 1,1 – factor ce ține seama de căderile de tensiune pe linii

$\cos\phi$ – factorul de putere

Pentru alimentarea consumatorilor sunt necesare mai multe posturi de transformare astfel încât să fie acoperit necesarul aferent de energie electrică. Soluția de alimentare cu energie electrică se va definitiva în cadrul unui Studiu de Soluție, conform avizului ce va fi emis de SDEE Transilvania Nord.

Alimentarea cu gaze naturale

Din datele existente la nivelul bazei de date statistice Tempo Online (INSSE) rezultă faptul că lungimea totală a conductelor de distribuție a gazelor la nivelul Municipiului Baia Mare în anul 2019 era de 291 km, în creștere cu 5,8%. Cantitatea de gaze naturale distribuită la nivelul Municipiului Baia Mare în anul 2019 a fost de 59745 mii mc, din care 40401 mii mc pentru uz casnic (68%). Față de anul 2015 s-a înregistrat o scădere a consumului cu 3% în rândul consumatorilor casnici și cu 8% a consumului industrial.

Breviar de calcul al necesarului de gaze naturale în situația existentă:

Pentru încălzirea cu microcentrale termice, pentru spațiile de locuit, debitul instalat de gaze $g_2 = 3,70 \text{ m}^3\text{N/h} \cdot \text{gospodărie}$, defalcat astfel:

- 2,73 m³N/h - microcentrală termică pentru încălzire și preparare a.c.m.;
- 0,67 m³N/h - mașină de gătit tip aragaz pentru prepararea hranei;
- 0,30 m³N/h - cotă parte dotări publice (≈6%).

Pentru încălzirea spațiilor comerciale, administrative, prepararea apei calde menajere și utilizări tehnologice (alimentație publică), s-a considerat o caracteristică termică:

- $q_{\text{înc.1}} = 25 \text{ W/m}^3$

și a celor de depozitare;

- $q_{\text{înc.2}} = 10 \text{ W/m}^3$

1. B-dul București

a) Spații depozitare, comerciale, servicii

$327\,979 \text{ m}^3 \times 25\text{W/m}^3 = 8\,199 \text{ kW}$;

$8\,199\text{kW} \times 0,1 \text{ m}^3\text{N/h/kW} = 819 \text{ m}^3\text{N/h}$;

2. B-dul Independenței

a) Spații depozitare, comerciale, servicii

$33\,568 \text{ m}^3 \times 25\text{W/m}^3 = 839 \text{ kW}$;

$839\text{kW} \times 0,1 \text{ m}^3\text{N/h/kW} = 83,9 \text{ m}^3\text{N/h}$;

3. Strada Europa

a) Spații depozitare, comerciale, servicii

$7\,550 \text{ m}^3 \times 25\text{W/m}^3 = 188\text{kW}$;

$188\text{kW} \times 0,1 \text{ m}^3\text{N/h/kW} = 18,8\text{m}^3\text{N/h}$;

$Q_{\text{total}} = 921,72 \text{ m}^3\text{N/h}$

Calculul debitului necesar instalat de gaze s-a făcut în ipoteza unui randament de 95% și puterea calorifică superioară a gazelor naturale $P_{ci} = 10,5 \text{ kWh} / \text{m}^3\text{N}$.

Echipamentele noi vor respecta prevederile Directivei Europene ErP 2009/125/CE privind performanțele energetice și de mediu a tuturor produselor consumatoare de energie, axată în principal pe tehnologia condensării.

Telecomunicații

Rețeaua de comunicații ce deservește abonații din teritoriului studiat este de tip aerian și subteran, pozată pe stâlpii din beton ai rețelei de iluminat public și este echipată cu cabluri distribuite pe arterele de circulație și în interiorul zonei studiate.

II.6.2.Principale disfuncționalități

În urma analizei situației existente s-au constatat următoarele disfuncționalități și lipsuri ale zonei de studiu:

FUNȚIUNI ȘI DOTĂRI

- există o serie de disfuncții privind raza de deservire a dotărilor educaționale, care ar fi necesare a deservi cele două zone de locuire, iar dotarea zonelor cu unități sanitare de tip clinică este slab deservită, respectiv numai zona 2 de locuire este parțial deservită de acest tip de funcțiune conexă locuirii.
- În ceea ce privește deservirea zonei cu unități comerciale sau de servicii, aceasta este una echilibrată și deservește în totalitate aceste zone;
- dotările de tip creșă, acestea nu deserveșc nici din punct de vedere al izocronelor, dar nici din punct de vedere al capacității acestora.

STRUCTURĂ MORFOLOGICĂ ȘI FOND CONSTRUIT

- zona de studiu este caracterizată de o varietate în ceea ce privește gabaritul și amprenta construcțiilor la sol;
- Diferențele de dimensiuni atât de mari ale clădirilor accentuează lipsa unei planificări de ansamblu la nivel zonal;
- O altă disfuncționalitate specifică zonei de studiu din punctul de vedere al fondului construit este lipsa unei coerențe în ceea ce privește aspectul exterior al construcțiilor. Fațadele clădirilor sunt foarte diferite din punctul de vedere al materialelor folosite, al cromaticii și al dispunerii panourilor publicitare.
- Deși fondul construit al zonei de studiu se află în cea mai mare parte într-o stare foarte bună, au fost identificate clădiri aflate în stare de degradare, care necesită intervenții majore de reabilitare. Majoritatea construcțiilor aflate în stare de degradare au fost identificate în zona centrală a zonei de studiu, în ansamblul stației de epurare a apei.
- La nivelul bulevardului București a fost identificat un număr mic de construcții aflate în stare de degradare sau în stare satisfăcătoare din punctul de vedere al fondului construit.
- Una dintre principalele disfuncționalități ale fondului construit din zona de studiu este prezența locuințelor spontane, parazitare, din estul stației de epurare a apei, nu doar din cauza imaginii lor

deficitare, ci și din cauza insalubrității. Totodată, o mare parte dintre terenurile din această zonă sunt în prezent terenuri neconstruibile, din cauza lipsei unui acces la o arteră de circulație.

- Morfologia țesutului urban din zona de studiu este caracterizată de dezordine, din cauza lipsei unei planificări coerente și care să abordeze țesutul la o scară mezzo/macro-teritorială. Această lipsă a unui ritm/ a unei ordini este accentuată la nivelul bulevardului București de retragerile diferite ale construcțiilor față de aliniament.

SPAȚII VERZI

- Zona care a generat PUZ nu este suficient deservită de spații verzi pentru loisir. În imediata proximitate a sa se află doar spații verzi de tip scuar, cea mai apropiată grădină urbană aflându-se la o distanță de aproximativ 2,1 km, iar singurul parc din municipiu - Parcul "Regina Maria", la aproximativ 3,2 km.
- Spațiile verzi din zona de mal este inaccesibilă publicului, cu excepția zonei podului de pe strada Europa care supratraversează râul.
- Vegetația de aliniament este prezentă într-o măsură mică de-a lungul străzilor. Adiacent bulevardului București, pe partea sudică, se remarcă realizarea recentă a unei investiții prin care a fost plantată vegetație de aliniament. În partea de nord a zonei de studiu, pe bulevardul Independenței, sunt prezente doar mici segmente de vegetație de aliniament.
- Deși în zona de studiu există o suprafață mare de spațiu verde, acesta este neamenajat și nu poate fi folosit de populația din proximitate pentru întreprinderea de activități de odihnă, loisir, agrement, sport etc.
- În zona de studiu au fost identificate spații verzi insalubre, în special în zona de est, în proximitatea locuințelor colective.

CIRCULAȚII

- Zona centrală a amplasamentului este cunoscută sub numele de „Pirită” deoarece este ocupată în anumite „vetre” izolate, de locuințe spontane, insalubre, edificate ilegal, ocupate de persoane din categorii sociale vulnerabile - aflate în risc de excluziune socială din cauza sărăciei extreme. De asemenea, nu există utilități, acces rutier sau orice alte dotare urbană în aceste areale, ridicându-se astfel inclusiv probleme de sănătate publică; Acest lucru face ca zona să fie neatractivă și nesigură pentru locuitorii orașului;
- Traversarea Râului Săsar de la est la vest nu a permis conectarea rețelei stradale, împărțind zona de studiu în două;
- Permeabilitatea scăzută în interiorul zonei de studiu - nu există artere interioare cu caracter de bulevard urban = Nord - Sud și Est - Vest care să structureze noua zonă de dezvoltare, ci doar artere perimetrare;
- Nu sunt prevăzute culoare de circulații necesare deservirii coerente a zonei din punctul de vedere al circulațiilor - accesibilitate auto, velo, pietonală;
- Suprasolicitarea infrastructurii rutiere la ore de vârf: Bd. București și Bd. Independenței, cât și pe Str. Europa;

- Lipsa parcajelor amenajate, deși există zone disponibile, de pământ, utilizate în prezent drept parcare, deci de aici reiese nevoia de locuri de parcare;
- Pachetele de cale ferată ce traversează zona de la Est la Vest reprezintă o barieră fizică, ce împarte zona în mai multe subzone ce nu beneficiază de accesibilitate, în acest moment existând un singur punct de trecere la nivel peste calea ferată ce se înfundă în zona de gospodărie comunală (stația de epurare) aflată în centrul zonei studiate; mai mult decât atât, pachetele CF împiedică o dezvoltare coerentă, integrată, compactă a noii zone;
- Tronsonul de cale ferată ce traversează orașul este neadaptat unui trafic conform normelor europene în vigoare, cu treceri la nivel care nu dispun de instalații automate de semnalizare rutieră, fiind fără bariere și nepăzite.
- Nu există infrastructură velo;

ECHIPARE TEHNICO-EDILITARĂ

Alimentarea cu apă

- rețeaua s-a dezvoltat treptat în funcție de extinderea fondului construit.
- rețeaua de distribuție a apei potabile nu este realizată în totalitate în sistem inelar, fapt ce duce la întreruperi în alimentarea cu apă a tuturor consumatorilor de pe o stradă atunci când apar intervenții la rețea în caz de defect;
- existența unor rețele de distribuție a apei potabile cu durata de viață depășită;

Canalizare și epurare

- sistemul de canalizare a fost proiectat și executat în baza normelor și normativelor tehnice în vigoare la datele respective, ce cuprindeau prescripții de calcul minimale în ceea ce privește determinarea debitelor de precipitații, a frecvenței, a duratei și a intensității ploii de calcul față de prescripțiile
- Standardului actual 1846-2/2007.
- situația constructivă existentă este radical diferită de cea luată în calcul la proiectarea și execuția inițială și de etapă a sistemului de canalizare, când spațiile verzi și terenurile neamenajate ocupau o suprafață considerabilă și preluau apele din precipitații.
- debitele de precipitații necesar a fi preluate de sistemul de canalizare au crescut considerabil prin creșterea coeficientului de scurgere și scăderea coeficientului de infiltrație în sol, generate de incidența gradului de urbanizare al municipiului, de construirea inclusiv pe spațiile verzi sau neamenajate (spații ce se puteau amenaja ca bazine de retenție), cât și a schimbării condițiilor climatice produse în ultimul deceniu .
- lipsa parțială a rigolelor și șanțurilor de scurgere sau întreținerea necorespunzătoare a celor existente

Alimentarea cu energie electrică

- existența unor linii electrice de medie tensiune LES 10kV cu durata de viață depășită;
- existența unor linii electrice aeriene de joasă tensiune LEA 0,4 kV având secțiunea conductoarelor subdimensionată;

- aglomerarea rețelelor electrice cu cele de telecomunicații pe stâlpii de iluminat creează disfuncții în utilizare și o imagine urbană dezordonată și inestetică, deși în ultimii ani s-a procedat la relocarea rețelelor în subteran și eliberarea stâlpilor, însă nu în toate zonele.

Alimentarea cu gaze naturale

- Datorită proiectării și punerii în operă a unor rețele și echipamente cu luarea în considerare a cerințelor viitoare pentru cel puțin un deceniu, a exploatării atente și remedierii cu rapiditate a defecțiunilor apărute, în rețelele de alimentare cu gaze naturale nu s-au înregistrat defecțiuni majore.

Telecomunicații

- Principala disfuncționalitate este reprezentată de pozarea aeriană a acestor rețele, acest lucru creând un aspect inestetic. De asemenea, pozarea aeriană expune rețelele de comunicații la influențele externe (ploi, vânt, zăpadă, îngheț etc.).

MEDIU

- Principalele aspecte cu impact asupra calității mediului sunt calitatea infrastructurii tehnico-edilitare și a infrastructurii de circulații carosabilă, prezența fostului iaz de decantare Meda în această zonă (zonă ce a fost ecologizată), prezența rampei de gunoi și existența unor zone cu risc de inundații.
- Degradarea suprafeței de rulare a străzilor conduce la valori de poluare cu noxe mai ridicate întrucât timpul de deplasare se reduce, iar timpul petrecut într-o anumită zonă crește. Prin urmare, reabilitarea străzilor, este nu doar o necesitate pentru o deplasare mai facilă, dar are implicații și în calitatea aerului. Mai mult decât atât, zgomotul produs de autovehicule la trecerea pe o suprafață de rulare cu gropi, crăpături sau denivelări este mai ridicat. Pe de altă parte, faptul că la nivelul zonei industriale sistemul de circulații nu este unul optimizat contribuie la formarea unor rute de deplasare mai anevoioase și, din nou, la o creștere a valorilor de poluare cu noxe din traficul auto.
- În zona industrială loturile sau construcțiile fără activitate reprezintă o potențială sursă de poluare cu praf în arealul imediat învecinat. Degradările imobilelor reprezintă nu doar o disfuncționalitate de ordin vizual, dar și din punct de vedere al calității aerului, în măsura în care nu prezintă activități.
- De asemenea, printre disfuncțiile identificate la nivelul zonei se pot enumera Depozitul de deșeuri industriale (rampa Săsar), limitrof la drumul de centură/Strada Europa, aflată la o distanță relativ redusă de zona de locuit constituită la estul zonei de studiu PUZ (cartierul de blocuri Dragoș Vodă). Nu există o barieră vegetală de protecție împotriva acestei posibile surse de poluare cu praf și emisii poluante, generate de aceste deșeuri industriale, în special materiale rezultate din construcții.
- În ceea ce privește riscul de inundabilitate al zonei, având în vedere prezența Râului Săsar în partea nordică a zonei de studiu, zona limitrofă albiei râului poate fi afectată din punct de vedere al inundațiilor, însă probabilitatea de inundație este mică, de 1 la 100 de ani, datorită configurației morfologice a albiei de râu și a zonei adiacente.

IMOBILIAR

- Municipiul Baia Mare cunoaște o creștere exponențială în ultimii 20 ani a numărului de locuințe, din anii 2000 până la finalul anului 2019 numărul unităților locative (locuințe individuale și colective), numărul acestora crescând cu 11,17%, în două decenii, conform datelor I.N.S.S.E.
- Se poate observa cum zona vestică a orașului, din care face parte și Planul Urbanistic Zonal ce a generat prezentul studiu, este caracterizată de o mixitate funcțională accentuată. În vecinătate, există rezerve generoase de teren intravilan la prețuri reduse (unde terenurile sunt de 6,7 mai ieftine ca celelalte zone fiscale ale Municipiului), completate cu o infrastructură rutieră eficientă, dar și de transport public.
- Bd. București a cunoscut o dezvoltare accentuată în ultimii 10 ani (pe sectorul între Podul Gării și intrarea în oraș) - speculând suprafețele mari care permite edificarea de zone comerciale reprezentative - generându-se aici cel mai mare pol comercial la nivelul Municipiului Baia Mare.

II.7. Probleme de mediu

Surse de poluare

La Nord-Vestul stației de epurare se află **Depozitul de deșeuri industriale** (rampa Săsar), limitrof la drumul de centură/Strada Europa și drumul național Satu Mare - Baia Mare, la aproximativ 1,5 km de zona locuită, fiind în administrarea societății S.C. Drusal S.A. Baia Mare. Rampa este supraterană și dispune de o suprafață de 3 ha, cu o capacitate totală de 350000 - 400000 mc, capacitatea ocupată fiind de aproximativ 190000 m. De asemenea, terenul pe care se află această rampă de deșeuri se află în domeniul privat al Municipiului Baia Mare. ¹

Această rampă de gunoi se află la o distanță relativ mică - 500 m față de zona de case din nordul sitului, respectiv aprox. 5km față de zone de locuințe colective existente, respectiv blocurile din Cartierul Dragoș Vodă și din acest motiv poate genera probleme de sănătate locuitorilor, prin dispersia particulelor de praf asupra acestor zone de locuit.

De asemenea, prezența acestei rampe de gunoi este și unul din motivele existenței în imediata proximitate a zonei de locuințe insalubre edificate ilegal "în vetre" din zona Pirită, ocupate de persoane din categorii sociale vulnerabile și aflate în risc de excludere socială din cauza sărăciei extreme. Această categorie vulnerabilă își câștigă existența în deosebi și prin reciclarea fierului găsit la această groapă, iar lemnele sunt folosite pentru încălzirea locuințelor-ocioabe sau chiar pentru construirea acestor case. ²

Alunecări de teren

La nivelul municipiului, suprafața totală a suprafețelor ce prezintă alunecări de teren este de 49,76 ha din care:

- 20,16 ha – probabilitate medie (40,5%) la alunecare de teren;

¹ http://apmmm-old.anpm.ro/files/APM_Maramures/Starea_Mediului_in_RO/Pag_3053/RASM_2002/RAS-M_2002.htm

² <http://www.documentaria.ro/content/archives/44139>

- 14,5 ha – probabilitate mare (29,2%) la alunecarea de teren;
- 15,1 ha – probabilitate medie mare (30,3%) la alunecarea de teren.

Amplasamentele supuse riscului de alunecare de teren sunt localizate în partea nordică a intravilanului, în zona deluroasă a acestuia. Din această cauză, **zona de studiu nu prezintă riscuri de alunecări de teren.**

Calitatea solului

Pe teritoriul PUZ se regăsește o parte din fosta zonă de exploatare - Iazul de Decantare Meda, care a fost ecologizat, în prezent aflându-se liber de orice sarcină din punct de vedere ecologic. Ecologizarea fostului Iaz de Decantare Meda s-a realizat de către firma SC Transgold SA, în anul 2012. Șantierul aparținea societății Romalbyn Mining SRL, care a fost înființată în 1996 pentru recuperarea aurului din haldele de steril din zona Meda și pentru ecologizarea zonei. Romalbyn Mining SRL era o asocierie între compania de stat Remin SA (42%) și firma australiană Esmeralda Exploration Ltd (50%).

În urma prelucrării sterilului din Iazul de Decantare Meda – Baia Mare, în anul 2012 s-a eliberat suprafața de 21,4 ha aferentă acestuia, s-a efectuat dezafectarea construcțiilor și instalațiilor și realizarea parțială a barierei verticale impermeabile și a drenului colector. Activitățile de reconstrucție ecologică, au constat în: dezafectarea construcțiilor și instalațiilor existente în zonă, realizarea unei bariere verticale impermeabile de beton pentru a separa amplasamentul de zona adiacentă, executarea unui dren colector, colectarea apelor pluviale din afara perimetrului și descărcarea lor în râul Săsar prin două canale colectoare, realizarea unei bariere permeabile reactive pentru decontaminarea apelor subterane din amplasament, acoperirea amplasamentului cu două straturi permeabile succesive din balast și sol vegetal și realizarea unui covor vegetal

Iazul Meda, ce se afla în administrarea și activitatea productivă a Romalbyn avea ca scop extracția de conținut util – aur și argint – din deșeuri miniere, fiind parcurse mai multe etape tehnologice. Iazul Aurul, este un Iaz de Șes cu dezvoltare spre interior, cu o baza impermeabilizată, cu membrană geosintetică. Sistemul de drenaj al Iazului este alcătuit din dren de contur și stație de pompare a apei drenate înapoi în Iaz. **Sterilul depus pe Iazul Aurul provenea din exploatarea Iazului de Decantare Meda,** situat pe teritoriul municipiului Baia Mare, **ce se afla parțial în zona de intervenție PUZ,** la sud de Uzina de Preparare, de care era despărțit doar prin drumul de acces și culoarul de conducte pentru turbureală (sterilul în suspensie adus pentru a fi prelucrat în uzină). **Iazul Meda s-a format în partea de vest a orașului la mijlocul secolului XX, când, la acea vreme, Flotația Săsar prelucra minerul scos din exploatarea din zona Baia Mare și nu numai.** Se folosea procesul tehnologic clasic, al cianurării. Iazul Meda a avut 4,5 milioane de tone de steril. Un Iaz clădit pe un teren fără pregătiri speciale, specifice. În acei ani, problemele de mediu nu erau o prioritate.



Zona fostului iaz de Decantare Meda. Sursa: Prelucrare autor

II.8. Opțiuni ale populației

- *Se va detalia ulterior după parcurgerea etapelor de informare și consultare a populației.*

III. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

III.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

1. Studiu topografic;
2. Corelare între PUG, documentații de urbanism aprobate ulterior și situația existentă
3. Studiu de fundamentare privind fondul construit și morfologia parcelarului
4. Studiu Geotehnic
5. Studiu de fundamentare privind organizarea circulației și a transporturilor
6. Analiza privind provocările de mediu
7. Studiu de fundamentare privind sistemul de spații verzi
8. Analiza utilităților publice, tehnologice și echiparea tehnico-edilitară
9. Cerințele și opțiunile populației privind dezvoltarea urbanistică a zonelor construite
10. Studiu de fundamentare privind evoluția socio-demografică
11. Analiza situației economice și a potențialului turistic din zona de studiu
12. Studiu de fundamentare privind evoluția pieței imobiliare
13. Studiu de fundamentare privind dotările de proximitate în raport cu funcțiunile existente în zona de studiu
14. Regimul juridic

Studiul topografic

Ridicarea topografică realizată identifică o zonă de studiu cu o planeitate relativă, cu diferențe de nivel relative, și o ușoară declivitate pe direcția est-vest - (de la 205 m în est la 190 în vest), respectiv de-a lungul căii ferate unde aceasta este realizată în rambleu și văii Răului Săsar.

Suprafața totală a zonei de studiu este de cca. 181 ha.

Corelare între PUG, documentații de urbanism aprobate ulterior și situația existentă

În prezent, funcțiunile admise prin P.U.G. sunt restrictive și neadecvate vocației urbanistice a zonei. Fiind o zonă cu profil post-industrial minier, în jurul căii ferate s-au dezvoltat zone logistice de mari dimensiuni.

Suprafața terenurilor edificate care nu sunt corelate cu reglementările din documentațiile de urbanism în vigoare însumează o suprafață de aproximativ 77454 mp, reprezentând un procent de 4,3% din totalul de cca. 181 de ha ai zonei de studiu P.U.Z. Situația actuală a acestor terenuri nu corespunde reglementărilor în vigoare, având în vedere că:

- O parte dintre terenurile care au fost încadrate în zonele funcționale V3b (complexe și baze sportive), V4 (spații verzi pentru protecția cursurilor de apă și zonelor umede), V9 (fâșii și perdele de protecție) sunt terenuri în proprietate privată având construcții edificate. Conform Legii

24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, articolul 18 (9) - "Terenurile înscrise în cartea funciară ca fiind în categoria curți-construcții, terenuri ce se află în proprietatea privată a persoanelor fizice sau juridice, nu pot fi inventariate sau declarate ca spații verzi, în sensul legii, decât după îndeplinirea procedurii de expropriere conform legislației în domeniu".

- Există terenuri al căror POT depășește valoarea POT reglementată prin documentațiile de urbanism în vigoare.

Prin urmare, se constată o eroare materială în definirea zonelor V1a și V5 prin PUG din zona de studiu PUZ întrucât imobilele existente în prezentele zone erau edificate la momentul elaborării PUZ și fac parte din domeniul privat. Din această cauză, terenurile respective nu se pot constitui ca spații verzi, conform art 18 din Legea 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localității, cu modificările și completările ulterioare.

Documentațiile de urbanism aprobate, care au făcut posibilă edificarea acestei zone, au fost respectate mai mult sau mai puțin întocmai reglementărilor aprobate - raportat la fondul construit - în principal în arealele unde s-au dezvoltat funcțiuni comerciale/de servicii polarizatoare ce atrag o mulțime de utilizatori, dar cu costuri suferite la nivelul imaginii urbane și a supraîncărcării sistemului de circulații publice.

Investițiile fragmentare, neacordarea atenției asupra fondului construit și a aspectului clădirilor constituie cauzele care generează provocările principale pentru noua documentație de urbanism: creșterea calității imaginii fondului construit, a spațiului public, organizarea corespunzătoare a sistemului de circulații, echiparea coerentă cu dotări publice.

În vederea corelării dezvoltării zonei cu soluțiile propuse prin documentațiile aprobate, în situația actuală funcțiunile admise prin P.U.G. sunt restrictive și neadecvate noii vocații urbanistice a zonei. Nevoia de adaptare la realitățile post-industriale a unei zone de producție apare odată cu modificarea fundamentală a profilului economic al zonei cu specializare în sectorul terțiar sau cuaternar. Astfel este necesară completarea utilizărilor admise la nivelul zonei prin Regulamentul Local de Urbanism aferent P.U.G. în vigoare, ținând seama de caracterul zonei și tendințele și posibilitățile de dezvoltare ale zonei.

Studiu de fundamentare privind fondul construit și morfologia parcelarului

A. Disfuncționalități ce caracterizează întreaga zonă

Din punctul de vedere al fondului construit, zona de studiu este caracterizată de o varietate în ceea ce privește gabaritul și amprenta construcțiilor la sol. Diferențele de dimensiuni atât de mari ale clădirilor accentuează lipsa unei planificări de ansamblu la nivel zonal.



Ampretele la sol ale construcțiilor din zona de studiu. Sursa: autori.

O altă disfuncționalitate specifică zonei de studiu din punctul de vedere al fondului construit este lipsa unei coerențe în ceea ce privește aspectul exterior al construcțiilor. Fațadele clădirilor sunt foarte diferite din punctul de vedere al materialelor folosite, al cromaticii și al dispunerii panourilor publicitare.

B. Disfuncționalități întâlnite punctual

Deși fondul construit al zonei de studiu se află în cea mai mare parte într-o stare foarte bună, au fost identificate clădiri aflate în stare de degradare, care necesită intervenții majore de reabilitare. Majoritatea construcțiilor aflate în stare de degradare au fost identificate în zona centrală a zonei de studiu, în ansamblul stației de epurare a apei. La nivelul bulevardului București a fost identificat un număr mic de construcții aflate în stare de degradare sau în stare satisfăcătoare din punctul de vedere al fondului construit.

Una dintre principalele disfuncționalități ale fondului construit din zona de studiu este prezența locuințelor spontane, parazitare, din estul stației de epurare a apei, nu doar din cauza imaginii lor deficitare, ci și din cauza insalubrității. Totodată, o mare parte dintre terenurile din această zonă sunt în prezent terenuri neconstruibile, din cauza lipsei unui acces la o arteră de circulație.

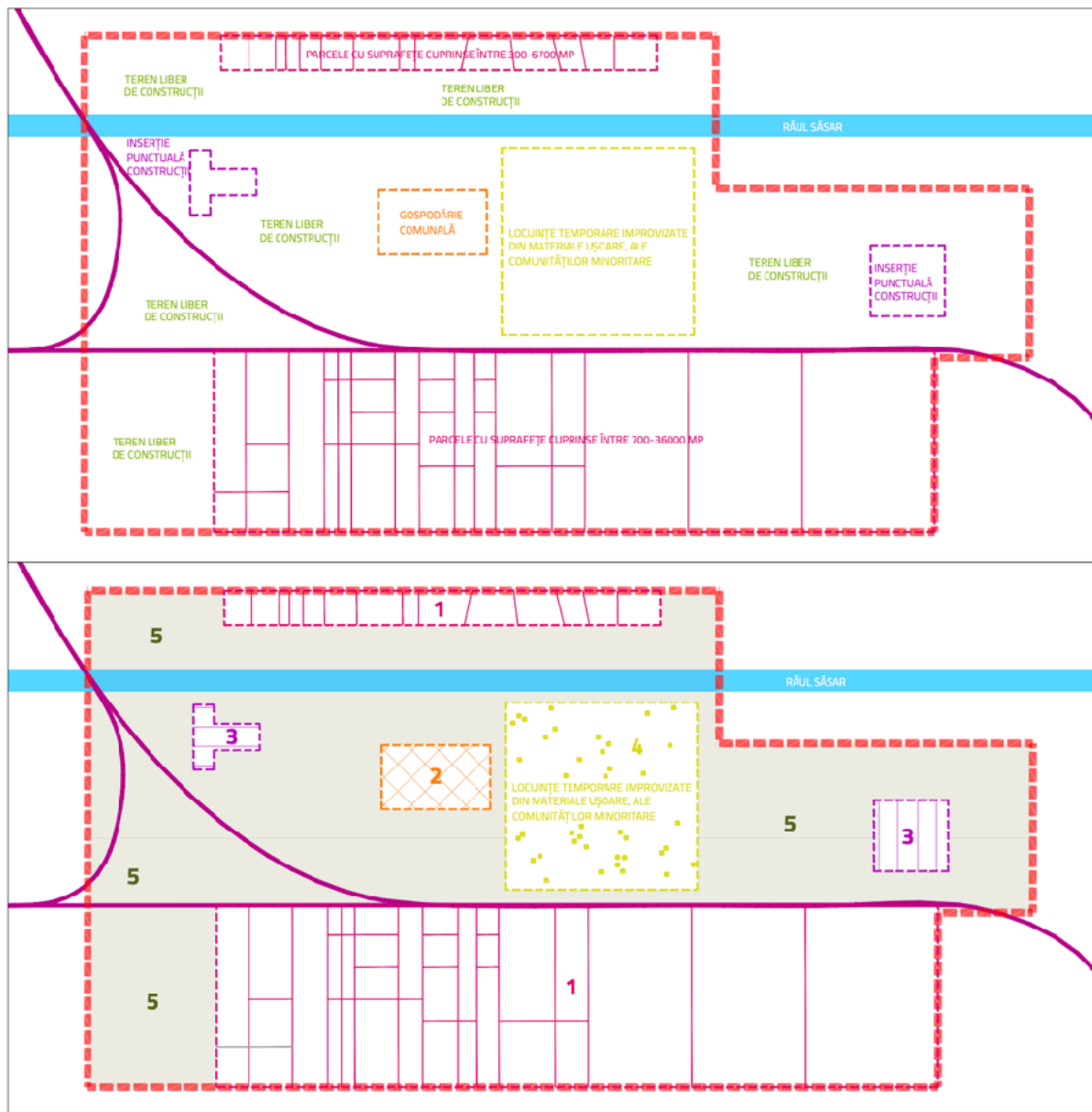
Din punctul de vedere al parcellarului, zona de studiu este caracterizată în primul rând de țesutul specific terenurilor lipsite de construcții (virane). În cadrul acestei mari suprafețe neconstruite au fost identificate alte trei tipuri de țesuturi, cărora le corespund patru zone prezente sub forma unor inserții: zona stației de epurare a apei, zona cu locuințe spontane, parazitare, realizate din materiale ușoare și două zone cu dezvoltări punctuale, cu un număr mic de construcții - una în partea de vest în care se desfășoară activități de comerț și una în partea de est cu locuințe individuale. Termenul de "inserție" este caracteristic acestor zone nu din cauza momentului în care s-au dezvoltat, ci este redat de forma lor și de încadrarea aleatorie în țesutul urban. Dezvoltarea spontană a acestor zone reprezintă un indiciu al lipsei dezvoltării planificate la nivel de ansamblu. Dezvoltările au fost realizate punctual, fără a lua în considerare impactul pe care îl pot avea asupra morfologiei generale a zonei.

Al cincilea tip de țesut identificat corespunde celor două zone din sudul și din nordul zonei de studiu, adiacente bulevardului București (în sud) și bulevardului Independenței (în nord). În aceste zone, parcelele variază într-o mare măsură din punctul de vedere al dimensiunii: în partea de nord, suprafața parcelor este cuprinsă între 300-6700 mp, iar în partea de sud suprafețele variază între 700-36000 mp. Parcelele variază nu doar din punctul de vedere al dimensiunii, ci și al formei, acestea fiind atât de formă regulată, cât și neregulată. În comparație cu parcelele din zona de sud, majoritatea parcelor din zona de nord au limite care nu sunt perpendiculare pe aliniament, ci se intersectează în unghiuri pornind de la 40°.

Tipurile de țesut identificate în zona de studiu sunt:

- țesut construit - parcele de dimensiuni și forme variate, adiacente arterelor majore de circulație - Bd. București și Bd. Independenței
- țesut construit - inserții punctuale în țesutul neconstruit, alcătuite dintr-un număr mic de parcele
- țesut specific gospodăriei comunale - stația de epurare a apei
- țesut specific terenurilor ocupate de construcții spontane, parazitare, alcătuite din diverse materiale ușoare, ale comunităților minoritare
- țesut - terenuri lipsite de construcții

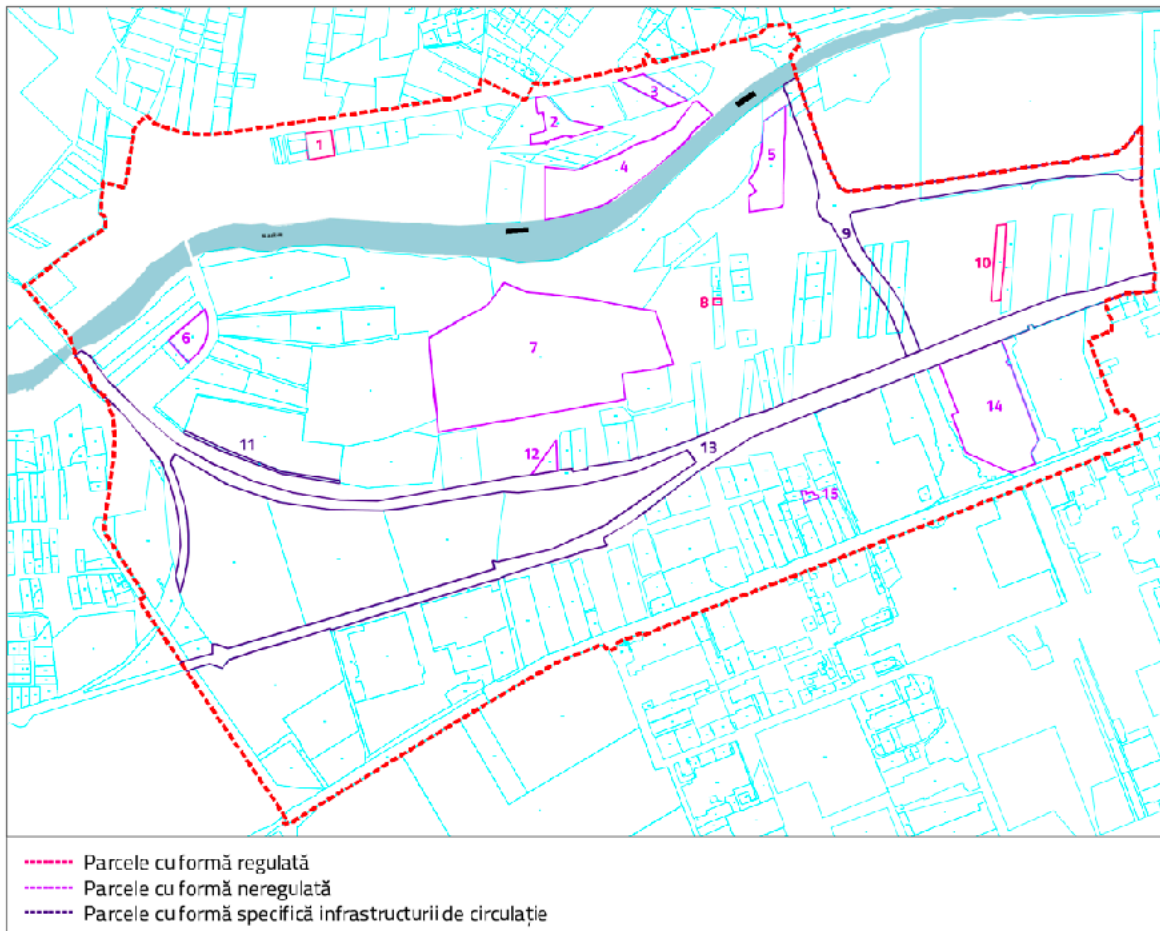
PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ



- 1 ȚESUT CONSTRUIT - PARCELE DE DIMENSIUNI ȘI FORME VARIATE ADIACENTE ARTERELOR MAJORE DE CIRCULAȚIE - BD. BUCUREȘTI ȘI BD. INDEPENDENȚEI
- 2 ȚESUT CONSTRUIT - INSERȚII PUNCTUALE ÎN ȚESUTUL NECONSTRUIT, A CĂTUIT DINTR-UN NUMĂR MIC DE PARCELE
- 3 ȚESUT SPECIFIC GOSPODĂRIEI COMUNALE - STAȚIA DE EFURARE A APEI
- 4 ȚESUT SPECIFIC TERENIURILOR OCUPATE DE CONSTRUCȚII SPONTANE, PARAZITARE, ALE COMUNITĂȚILOR MINORITARE
- 5 ȚESUT - TERENURI LIPSITE DE CONSTRUCȚII

Tipologii de țesuturi din interiorul zonei de studiu. Sursa: autori.

Zona de studiu este caracterizată de o mixtate din punctul de vedere al formei și dimensiunilor parcelelor. Nu a fost identificat un anumit tip de parcele care predomină în zona de studiu, însă au fost identificate anumite tipologii.



Tipologii de parcele identificate în zona de studiu. Sursa: autori.

Regimul de înălțime a construcțiilor variază între P și P+2. În zona de studiu nu există repere de înălțime. Din punctul de vedere al amprentei construcțiilor, aceasta variază, de asemenea, luând în considerare tipurile diferite de activități întreprinse în zona de studiu, care variază de la locuire la diferite tipuri de comerț. În zona de studiu se află patru ansambluri comerciale care au cele mai mari amprente construite la sol, situate pe bulevardul București. Din punctul de vedere al ambianței de la nivelul arterelor de circulație, lipsa unei planificări urbanistice coerente a generat senzația de dezordine, construcțiile nefiind caracterizate de un ritm care să dicteze un anumit tip de ambianță la nivelul spațiului public.

Morfologia țesutului urban din zona de studiu este caracterizată de dezordine, din cauza lipsei unei planificări coerente și care să abordeze țesutul la o scară mezzo/macro-teritorială. Această lipsă a unui ritm/ a unei ordini este accentuată la nivelul bulevardului București de retragerile diferite ale construcțiilor față de aliniament.

Studiu Geotehnic

În vederea realizării studiului s-au executat 5 foraje manuale cartate la fața locului, la care s-au adăugat informațiile litologice și hidrologice obținute la investigarea terenului pentru diverse obiective situate în perimetrul cercetat.

Sintetic vorbind, pe amplasamentul studiat există o succesiune de argile prăfoase, nisipoase cu grosimi de 1,00-3,00 m ce stau pe un nivel de pietriș, rar bolovăniș cu interstiții umplute cu nisip argilos, suportate de pachetele de marne cenușii (roca de bază). Nivelul freatic se intercepțează constant la adâncimi de -2,50-3,00 metri, în pachetele grosiere de pietriș

Recomandări generale:

Adâncimea minimă de fundare va fi de 1,10 m de la nivelul terenului amenajat, cu condiția pătrunderii fundațiilor în terenul bun de fundare cu cel puțin 0,20 m. Fundarea trebuie să se facă în mod obligatoriu sub zona cu frecvente găuri de rozătoare.

Presiunile convenționale estimate și care sunt specifice zonelor de terase T1 și T2 a râurilor medii, au valori de:

$$P_{conv.} = 230...400 \text{ kPa}$$

Calculul presiunilor convenționale de bază se face conform NP 112/2014, la adâncimea $D=-2,00$ metri față de cota terenului, pentru o lățime a fundațiilor de $B=1,00$ m, la care se aplică corecții de adâncime și lățime după relația:

$$P_{conv.} = P_{conv.} \cdot A_{cc} + C_B + C_D$$

La fazele următoare de proiectare, beneficiarul va efectua la un laborator autorizat analiza chimică a apei subterane pentru a determina eventualele agresivități chimice ale acesteia asupra betoanelor cu care vine în contact.

Astfel, încadrarea geotehnică din punctul de vedere al condițiilor de teren se încadrează la terenuri bune cu un (punctaj 2), apa subterană este cu epuizmente normale - excavația coboară sub nivelul apei subterane (punctaj 2), după categoria de importanță a construcției - redusă-normală (punctaj 3), vecinătăți - risc moderat (punctaj 3), seismicitate $ag = 0,15$ g (punctaj 2), în total obținându-se un punctaj egal cu 12. Astfel, rezultă conform tabelului A 1.5 din normativul NP 074/2014 că zona se încadrează la un **risc geotehnic moderat**.

Adâncimea de îngheț conform STAS 6054-85 este de -0,90 m de la nivelul terenului.

Având în vedere natura pământurilor în care se vor executa săpături se recomandă următoarele:

- Executarea săpăturilor cu pereți verticali nesprijiniți până la maximum 0,90 m adâncime cu respectarea următoarelor măsuri suplimentare:
 - Terenul din jurul săpăturii să nu fie încărcat și să nu sufere vibrații;

- Pământul rezultat din săpătură să nu se depoziteze la o distanță mai mică de 1,0 metru de la marginea gropii de fundație; pentru săpături până la 0,90 m adâncime, distanța se poate lua egală cu adâncimea săpăturii;
 - Se va proceda la atestarea terenului de fundare și turnarea imediată a betonului simplu în blocul de fundație;
 - Dacă din cauze neprevăzute turnarea fundațiilor nu se efectuează imediat după săpare și se observă fenomene care indică pericol de surpare, se vor lua măsuri de sprijinire a malurilor în zona respectivă sau de transformare a lor în pereți cu taluz.
- Pentru realizarea de săpături de până la 3,0 metri adâncime este necesar a se executa săpăturile cu pereți verticali sprijiniți.
 - Pentru săpături mai adânci de 3,0 metri se vor respecta prevederile din normativul NP 120-14.

Studiu de fundamentare privind organizarea circulației și a transporturilor

- Zona centrală a amplasamentului este cunoscută sub numele de „Pirită” deoarece este ocupată în anumite „vetre” izolate, de locuințe spontane, insalubre, edificate ilegal, ocupate de persoane din categorii sociale vulnerabile - aflate în risc de excludere socială din cauza sărăciei extreme. De asemenea, nu există utilități, acces rutier sau orice alte dotare urbană în aceste areale, ridicându-se astfel inclusiv probleme de sănătate publică; Acest lucru face ca zona să fie neatractivă și nesigură pentru locuitorii orașului;
- Traversarea Râului Săsar de la est la vest nu a permis conectarea rețelei stradale, împărțind zona de studiu în două;
- Permeabilitatea scăzută în interiorul zonei de studiu - nu există artere interioare cu caracter de bulevard urban = Nord - Sud și Est - Vest care să structureze noua zonă de dezvoltare, ci doar artere perimetrare;
- Nu sunt prevăzute culoare de circulații necesare deservirii coerente a zonei din punctul de vedere al circulațiilor - accesibilitate auto, velo, pietonală;
- Suprasolicitarea infrastructurii rutiere la ore de vârf: Bd. București și Bd. Independenței, cât și pe Str. Europa;
- Lipsa parcajelor amenajate, deși există zone disponibile, de pământ, utilizate în prezent drept parcare, deci de aici reiese nevoia de locuri de parcare;
- Pachetele de cale ferată ce traversează zona de la Est la Vest reprezintă o barieră fizică, ce împarte zona în mai multe subzone ce nu beneficiază de accesibilitate, în acest moment existând un singur punct de trecere la nivel peste calea ferată ce se înfundă în zona de gospodărie comunală (stația de epurare) aflată în centrul zonei studiate; mai mult decât atât, pachetele CF împiedică o dezvoltare coerentă, integrată, compactă a noii zone;
- Tronsonul de cale ferată ce traversează orașul este neadaptat unui trafic conform normelor europene în vigoare, cu treceri la nivel care nu dispun de instalații automate de semnalizare rutieră, fiind fără bariere și nepăzite.
- Nu există infrastructură velo;

În vederea ameliorării situației existente s-au identificat următoarele necesități:

- Se vor avea în vedere soluții de lărgire și sistematizare a străzilor sub-gabaritate;
- Evaluarea posibilității conectării celor două zone separate de terenul de mari dimensiuni prin realizarea unei străpungeri/ unei legături carosabile pe direcția est-vest, conform propunerilor anterioare cuprinse în documentațiile aprobate anterior;
- Se propune rezolvarea accesibilității (carosabile și pietonale) a tuturor terenurilor din zona de studiu și viabilizarea acestora prin crearea condițiilor de constructibilitate adecvate;
- Creșterea conectivității și accesibilității, structurarea noii zone de dezvoltare; fluidizarea traficului perimetral;
- Management integrat al accesibilității - auto, inclusiv circulații pietonale și velo pentru zone de locuire și loisir și servicii - sistematizare coerentă și eficientă;
- Redefinirea caracterului spațiului public, prin organizarea spațiilor: amenajarea parcărilor, amenajarea spațiilor publice libere (în prezent în stare avansată de degradare), amenajarea circulațiilor pietonale acolo unde nu există;
- Găsirea unor soluții de delimitare a pietonalului de carosabil în vederea restricționării parcărilor nepermise a autovehiculelor pe trotuar;
- Propunerea unor trasee velo.

Analiza privind provocările de mediu

Din punct de vedere al provocărilor de mediu nu se înregistrează disfuncționalități majore în cadrul zonei de studiu PUZ. Principalele aspecte cu impact asupra calității mediului sunt calitatea infrastructurii tehnico-edilitare și a infrastructurii de circulații carosabilă, prezența fostului iaz de decantare Meda în această zonă (zonă ce a fost ecologizată), prezența rampei de gunoi și existența unor zone cu risc de inundații.

Degradarea suprafeței de rulare a străzilor conduce la valori de poluare cu noxe mai ridicate întrucât timpul de deplasare se reduce, iar timpul petrecut într-o anumită zonă crește. Prin urmare, reabilitarea străzilor, este nu doar o necesitate pentru o deplasare mai facilă, dar are implicații și în calitatea aerului. Mai mult decât atât, **zgomotul produs de autovehicule la trecerea pe o suprafață de rulare cu gropi, crăpături sau denivelări este mai ridicat**. Pe de altă parte, faptul că la nivelul zonei industriale sistemul de circulații nu este unul optimizat contribuie la formarea unor rute de deplasare mai anevoioase și, din nou, la o creștere a valorilor de poluare cu noxe din traficul auto.

În zona industrială loturile sau construcțiile fără activitate reprezintă o potențială sursă de poluare cu praf în arealul imediat învecinat. Degradările imobilelor reprezintă nu doar o disfuncționalitate de ordin vizual, dar și din punct de vedere al calității aerului, în măsura în care nu prezintă activități.

De asemenea, printre disfuncțiile identificate la nivelul zonei se pot enumera **Depozitul de deșuri industriale** (rampa Săsar), limitrof la drumul de centură/Strada Europa, **aflată la o distanță relativ redusă de zona de locuit constituită la estul zonei de studiu PUZ** (cartierul de blocuri Dragoș Vodă). **Nu există o**

barieră vegetală de protecție împotriva acestei posibile surse de poluare cu praf și emisii poluante, generate de aceste deșeuri industriale, în special materiale rezultate din construcții.

În ceea ce privește riscul de inundabilitate al zonei, având în vedere prezența Râului Săsar în partea nordică a zonei de studiu, **zona limitrofă albiei râului poate fi afectată din punct de vedere al inundațiilor, însă probabilitatea de inundație este mică, de 1 la 100 de ani**, datorită configurației morfologice a albiei de râu și a zonei adiacente.

Studiu de fundamentare privind sistemul de spații verzi

Principalele disfuncționalități care vizează sistemul de spații verzi și peisajul urban sunt:

- Zona care a generat PUZ nu este suficient deservită de spații verzi pentru loisir. În imediata proximitate a sa se află doar spații verzi de tip scuar, cea mai apropiată grădină urbană aflându-se la o distanță de aproximativ 2,1 km, iar singurul parc din municipiu - Parcul "Regina Maria", la aproximativ 3,2 km.
- Spațiile verzi din zona de mal este inaccesibilă publicului, cu excepția zonei podului de pe strada Europa care supratraversează râul.
- Vegetația de aliniament este prezentă într-o măsură mică de-a lungul străzilor. Adiacent bulevardului București, pe partea sudică, se remarcă realizarea recentă a unei investiții prin care a fost plantată vegetație de aliniament. În partea de nord a zonei de studiu, pe bulevardul Independenței, sunt prezente doar mici segmente de vegetație de aliniament.
- Deși în zona de studiu există o suprafață mare de spațiu verde, acesta este neamenajat și nu poate fi folosit de populația din proximitate pentru întreprinderea de activități de odihnă, loisir, agrement, sport etc.
- În zona de studiu au fost identificate spații verzi insalubre, în special în zona de est, în proximitatea locuințelor colective.



Vegetație de aliniament - investiție realizată recent pe bulevardul București (stânga); segment de vegetație de aliniament pe bulevardul Independenței (dreapta). Sursa: Google Earth. Prelucrare: autor.



Spații verzi insalubre - strada Dragoș Vodă (stânga), strada Iazului (dreapta). Sursa: Google Earth. Prelucrare: autor

Recomandările privind ameliorarea situației existente identificate sunt:

- Pentru a răspunde nevoilor populației locale, se recomandă amenajarea spațiilor verzi existente pe malul râului Săsar. Prin amenajarea suprafeței de spații verzi existente, zona de studiu poate deveni un pol important al sistemului de spații verzi al municipiului.
- Se recomandă conectarea spațiilor verzi din zona de studiu cu alte spații verzi, pentru includerea lor în sistemul de spații verzi al orașului.
- Se recomandă accesibilizarea zonei de mal și amenajarea unei zone de promenadă care va putea fi continuată ulterior și dispusă de-a lungul întregii zone adiacente defileului râului Săsar din zona municipiului Baia Mare.
- Se recomandă suplimentarea vegetației de aliniament pe străzile din zona de studiu, în special de-a lungul bulevardului București și bulevardului Independenței, pe care se realizează accesul în oraș.
- Se recomandă suplimentarea esențelor vegetale rezistente și în sezonul rece, pentru animarea spațiilor, atât în timpul sezonului cald, cât și în sezonul rece.
- Se recomandă amenajarea unor spații verzi de protecție adiacente căilor ferate, cu vegetație de înălțime ridicată, astfel încât acestea să absoarbă din sunetul specific zonei de căi ferate.
- Se recomandă amenajarea unor spații verzi de protecție, alcătuite din vegetație înaltă (arbori) adiacente zonei de gospodărie comunală.
- În zonele din proximitatea malului, în zonele inundabile și în eventualele zone de băltire se recomandă realizarea de amenajări cu esențe vegetale hidrofile de tip - grădini pentru ploaie (/rain gardens).

Analiza utilităților publice, tehnologice și echiparea tehnico-edilitară

Au fost identificate următoarele deficiențe și nevoi de intervenție la nivelul zonei:

Alimentarea cu apă

- rețeaua s-a dezvoltat treptat în funcție de extinderea fondului construit.

- rețeaua de distribuție a apei potabile nu este realizată în totalitate în sistem inelar, fapt ce duce la întreruperi în alimentarea cu apă a tuturor consumatorilor de pe o stradă atunci când apar intervenții la rețea în caz de defect;
- existența unor rețele de distribuție a apei potabile cu durata de viață depășită;

Canalizare și epurare

- sistemul de canalizare a fost proiectat și executat în baza normelor și normativelor tehnice în vigoare la datele respective, ce cuprindeau prescripții de calcul minimale în ceea ce privește determinarea debitelor de precipitații, a frecvenței, a duratei și a intensității ploii de calcul față de prescripțiile Standardului actual 1846-2/2007.
- situația constructivă existentă este radical diferită de cea luată în calcul la proiectarea și execuția inițială și de etapă a sistemului de canalizare, când spațiile verzi și terenurile neamenajate ocupau o suprafață considerabilă și preluau apele din precipitații.
- debitele de precipitații necesar a fi preluate de sistemul de canalizare au crescut considerabil prin creșterea coeficientului de scurgere și scăderea coeficientului de infiltrație în sol, generate de incidența gradului de urbanizare al municipiului, de construirea inclusiv pe spațiile verzi sau neamenajate (spații ce se puteau amenaja ca bazine de retenție), cât și a schimbării condițiilor climatice produse în ultimul deceniu .
- lipsa parțială a rigolelor și șanțurilor de scurgere sau întreținerea necorespunzătoare a celor existente

Alimentarea cu energie electrică

- existența unor linii electrice de medie tensiune LES 10kV cu durata de viață depășită;
- existența unor linii electrice aeriene de joasă tensiune LEA 0,4 kV având secțiunea conductoarelor subdimensionată;
- aglomerarea rețelelor electrice cu cele de telecomunicații pe stâlpii de iluminat creează disfuncții în utilizare și o imagine urbană dezordonată și inestetică, deși în ultimii ani s-a procedat la relocarea rețelelor în subteran și eliberarea stâlpilor, însă nu în toate zonele.

Alimentarea cu gaze naturale

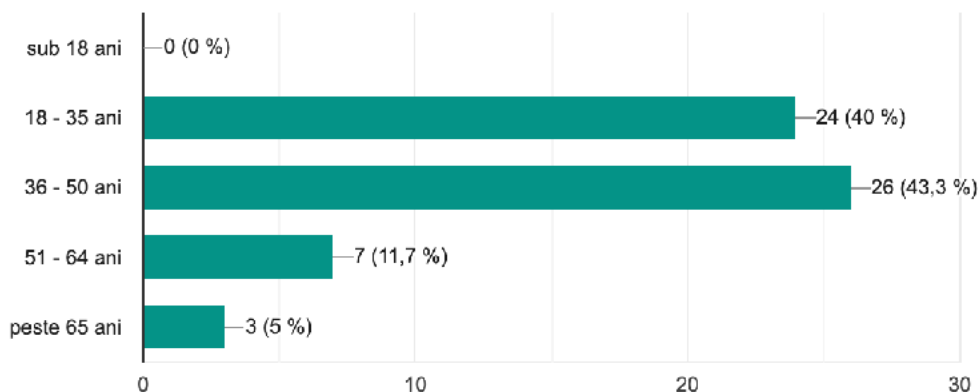
- Datorită proiectării și punerii în operă a unor rețele și echipamente cu luarea în considerare a cerințelor viitoare pentru cel puțin un deceniu, a exploatării atente și remedierii cu rapiditate a defecțiunilor apărute, în rețelele de alimentare cu gaze naturale nu s-au înregistrat defecțiuni majore.

Telecomunicații

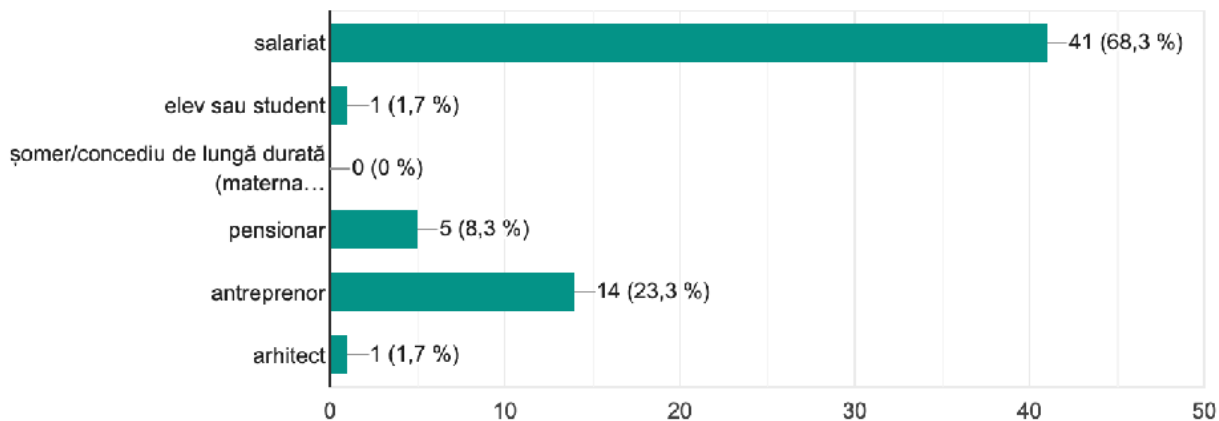
- Principala disfuncționalitate este reprezentată de pozarea aeriană a acestor rețele, acest lucru creând un aspect inestetic. De asemenea, pozarea aeriană expune rețelele de comunicații la influențele externe (ploi, vânt, zăpadă, îngheț etc.).

Studiu de fundamentare cu caracter consultativ - cerințele și opțiunile populației privind dezvoltarea urbanistică a zonelor construite

Majoritatea respondenților se încadrează în grupa de vârstă 36 - 50 ani (43,3%), urmată de grupa de vârstă 18 - 35 ani (40%), 68,3% dintre ei fiind salariați și 23,3% antreprenori.

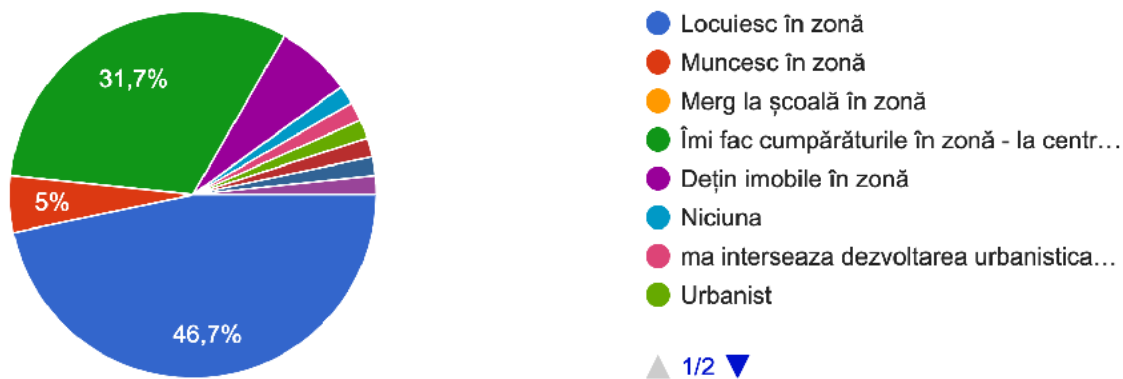


Categoriile de vârstă respondenți. sursă: prelucrare autor



Statutul ocupațional. sursă: prelucrare autor

În ceea ce privește relația respondenților cu zona Dragoș Vodă, 46,7% locuiesc în zonă, 31,7% se deplasează în scopul de a își face cumpărăturile în zonă, 6,7% dețin imobile în zonă și 5% au locul de muncă în zonă.

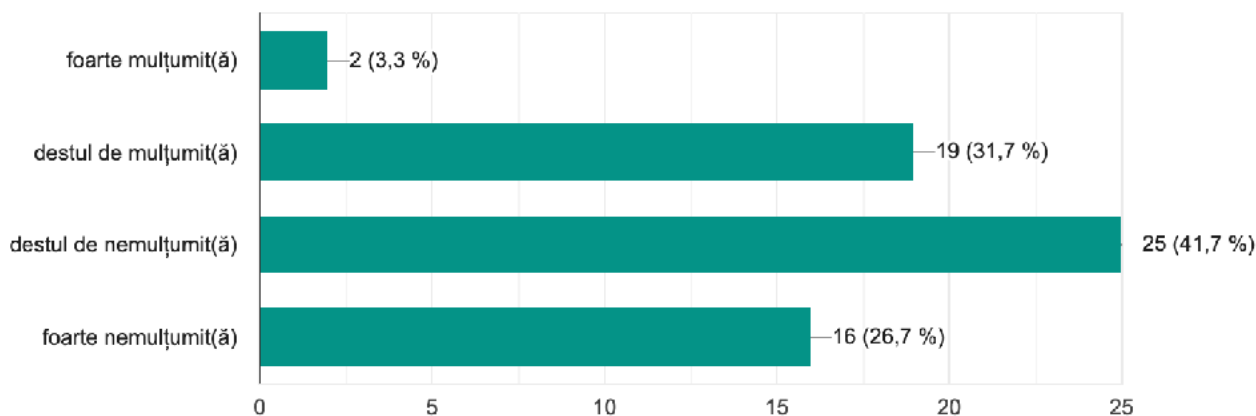


Relația respondenților cu zona studiată. sursă: prelucrare autor

Cele mai apreciate calități ale zonei se raportează la elementele naturale: prezența râului Săsar, zone verzi, priveliște către pădure, dar și a rezervei mare de teren aflată în intravilanul orașului. De asemenea este apreciată densitatea redusă de construcții, dar se face referire și la caracterul comercial: prezența spațiilor comerciale variate. Concentrarea de servicii medicale în proximitate este considerată o calitate a zonei, asigurând locuitorii să beneficieze de toate tipurile de servicii din sfera sănătății: Spital, clinici, cabinete medicale, stomatologice și farmacii.

Respondenții consideră o calitate importantă a zonei, accesibilitatea bună și gabaritul arterelor principale.

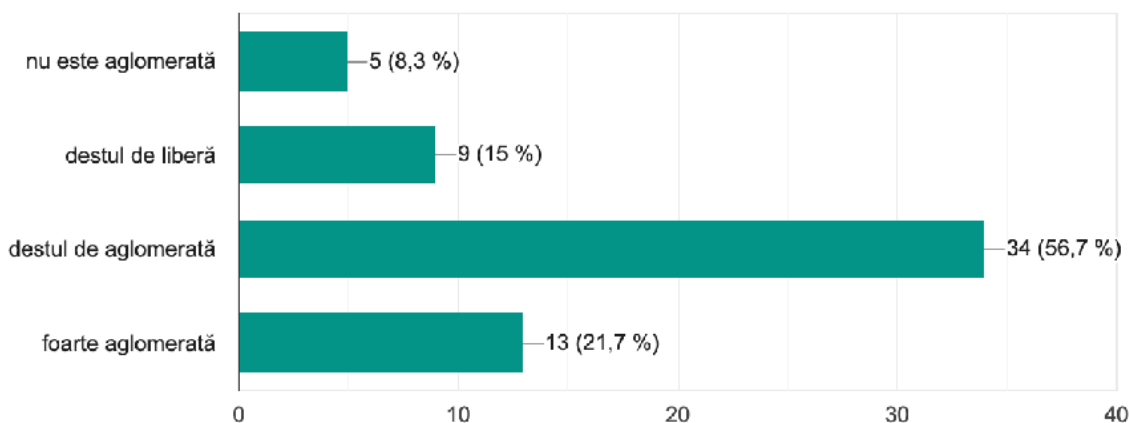
Deși calitățile zonei oferă un fond pentru o viitoare dezvoltare urbană, situația din prezent în ceea ce privește condițiile de viață nemulțumește 68,4% dintre respondenți.



Condiții de viață. sursă: prelucrare autor

Principalele probleme considerate de respondenți se raportează la locuințele insalubre și comunitatea care ocupă abuziv spațiul, infrastructura de circulații (lipsa trotuarelor, lipsa locurilor de parcare, lipsa irigării cu străzi pentru accesarea tuturor parcelelor, trafic congestionat), la rezervele de teren neîntreținute și lipsa unor spații verzi de calitate. Mai concret spațiile verzi aferente malului de râu sunt în stare degradată, iar ocuparea abuzivă a terenurilor duce la lipsa siguranței zonei. Terenurile private sau publice nu sunt întreținute corespunzător și nu există oferte de petrecere a timpului liber precum un parc amenajat, teren de sport, sală de sport.

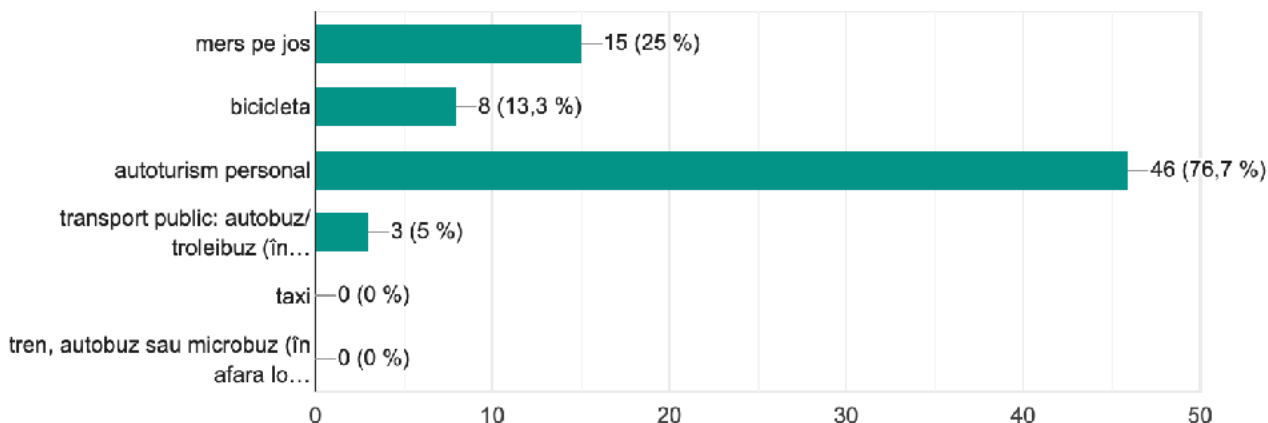
În ceea ce privește traficul rutier, majoritatea respondenților percep zona ca fiind destul de aglomerată (56,7%).



Zona raportată la traficul rutier. sursă: prelucrare autor

Ca dotări suplimentare necesare sunt considerate amenajarea spațiilor verzi, mai multe oferte de petrecere a timpului liber (parc, loc de joacă pentru copii, teren de sport, sală de sport), reorganizarea parcarilor în clădiri de garări supraetajate. A fost punctat și faptul că promenada pe malul râului Săsar nu este benefică pentru plimbări deoarece peisajul și construcțiile din zonă nu oferă o imagine atractivă în comparație cu zona istorică a orașului, însă că ar fi necesară pistă velo pentru parcurgerea acestui traseu.

În ceea ce privește mijlocul de deplasare către muncă sau spre școală, 76,7% din respondenți optează pentru autoturismul personal, pe când deplasările pe jos sunt alese de doar 25%, iar cele cu bicicleta de 13,3%, zona de studiu neavând zone atractive de parcurs la pas.



Mijlocul de deplasare principal către locul de muncă sau spre școală. sursă: prelucrare autor

Ca priorități de investiții în zonă sunt punctate valorificarea malului sudic al râului Săsar (lângă Pirită) prin amenajarea unei promenade tip esplanadă și amenajarea de piste pentru bicicliști, urmat de amenajarea unor noi spații verzi.

Cele mai apreciate calități ale zonei se raportează la elementele naturale: prezența râului Săsar, zone verzi, priveliște către pădure, dar și a rezervei mare de teren aflată în intravilanul orașului. De asemenea este apreciată densitatea redusă de construcții, dar se face referire și la caracterul comercial: prezența spațiilor comerciale variate.

Ca dotări suplimentare necesare sunt considerate amenajarea spațiilor verzi, mai multe oferte de petrecere a timpului liber (parc, loc de joacă pentru copii, teren de sport, sală de sport), reorganizarea parcarilor în clădiri de garări supraetajate. A fost punctat și faptul că promenade pe malul râului Săsar nu este benefică pentru plimbări deoarece peisajul și construcțiile din zonă nu oferă o imagine atractivă în comparație cu zona istorică a orașului, însă că ar fi necesară pistă velo pentru parcurgerea acestui traseu.

Respondenții își orientează nemulțumirile către spațiul public deficitar, locuințele insalubre, comunitatea care ocupă abuziv spațiul, ca priorități de investiții în zonă fiind punctate valorificarea malului de râu prin amenajarea unei promenade și amenajarea de piste pentru bicicliști, urmat de amenajarea unor noi spații publice de calitate.

Studiu de fundamentare privind evoluția pieței imobiliare

Zona care a generat P.U.Z.-ul, caracterizată de un fond construit eminentemente industrial și de servicii, cu un parcelar divers și eterogen, existența unor resurse vaste de teren viran ce nu sunt viabilizate și cu o infrastructură rutieră și feroviară, datorită valenței pe care o are, prezintă un potențial economic în prezent nevalorificat. În ceea ce privește valorile pieței imobiliare, prețurile cu care sunt cotate terenurile

de construire din această zonă vestică a orașului cunosc cele mai reduse valori ale municipiului, ceea ce conferă un atu în atragerea de investiții imobiliare diverse în aceste areale.

În ceea ce privește tendința de creștere a prețului locuințelor, aceasta este una generalizată la nivel național, susținută de o creștere a urbanizării, de o creștere constantă a veniturilor medii ale populației, și, nu în ultimul rând, de cultura de achiziție a locuințelor a românilor și de dorința de a fi proprietari ai casei în care locuiesc, care ne plasează între primele națiuni la nivel european în ceea ce privește raportul proprietăților deținute de persoane fizice și juridice față de cel deținut de Stat.

De asemenea, reconfigurarea, și viabilizarea circulațiilor din zona de studiu P.U.Z., dar și creșterea conectivității și accesibilității zonei, va influența modificarea și organizarea fluxurilor dinspre și în spre oraș într-un mod mai eficient. Cu resurse importante de teren liber, zona poate deveni un nou centru urban, o extensie coerentă a corpului, auto-sustenabilă. Dispune de un context favorabil, având acces perimetral la artere importante de transport către alți poli urbani cu relevanță economică și acces la un element natural care permite agregarea de activități publice - râul Săsar.

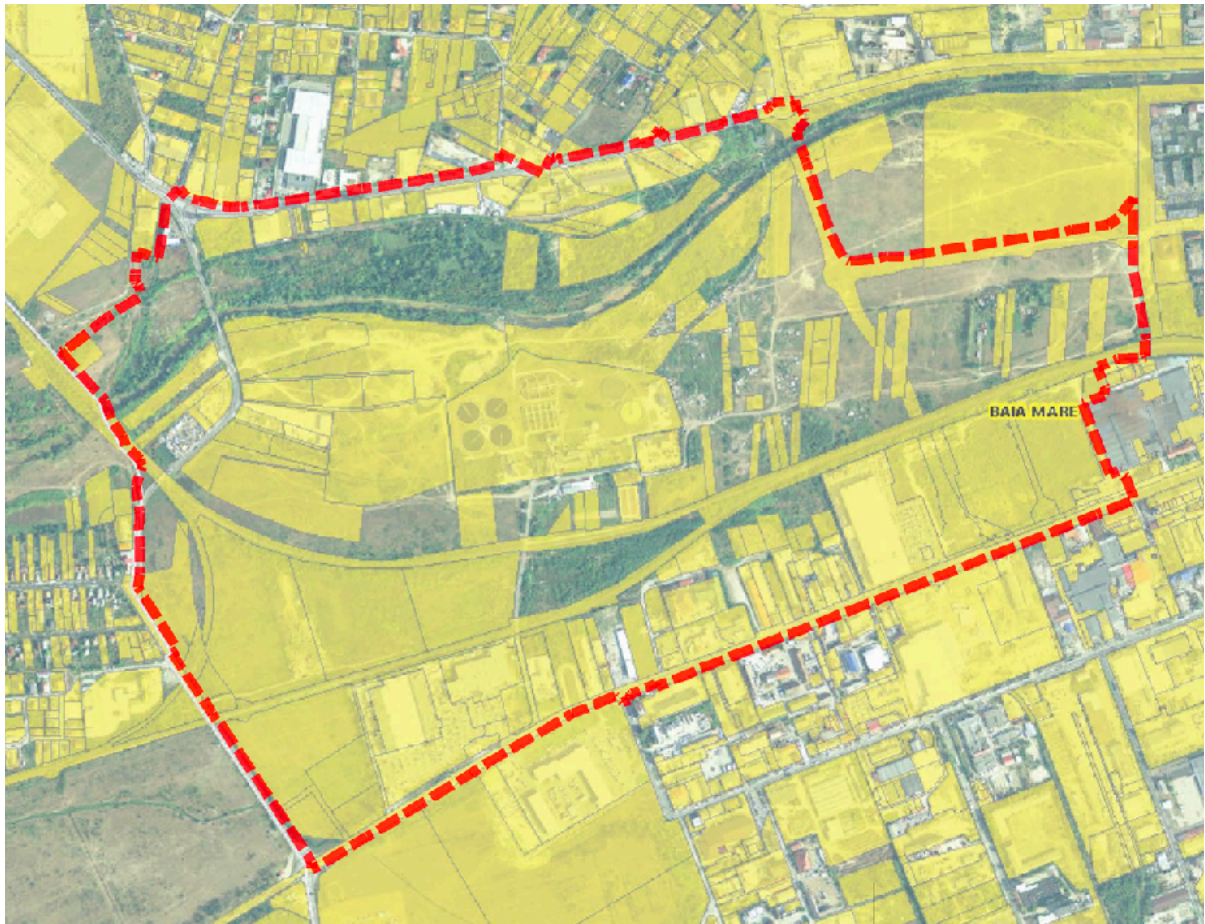
Creșterea interesului pentru investiții imobiliare în Municipiul Baia Mare, odată cu dezvoltare economică a ultimilor 10 ani denotă o piață economică dinamică, iar arealul studiat, cu resurse vaste de teren liber și o accesibilitate ridicată are potențialul de a atrage o serie de noi dezvoltări imobiliare.

Regimul juridic

Terenurile pe care se intenționează realizarea investiției au o suprafață cumulată de aproximativ 181 ha. Situația existentă redă 173 parcele intabulate în baza de date Eterra, parte ocupate de construcții având funcțiunea de comerț și servicii sau locuire, parte fără construcții, în prezent ocupate de vegetație spontană.

Conform Certificatului de urbanism cu nr. 997 din 19.07.2019 și a extraselor de carte funciară, terenurile sunt situate în intravilanul Municipiului Baia Mare, aflate parte în proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice, parte în proprietate stat, domeniul public sau privat.

Conform adresei nr. 735923 din 17.05.2010 a Inspectoratului pentru Situații de Urgență Gheorghe Pop de Băsești al Județului Maramureș, amplasamentul se găsește parte în zonă periculoasă - IDLH, unde se pot realiza construcții cu următoarele destinații: zone predominant rezidențiale, cu un indice de construire al clădirilor între 1,5 și 0,5 m³/m²; activități industriale, de meșteșug, agricole și ferme cu afluență medie de personal/populație.



Terenuri intabulate în baza de date Eterra

Conform P.U.G. Municipiul Baia Mare, terenurile proprietăți private cu numerele 122980, 126985, 126983, 105191, 103328, 106130, 121969, 120855, 121762, 121763, 123686, 103419, 112722, 127097, 106083 și 114183 au fost încadrate în zona spațiilor verzi. Conform legii 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localității, articolul 18, terenurile înscrise în cartea funciară ca fiind în categoria curți-construcții, terenuri ce se află în proprietatea privată a persoanelor fizice sau juridice, nu pot fi inventariate sau declarate ca spații verzi, în sensul legii, decât după îndeplinirea procedurii de expropriere conform legislației în domeniu. Astfel, având în vedere că aceste terenuri, conform extraselor de carte funciară actualizate, sunt proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice și au categoria de folosință curți construcții, și nu s-a declanșat procedura de expropriere pentru constituirea unei zone verzi publice, iar o parte este deja edificată, se constată nevoia actualizării reglementărilor pentru dobândirea dreptului de parcele construibile.

Problemele identificate:

- resursele funciare nu sunt viabilizate din perspectiva accesului și a echipării edilitare și nu sunt suficient de atractive
- Există zone izolate de locuire insalubră, edificate ilegal și ocupate de persoane expuse riscului de sărăcie extremă
- In zona Pirită/Dragoș Vodă există terenuri care nu sunt deservite de circulație publică

În prezent în zona de studiu a PUZ se află un singur obiectiv de utilitate publică construit: stația de epurare a apelor uzate și obiectivele de utilitate publică generate de infrastructura rutieră propusă (străzile nou propuse).

Prezentul PUZ are în vedere:

- Actualizarea reglementărilor în concordanță cu situația actuală și având în vedere o viitoare dezvoltare a zonei
- Creșterea accesibilității și viabilizarea resurselor de fond funciar
- Irigarea suprafețelor mari de teren cu străzi pentru a deservi terenurile inaccesibile
- Generarea de noi spații pentru locuire, loisir, servicii, producție - amplasate coerent din perspectiva relațiilor teritoriale

În vederea permeabilității auto și pietonale a țesuturilor urbane se propune realizarea unor străzi nord-sud, care să faciliteze accesul și ieșirea traficului auto care deservește zona industrială pentru a degreva zonele limitrofe, dar și pentru a facilita accesul la toate loturile din zona studiată. În acest fel se va putea ameliora calitatea aerului și a zgomotului.

Se propune organizarea a două axe structurante interioare zonei de studiu - două circulații generatoare de fluxuri și țesuturi noi. **Axa „Decumano/Decumanus”** - Est - Vest, reprezentată de prelungirea străzii Dragoș-Vodă la vest, ce se continuă cu strada propusă FN13 până la intersecția cu Strada Europa și **axa „Cardio Maximus”** - reprezentată de Bulevardul de Vest - arteră Nord-Sud - ce este o prelungire a străzii Victoriei și care traversează Râul Săsar și continuă până la Bd. București - devenită bulevard urban. De asemenea, o arteră importantă la nivelul zonei de studiu va deveni și artera nou propusă din vestul zonei studiate, ce traversează teritoriul studiat pe direcția N-S, peste pachetul de căi ferate și se va descărca în strada Europa, înainte de intersecția cu Bulevardul București.

Toate străzile nou propuse se află în afara zonei de siguranță a căilor ferate existente în zona de studiu.

În ceea ce privește protecția zonelor de locuit față de posibilele surse de poluare, având în vedere existența în zona studiată a mai multor surse de poluare cu noxe și praf (circulații feroviare, zonă de gospodărie comunală, depozit deșeuri, zone industriale, ș.a.) sunt propuse soluții de mediere a incompatibilităților funcționale sau de reducere a surselor de poluare: zone de vegetație adiacente echipamentelor publice, spații verzi de protecție, spații verzi de protecție împotriva zgomotului aferent căii ferate și coridoare verzi de-a lungul intrărilor în oraș. Așadar, spațiile verzi din cuprinsul perimetrului studiat vor avea o serie de particularități și diferențieri, în funcție de dimensiuni (plantare mai consistentă și amenajări ambientale locale), profilul funcțional (spații verzi de promenadă, însoțire trasee pietonale, perdele vegetale de protecție fonoabsorbante-infrastructură edilitară/ căi majore de comunicație, zone funcționale diferite) sau accesibilitatea lor (spații verzi publice cu acces nelimitat, spații verzi în incinte private).

Intervenția urbanistică propusă are ca drept scop reglementarea zonei aflate în intravilanul orașului Baia Mare și actualizarea, completarea și modificarea prevederilor PUG ale orașului, prezentul PUZ constituind un instrument de extindere și rafinare a prevederilor generale, precum și de adaptare la variațiile locale specifice și la cerințele prezente în zonă. Prin soluțiile de sistematizare urbană, se va realiza un echilibru necesar între densitatea urbană și zonele libere (verzi), între confortul și necesitățile zonei, strâns legate de consumul de energie necesar fondului construit și infrastructurii de circulații, implicit gradul de protejare a mediului înconjurător.

Prin PUZ sunt propuse suprafețe construite care utilizează terenul într-o manieră responsabilă. Astfel, sunt încurajate mineralizarea unor suprafețe minime, strict necesare circulațiilor pietonale și carosabile, cu scopul de a păstra posibilitățile unei infiltrații naturale a apelor meteorice și a reduce pe cât posibil aportul în sistemul colector. Pentru terenurile adiacente spațiilor de circulații și celor de locuințe colective este necesară reabilitarea vegetației, realizarea unor sisteme de irigații care să asigure starea lor naturală și protejarea de parcările auto și depozitari de deșeuri pe spații verzi. Un aspect important din punct de vedere al vegetației îl va reprezenta asigurarea unui număr crescut de arbori care să aibă un aport în ceea ce privește microclimatul ambiental.

În concluzie, propunerile PUZ îmbunătățesc imaginea zonei, vor crește productivitatea acestuia și valoarea ambientului natural și antropic, prin amenajarea și agrementarea acestuia și va preveni fenomene cu impact negativ atât asupra ambientului natural, cât și urban (precum coagularea de zone insalubre, abandonate). De asemenea, implementarea prevederilor PUZ va avea în general impact pozitiv asupra factorilor de mediu, cu excepția perioadelor de realizare a lucrărilor de construcții a obiectivelor prevăzute prin PUZ.

III.2. Prevederi ale Planului Urbanistic General

În vederea corelării cu Planul Urbanistic General al Municipiului Baia Mare, s-a urmărit o identificare a zonelor funcționale actuale de la nivelul PUG care se aseamănă la nivel de funcțiuni admise și compatibilități cu caracterul zonei de studiu. Ulterior, s-au adaptat aspecte ale acestor zone funcționale la nevoile și perspectivele propuse pentru terenurile din zona de studiu PUZ.

Astfel, zonele de locuințe colective au fost încadrate într-un UTR pentru locuințe colective cu maxim P+4, 6 niveluri, iar indicatorii au fost raportați la nivelul fiecărei zone marcată pe plan.

Zonele cu profil industrial au fost reorganizate având la bază zonificarea PUG pentru zone productive, însă s-au urmărit indicatori și funcțiuni admise care să corespundă unor dezvoltări de zone logistice, zone mixte de servicii și depozitare și eventual producții nepoluante.

Zona adiacentă bulevardului București a fost propusă ca zonă pentru servicii și comerț, cu posibilitatea de a realiza siluete înalte, pentru a contura un peisaj de poartă de intrare în oraș.

Pe de altă parte, zona adiacentă străzii Europa și a noului coridor al drumului express, a fost reglementată ca zonă destinată activităților de servicii și depozitare, parcuri logistice din perspectiva caracterului zonei pentru a putea valorifica poziționarea și caracterul actual.

III.3. Valorificarea cadrului natural

Lipsa elementelor vegetale de calitate la nivelul zonei reprezintă un punct slab care reduce calitatea spațiului public, dar și atmosfera. Prin PUZ se urmărește creșterea suprafețelor verzi și implicit ameliorarea microclimatului local prin cinci direcții:

- realizarea unui spațiu public verde comunitar adiacent locuințelor colective nou create;
- realizarea unor coridoare / perdele verzi de protecție care să protejeze și să medieze relația dintre zonele de locuințe individuale și colective de zona de cale ferată sau zonele de producție/depozitare;
- asigurarea unui aliniament verde pe toate străzile nou propuse;
- crearea unor spații verzi plantate de folosință generală și a unor spații verzi de agrement;
- reglementarea unui procent minim de spațiu verde în cadrul fiecărei zone nou reglementate și a unui grad maxim de ocupare a terenului.

Zone protejate

Nu există zone protejate în zona de studiu PUZ și nici în vecinătatea acestuia.

III.4. Modernizarea circulației

La nivelul zonei studiate s-a urmărit viabilizarea terenurilor din centrale, cuprinse între Râul Săsar și Calea Ferată, rezolvarea problemelor de accesibilitate și conectarea tramei stradale existente cu cea propusă. Rezolvarea circulațiilor carosabile la nivelul zonei, în special asigurarea unor culoare de circulație organizate și cu gabarite suficiente pentru tipul de trafic specific zonei reprezintă una dintre principalele priorități ale PUZ. Principalele artere ale zonei, bulevardul București, Bulevardul Independenței, Strada Europa, dar și noile artere propuse: drumul express paralel cu Șoseaua de Centura (Strada Europa) și Bulevardul de Vest, vor deveni artere de importanță majoră, motiv pentru care, dezvoltările viitoare care vor fi polarizatoare de noi fluxuri carosabile, vor avea potențialul de a îngreuna și mai mult circulația. Prin urmare, rezolvarea intersecțiilor dintre aceste artere și noua tramă stradală reprezintă, de asemenea, priorități ale PUZ.

Din punctul de vedere al tramei stradale sunt propuse atât extinderi sau continuări de străzi, cât și lărgiri/regabarități ale arterelor existente ce nu respectă lățimile minime conform legislației și normativelor în vigoare. La nivelul zonei de studiu se propun, astfel, o serie de străzi, majoritatea de categoria a III-a, de gabarite diferite, stabilite în urma analizelor din teren asupra proprietăților și a caracterului zonei din punct de vedere al funcțiunilor propuse și a necesităților de trafic.

Astfel, în urma analizării posibilităților de realizare a unor spații carosabile și pietonale conform normativelor în vigoare, dar și realizarea de aliniamente pentru îmbunătățirea calității mediului și a imaginii urbane, cu urmărirea afectării minime a proprietăților private a persoanelor fizice sau juridice. Astfel acolo unde distanța dintre proprietățile intabulate a permis, au fost propuse gabarite generoase ce prevăd alinamente verzi pe fiecare parte a carosabilului, iar unde nu a existat suficient spațiu, au fost asigurate lățimi minime ale trotuarelor.

Bulevardul București este propus pentru lărgirea părții carosabile cu o bandă în preajma intersecției cu strada Motorului, pentru a facilita relația de dreapta către aceasta. De asemenea, se propune realizarea unei benzi pentru stânga de pe bulevard către Strada Motorului.

Există ca variantă de îmbunătățire a traficului pe direcția N-S, ca profilul actual al Străzii Europa să se mențină așa cum este în prezent (1 bandă de circulație pe fiecare sens), iar în paralel cu aceasta să se realizeze un bulevard cu 2 benzi pe sens, care să conțină pasaje supratereștrii succesive peste pachetele de căi ferate, ce va facilita traversarea zonei și care se va descărca în Strada Europa înainte de intersecția cu Strada București.

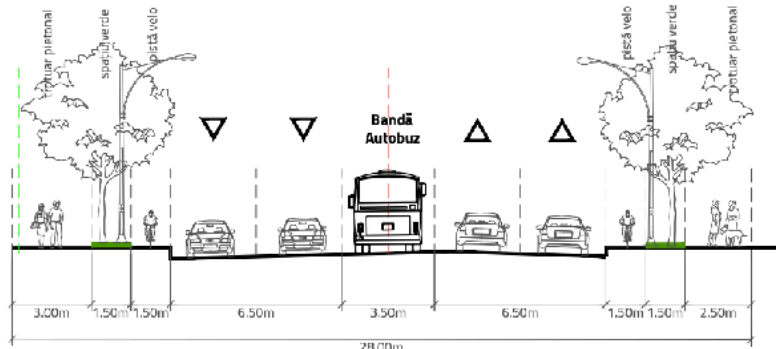
O altă variantă posibilă de fluidizare a traficului N-S vizează Strada Europa, pe tronsonul cuprins între Bulevardul Independenței și Strada București, tronson ce se va putea extinde la 4 benzi de circulație, iar intersecția cu Strada București se va configura astfel încât toate fluxurile de trafic ce intră/ies sau traversează orașul să fie fluidizate, eliminând ambuteiajele ce pot apărea într-o zonă de tip „poartă de intrare” în oraș.

De asemenea, se prevede un Pasaj rutier supratereștrii la intrarea în Baia Mare dinspre comuna Recea (zona Clubul Văcarilor) în scopul fluidizării traficului. Pasajul rutier va avea două benzi pe sens și va cuprinde benzi suplimentare de acces pe pasaj. Proiectul reprezintă un proiect important de conectivitate rutieră atât pentru sistemul de transport rutier din cadrul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest, cât și pentru cel național, și care împreună cu alte proiecte propuse la nivelul municipiului îmbunătățesc astfel legăturile municipiului Baia Mare la rețeaua rutieră națională și europeană de drumuri rapide.

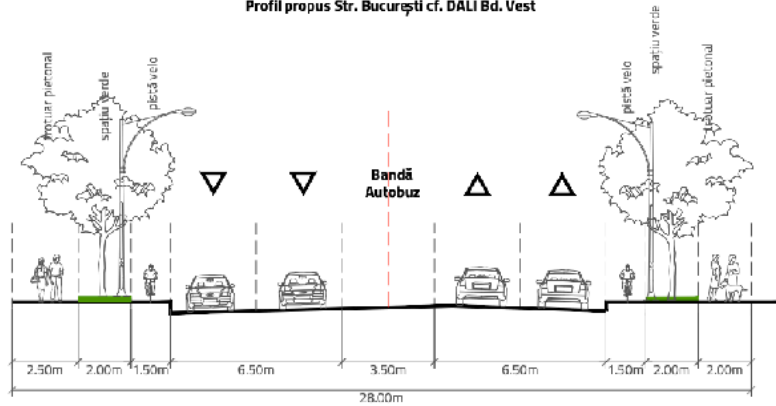


Simulare 3d - pasaj supratereștrii intrare Mun. Baia Mare - zona Clubul Văcarilor, sursă: <https://2mnews.ro>

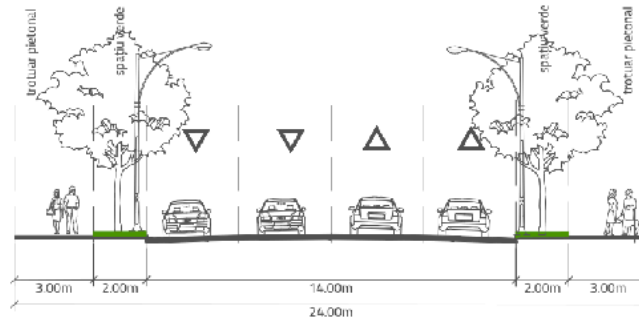
Profiluri caracteristice propuse în zona de studiu PUZ:



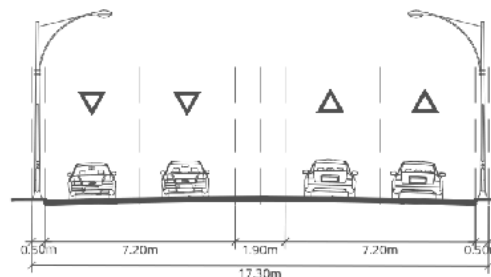
Sețiune AA'
Profil propus Str. București cf. DALI Bd. Vest



Sețiune AA'
Profil propus Str. București cf. DALI Bd. Vest

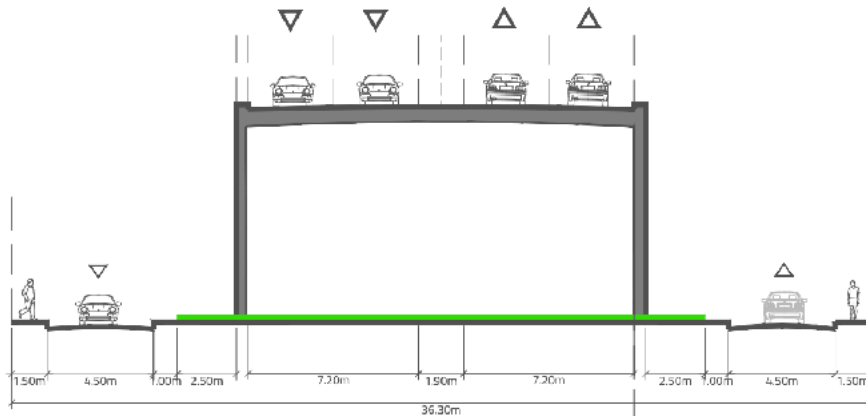


Sețiune BB'
Profil propus Bd. Independenței

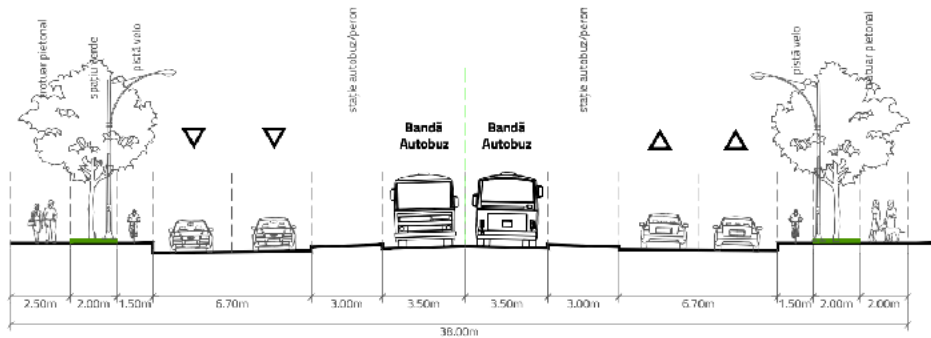


Sețiune CC'
Profil propus Str. Europa

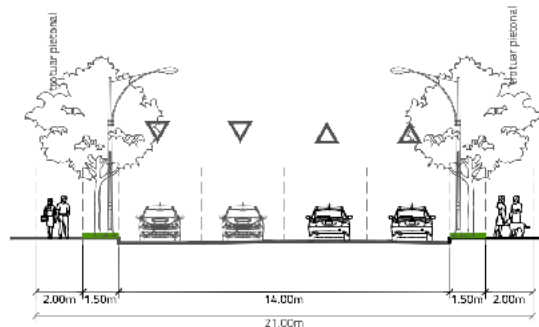
PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ



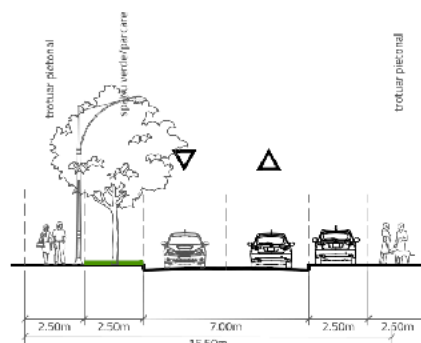
Secțiune CC'
Profil propus Str. Europa



Secțiune DD'
Profil propus Str. Dragoș Vodă, Bulevardul de Vest - zona stații de autobuz cf. DALI Bd. Vest

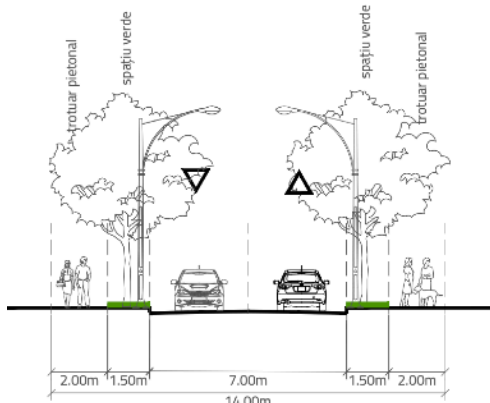


Secțiune DD''
Profil propus Str. Dragoș Vodă, Bulevardul de Vest - zona stații de autobuz cf. DALI Bd. Vest

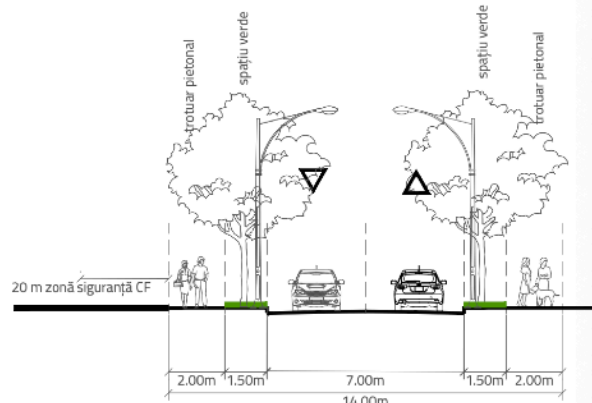


Secțiune EE'
Profil propus Strada FN 19, 24,

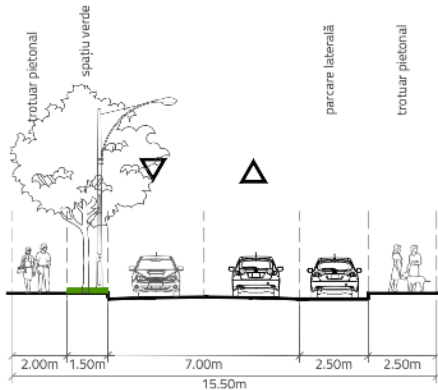
PLAN URBANISTIC ZONAL DRAGOȘ VODĂ (PIRITĂ), MUNICIPIUL BAIIA MARE, JUDEȚUL MARAMUREȘ



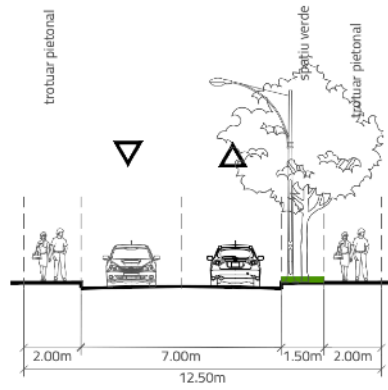
Secțiune FF'
Profil propus Strada Islaz, Strada FN 3, 5, 8, 21, 25



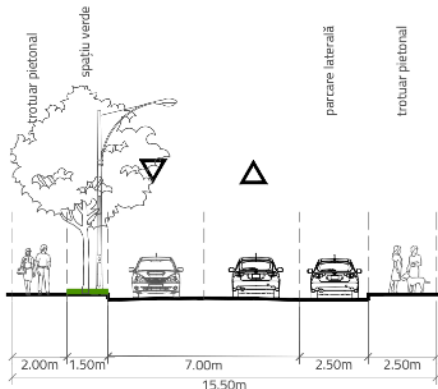
Secțiune FF''
Profil propus Strada FN 6, 13



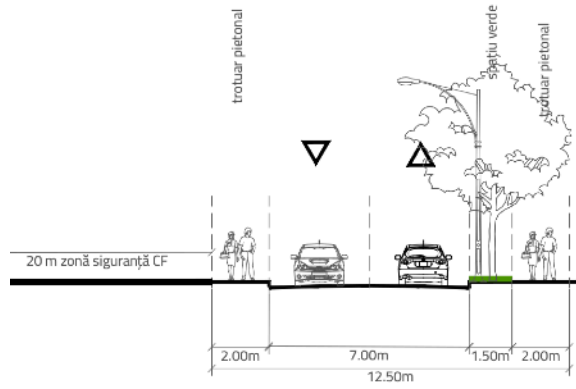
Secțiune GG'
Profil propus Strada FN 20, 26



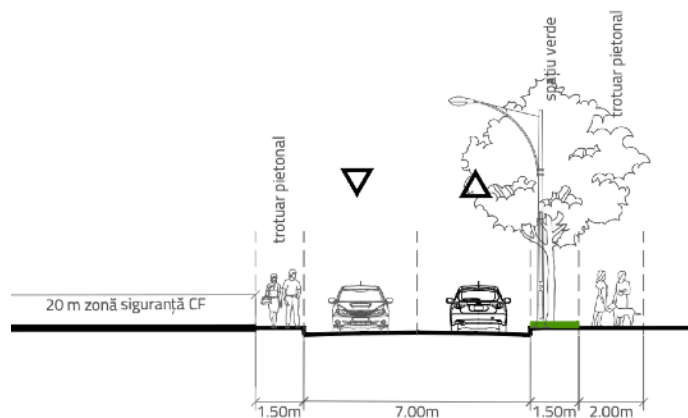
Secțiune HH'
Profil propus Strada FN 20, 26



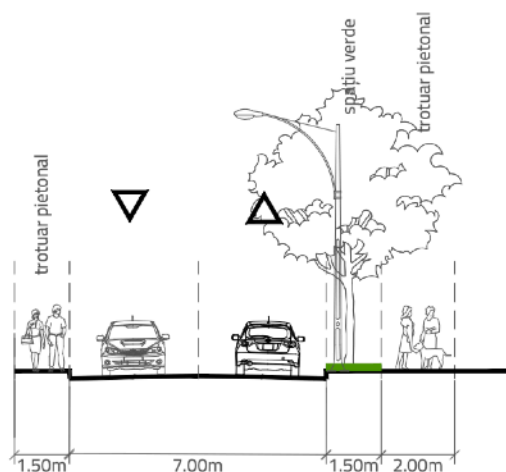
Secțiune GG''
Profil propus Strada FN 4



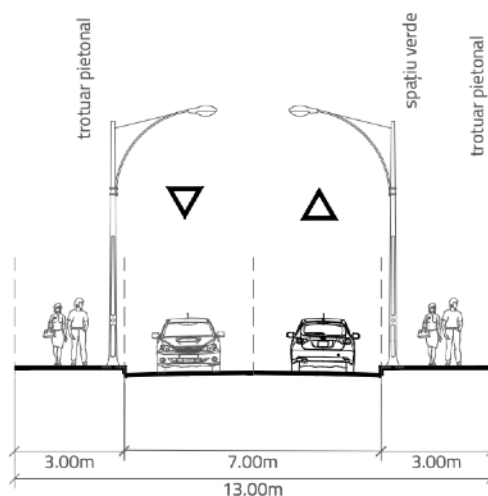
Secțiune HH''
Profil propus Strada FN 6



Secțiune II'
Profil propus Str. FN 7, 9, 12



Secțiune II''
Profil propus Str. FN 7, 28



Secțiune II'
Profil propus Strada FN 15, Str. Islaz

III.5. Zonificarea funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici

Concept de dezvoltare - „Nova Vita Civile” - Dezvoltare urbană integrată

Principii:

- **Extindere controlată a orașului în limitele teritorial-administrative;**
- **Policentrism, mixitate;**
- **Conectivitate și acces;**
- **Crearea de oportunități economice;**
- **Atractivitate;**
- **Utilizarea rațională a resurselor de teren;**
- **Dezvoltarea unui noi fond locativ;**
- **Dezvoltarea de noi dotări și spații publice de interes general.**

Orașele poli de dezvoltare urbană sunt magneți pentru teritoriile pe care le polarizează. Având o economie în creștere, „cererea” pentru produsul urban - Municipiul Baia Mare crește, nevoile cresc, activitățile se diversifică, iar resursele funciare libere reprezintă platforma de dezvoltare a orașului.

Expansiunea urbană gestionată integrat, sustenabil, rațional și eficient constituie alternativa corectă la fenomenul de *urban sprawl*, cunoscută și sub numele de *anti-sprawl*. Orașul are nevoie de vitalitate și are posibilitatea de a folosi expansiunea economică pentru a atrage categorii sociale productive-eminamente tineri. O extindere urbană sănătoasă utilizează cercul virtuos - atragere de activități cu valoare adăugată- ofertă de locuire și dotări publice competitive- calitate a vieții- atragere de categorii sociale productive și venit.

Cu resurse importante de teren liber, zona Dragoș-Vodă poate deveni un nou centru urban, o extensie coerentă a corpului, auto-sustenabilă. Dispune de un context favorabil, având acces perimetral la artere importante de transport către alți poli urbani cu relevanță economică și acces la un element natural care permite agregarea de activități publice - râul Săsar.

Conceptul de dezvoltare „*Nova Vita Civile*” ilustrează o viziune de dezvoltare a unui nou țesut urban integrat cu locuințe noi, spații publice noi, activități și servicii noi - o platformă de dezvoltare a orașului de-a lungul a două axe structurante interioare - două circulații generatoare de fluxuri și țesuturi noi. Axa „Decumano/Decumanus” - Est - Vest prelungeste strada Dragoș-Vodă paralel cu traseul de cale ferată, dându-i caracter de nou bulevard urban. Axa „Cardio Maximus” - Nord-Sud propune o traversare a râului Săsar și o prelungire a străzii până la Bd. București - devenită și ea bulevard urban. Intersecția celor două reprezintă nucleul noii vieți civile, a cartierului nou-propus. Zona interioară zonei studiate devine prin accesibilă datorită unui nou sistem de circulații foarte bine conectat cu arterele importante, transformând-o într-o nouă zonă atractivă pentru investiții destinată unei palete diversificate de funcțiuni complementare.

Din perspectivă funcțională, se propune completarea fronturilor perimetrare ale zonei de studiu pe marile artere de acces și tranzit cu activități specifice;

- completarea frontului la Bd. București cu activități comerciale și servicii de interes general până la intersecția cu noua axă creată nord-sud - regim de înălțime mic și mediu;
- generarea unei zone de servicii și activități cu caracter urban pronunțat - un nou business hub-regim mare de înălțime - la joncțiunea cu zona de la limita estică (dinspre Gară) și orașul constituit (segmentul frontului la Bd. București la E de axa nou-creată);
- amplasarea de activități logistice de-a lungul noului drum express și asigurarea legăturilor carosabile cu acesta, prin realizarea unei bune conectivități între centura - Str. Europa și noul drum express, cu arterele propuse prin P.U.Z.

În ceea ce privește locuirea, într-o extindere naturală de-a lungul noii extinderi a străzii Dragoș Vodă, protejată în raport cu calea ferată și zonele de activități - se propun două zone de locuire individuală și trei noi țesuturi de locuire colectivă cu regim de înălțime mediu, care să răspundă nevoilor în creștere ale orașului pentru locuire nouă și să absoarbă o eventuală creștere demografică.

Pe artera nord-sud nou creată vor fi structurate la Vest:

- un nou spațiu verde de agrement și loisir constituit de-a lungul Săsarului;
- un nou centru mixt - cu servicii și activități, protejând țesutul de locuire printr-o distanțare față de zona de gospodărire comunală;
- integrarea țesutului comercial existent care anunță accesul către Bd. București.

Se propune o amenajare peisagistică cu caracter de nou parc public urban al parcurii Săsarului - cu sistematizare parțială, piste velo (continuarea P.U.Z. Malurile Râului Săsar), cu punți pietonale și zone destinate activităților sportive - terenuri de tenis, baschet, pistă de alergare, cu spot-uri dedicate micilor activități comerciale și de alimentație publică. De asemenea, se propune conturarea unui mic țesut de locuire individuală/semi-colectivă la nord de râul Săsar care să fructifice perspectiva integrării în parcul liniar nou-creat. Zona de activități și agrement este propusă pe malul sudic, în conexiune cu noua zonă de locuire.

Între pachetele de cale ferată, se propune amplasarea de activități productive și logistice, care bordează zona de gospodărire comunală (P.U.Z. Cimitir Parohia Mironosițelor), cu accesuri carosabile perimetrare.

P.U.G.-ul Municipiului Baia Mare, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 349/1999, a cărei valabilitate a fost prelungită prin HCL nr. 375/2014, 605/2015 încadrează imobilul în următoarele unități teritoriale de referință:

A2a - Subzona unităților predominant industriale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

A2b1 - Activități productive, de depozitare, comercială și alte servicii legate de accesul pe căi rutiere

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 10 mc/mp teren

A3 - Subzona unităților mici și mijlocii productive și de servicii

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 4,5 mc/mp teren

A5 - Parc de activități

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 50%

CUT volumetric maxim = 4,5 mc/mp teren

CB4 - Centru de conferințe și expoziții internaționale

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 80%

CUT volumetric maxim = 2,4 mp ADC/mp teren

CC2 - Subzona centrelor de cartier noi și/sau din extinderile propuse

POT maxim = conform P.U.Z., dar nu peste 80% - exclusiv echipamente publice; pentru echipamente publice - cf. normelor specifice sa utemei beneficiarului;

CUT volumetric maxim = 2,2 mp ADC/mp teren - exclusiv echipamente publice; pentru echipamente publice - cf. normelor specifice sa utemei beneficiarului;

G1 - Subzona construcțiilor și amenajărilor izolate pentru gospodăria comunală

POT maxim = 50%

V1a - Spații verzi publice cu acces nelimitat: parcuri, grădini publice orășenești și de cartier, scuaruri în ansambluri rezidențiale și fâșii plantate publice

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V3b - Spații verzi pentru agrement: Complexe și baze sportive

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V4 - Spații verzi pentru protecția cursurilor de apă și zonelor umede

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V5 - Culoare de protecție față de infrastructura tehnică

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

V9 - Fâșii și perdele de protecție

POT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

CUT maxim = conform studiilor de specialitate avizate conform legii

T1b - Subzona transporturilor rutiere: unități de transfer

POT maxim = 50%

CUT volumetric maxim = 15 mc/mp teren

P.U.Z. Spații comerciale, birouri, cazare aprobat prin H.C.L. nr. 230/2007 încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

A2ai - Subzona unităților predominant industriale posibil de supus procesului de reconversie

POT maxim = 55%

CUT maxim = 1,0 mp ADC/mp teren

A2as - Subzona unităților de servicii

POT maxim = 70%

CUT maxim = 1,25 mp ADC/mp teren

P.U.Z. Zonă de locuit, comercială, culturală, distracție și turism aprobat prin H.C.L. nr. 530/2007

încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință: cf. Planșă de reglementări urbanistice aferentă P.U.Z aprobat prin H.C.L. nr. 530/2007 - coeficienți nespecificați

P.U.Z. Zonă de gospodărie comunală - Subzona cimitirelor aprobat prin H.C.L. nr. 32/2012 încadrează

imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 1 - Zona de gospodărie comunală - Cimitir Biserica „Duminica Mironosițelor”

POT maxim = 5% - pentru fiecare loc de veci, respectând dimensiunile 2,50 m x 1,20 m

CUT maxim = 0,15 mp ADC/mp teren

UTR 2 - Zona de spații administrative aferente cimitirului

POT maxim = 30%

CUT maxim = 0,9 mp ADC/mp teren

UTR 3 - Zona mixtă de servicii și producție

POT maxim = 30%

CUT maxim = 0,9 mp ADC/mp teren

UTR 4 - Zona de spații verzi, fâșii plantate și protecție sanitară

Cf. Legii în vigoare

P.U.Z.Reglementare teren pentru funcțiuni de servicii și comerț aprobat prin H.C.L. nr. 213/2020

încadrează imobilele în următoarele unități teritoriale de referință:

Acs - Subzona cu activități comerciale și servicii

POT maxim = 40%

CUT maxim = 1,0 mp ADC/mp teren

Prin prezentul P.U.Z. se propun următorii indicatori urbanistici pentru zona delimitată conform planșei de reglementări urbanistice, după cum urmează:

- L2a - subzona locuințelor individuale, cu regim de construire izolat și înălțimi maxime de P+2E

RH max	H max	POT	CUT
P+2	10 m	35%	1,05 mp adc /mp teren

- L5a – Subzona locuințelor colective medii (P+4, 6E) situate în ansambluri preponderent rezidențiale

RH max	H max	POT	CUT
P+6	25 m	40%	2,4 mp adc /mp teren

- CM2a - Subzona mixtă cu clădiri având regim maxim de înălțime de P+6E;

RH max	H max	POT	CUT
P+6	25 m	50%	3

- CM3a - Subzona mixtă cu clădiri având regim maxim de înălțime de P+4E;

RH max	H max	POT	CUT
P+4	18 m	50%	2,5 mp adc /mp teren; 10 mc/mp;

- CM3b - Subzona mixtă cu clădiri având regim maxim de înălțime de P+2E;

RH max	H max	POT	CUT
P+2	10 m	50%	1,5 mp adc /mp teren;

- A3a - Subzona unităților mici și mijlocii industriale și de servicii și activități productive nepoluante

RH max	H max	POT	CUT
-	12 m	50%	6 mc/mp teren

- A5a - Subzona centrelor logistice aferente infrastructurii feroviare și parcuri de activități

RH max	H max	POT	CUT
-	12 m	60%	7,2 mc/mp teren

- A6 - Subzona ansamblurilor de birouri înalte și zonelor mixte de producție și comerț, aferente marilor artere de circulație

RH max	H max	POT	CUT
-	Min. 25 m - bd. București, maxim 40 m	50% / 60%	12 mc/mp teren; 3,6 mp adc/mp teren;

- V1a - Parcuri, grădini publice, scuaruri și fâșii plantate publice

RH max	H max	POT	CUT
P	5 m	10%	0,1 mp adc /mp teren

▪ V3 - Spații verzi pentru agrement

RH max	H max	POT	CUT
P	5	20%	0,2

▪ V5 - Culoare de protecție față de infrastructura tehnică

RH max	H max	POT	CUT
-	-	-%	-

▪ V9 - Fâșii și perdele de protecție

RH max	H max	POT	CUT
-	-	-%	-

▪ G1 - Subzona construcțiilor și amenajărilor izolate pentru gospodărie comunală

RH max	H max	POT	CUT
-	12 m	50%	6 mc /mp teren

▪ G2 - Subzona cimitirelor

RH max	H max	POT	CUT
P	5	15%	0,15 mp adc /mp teren

▪ T1 - Subzona transporturilor rutiere

RH max	H max	POT	CUT
P+2	10 m	50%	1,5 mp ADC/ mp teren

▪ T2 - Subzona transporturilor pe cale ferată

RH max	H max	POT	CUT
-	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate

BILANT TERITORIAL - PROPUS

Denumire UTR	Suprafață UTR propusă (ha)	Procent propus	H maxim	RH maxim	POT maxim	CUT maxim
L2a	1,81	1,0%	10m	P+2	35%	1,05
L5a	3,41	1,9%	25m	P+6	40%	2,4 mp adc/mp
CM2a	5,9	3,3%	25m	P+6	50%	3 mp adc /mp
CM3a	26,23	14,5%	18m	P+4	50%	2,5 mp adc/mp
CM3b	12,39	6,8%	10m	P+2	50%	1,5 mp adc/mp
A3a	22,65	12,5%	12m	-	50%	6 mp adc /mp
A5a	8,43	4,7%	12m	-	60%	7,2 mc/mp teren
A6	6,39	3,5%	40m	-	50%/ 60%	12 mc/mp teren sau 3,6 mp adc/mp
V1a	14,64	8,1%	5m	P	10%	0,1 mp adc/mp
V3	1,46	0,8%	5m	P	20%	0,2 mp adc/mp
V5	10,9	6,0%	-	-	-%	-
V9	3,8	2,1%	-	-	-%	-
G1	12,64	7,0%	12m	-	50%	6 mc/mp teren
G2	2,62	1,4%	-	-	15%	0,15 mp adc/mp
T2	8,93	4,9%	-	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate	Conform studiilor de specialitate
T1 - circulații	31,79	17,6%	10m	P+2	50%	1,5 mp adc/mp teren
Râul Săsar	6,96	3,8%	-	-	-	-
Total	180,95	100,0%	-	-	-	-

În toate situațiile, posibilitățile maxime de construire vor ține cont deopotrivă de POT maxim, CUT maxim, RH la cornișă maxim și asigurarea numărului minim de locuri de parcare conform R.G.U. sau a regulamentelor de parcare locale în vigoare al momentul autorizării construirii.

III.6.Dezvoltarea echipării edilitare

Propunerile privind rețelele tehnico-edilitare în zona de studiu vizează extinderea infrastructurii existente în imediata vecinătate, racordarea funcțiunilor propuse la acestea și modificarea traseului/ devierea unora dintre rețele ce impun zone de siguranță, respectiv de protecție, ce nu permit dezvoltarea zonei conform temei program.

Studiul de echipare tehnico-edilitară - în curs de elaborare - analizează și detaliază modul în care se va realiza echiparea edilitară la nivelul zonei. În cadrul studiului se vor calcula breviarele de consum pentru fiecare utilitate în parte, în baza prognozei de dezvoltare a zonei. În baza avizelor de utilități obținute, studiul de echipare edilitară va furniza o soluție de extindere a rețelelor, dar și de bransare a amplasamentelor la utilitățile existente în zonă.

În vederea edificării terenurilor libere vor fi necesare devieri sau relocări ale rețelelor edilitare (alimentare cu energie electrică), operațiuni care se vor realiza prin grija Administrației Publice Locale. Amplasamentele finale ale rețelelor edilitare (cele existente și cele relocate/deviate) vor influența zona maximă edificabilă a terenurilor prin asigurarea zonelor de protecție și siguranță a traseelor conductelor. În acest sens, zonele edificabile marcate pe planșa de reglementări urbanistice are rol ilustrativ maximal, prin aplicarea condițiilor de amplasare pe parcelă conform Regulamentului Local de Urbanism propus, însă aceste zone vor putea fi influențate de zonele de siguranță și protecție ale infrastructurii edilitare.

Ca fundamentare pentru determinarea condițiilor de construibilitate, se vor respecta condițiile menționate în „Studiul de inundabilitate” aferent Râului Săsar în zona de studiu - în curs de elaborare - și de asemenea condițiile impuse prin studiul geotehnic.

III.7. Protecția mediului

Planul Urbanistic Zonal va include măsuri de prevenire a impactului negativ asupra mediului pentru zona studiată (inclusiv actul administrativ al Agenției pentru Protecția Mediului), ținând cont de nevoile de:

- Prevenirea producerii riscurilor naturale;
- Epurarea și pre-epurarea apelor uzate;
- Dezvoltarea controlată a deșeurilor;
- Recuperarea terenurilor degradate, consolidări de terenuri, plantări de zone verzi, etc;
- Organizarea sistemelor de spații verzi;
- Refacerea peisagistică și reabilitarea spațiului urban.

Conform art. 16 alin (1) din Legea apelor nr. 107/1996 cu modificările și completările ulterioare, pentru protecția resurselor de apă, sunt interzise aruncarea sau introducerea în orice mod, în albiile cursurilor de apă, în cuvele lacurilor sau ale bălților, precum și depozitarea pe malurile acestora a deșeurilor de orice fel.

Prin studiul de fundamentare privind echiparea edilitară, se calculează necesarul pentru consumurile de utilități aferente investiției, iar implementarea acestora va asigura colectarea în condiții de siguranță a apelor uzate, în scopul epurării și tratării acestora. Propunerile reglementate prin prezenta documentație nu au un impact negativ asupra mediului. Mai mult decât atât, sunt propuse spații nemineralizate generoase, iar prin Regulamentul Local de Urbanism este recomandată și încurajată amenajarea de spații verzi de aliniament, în lungul arterelor de circulație, iar în interiorul lotului este impusă respectarea

unui spațiu verde minim, în funcție de subzonă și funcțiune și după caz chiar și a unui grad maxim de ocupare al terenurilor.

Prin Regulamentul Local de Urbanism aferent PUZ, sunt admise funcțiuni care nu au un impact negativ asupra mediului. Mai mult decât atât, proiectul propune reintegrarea în circuitul urban al unor suprafețe de teren degradate, neîngrijite, care sunt sursă de poluare cu praf și materie vegetală crescută spontan.

Planul Urbanistic Zonal nu are un impact negativ semnificativ asupra ariei naturale protejate de interes comunitar, nici singur, nici alături de alte planuri, programe și proiecte. Acestea nu produc efecte cumulative cu impact negativ asupra mediului în arealul studiat și nici nu aduc atingere obiectivelor de conservare ale ariei naturale protejate, întrucât:

1. PUZ propus se află într-o zonă urbanizată, cu o imagine degradată (recuperează un teren în degradare);
2. PUZ propus nu are un impact semnificativ asupra biodiversității în zonă, fiind într-un areal urbanizat și propunând dezvoltări controlate, fără impact asupra mediului (locuire, comerț, servicii, depozitare, producție nepoluantă ș.a.);
3. PUZ îmbunătățește imaginea zonei, crește productivitatea acesteia, crește valoarea ambientului natural prin amenajarea și previne fenomene cu impact negativ atât asupra ambientului natural, cât și urban (precum coagularea de zone insalubre, abandonate);

Conform ordinului MS nr. 119/2014 - norme de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, art. 11. Alin (1) Distanțele minime de protecție sanitară între teritoriile protejate și perimetrul unităților care produc disconfort și riscuri asupra sănătății populației sunt următoarele:

33. Stații de epurare a apelor uzate menajere, cu bazine acoperite	150 m
34. Stații de epurare de tip modular (containerizate)	50 m
35. Stații de epurare a apelor uzate industriale și apelor uzate menajere cu bazine deschise	300 m

Notă: zonă de protecție sanitară - terenul din jurul obiectivului unde este interzisă orice folosință sau activitate care ar putea conduce la poluarea/contaminarea factorilor de mediu cu repercusiuni asupra stării de sănătate a populației rezidente din imediata vecinătate a obiectivului; pentru captările, construcțiile și instalațiile utilizate în alimentarea prin sistem public sau privat de aprovizionare cu apă potabilă/instalațiile de apă minerală, terapeutică sau pentru îmbutelierea apei se aplică prevederile pentru «zona de protecție sanitară cu regim sever», «zona de protecție sanitară cu regim de restricție» și «perimetru de protecție hidrogeologică» din Normele speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 930/2005, denumite în continuare Norme speciale, și din Instrucțiunile privind delimitarea zonelor de protecție sanitară și a perimetrului de protecție hidrogeologică, aprobate prin Ordinul ministrului mediului și pădurilor nr. 1.278/2011;

Date cu privire la respectarea normelor de sănătate publică cf. OMS nr. 119/2014

În ceea ce privește respectarea Normelor conform OMS nr. 119/2014 - norme de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, trebuie menționat faptul că noile dezvoltări vor ține seamă și vor respecta condițiile de sănătate a populației referitoare la însorire.

Prin Regulamentul local de urbanism se impune respectarea unei distanțe de minim H/2 între clădirile învecinate, astfel conform art. 3 alin. (2) din OMS nr. 119/2014, la această fază nu este necesară întocmirea unui studiu de însorire care să confirme respectarea prevederii de la alin. (1), respectiv asigurarea însoririi camerelor de locuit pe o durată de minimum 1 1/2 ore la solistițiul de iarnă.

La faza de proiectare DTAC se va putea analiza proiecția umbrelor pentru construcții concrete propuse.

III.8.Obiective de utilitate publică

Planul Urbanistic Zonal listează obiectivele de utilitate publică din zona de studiu, existente sau propuse. Planșa cu regimul juridic - proprietatea asupra terenurilor cuprinde identificarea tipului de proprietate asupra bunurilor imobile din zonă, conform Legii 213/1998:

- Terenuri proprietate publică;
- Terenuri proprietate privată (de interes național, județean și local);
- Terenuri proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice;

și identifică nevoile de circulație a terenurilor între deținători, în vederea obiectivelor propuse:

- Terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea publică a UAT;
- Terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea privată a UAT;
- Terenuri proprietate privată, destinate concesionării;
- Terenuri proprietate privată, destinate schimbului;

Se consideră obiective de utilitate publică:

- prospecțiunile și explorările geologice;
- extracția și prelucrarea substanțelor minerale utile;
- Instalații pentru producerea energiei electrice;
- căile de comunicație;
- deschiderea, alinierea și lărgirea străzilor;
- sistemele de alimentare cu energie electrică, telecomunicații, gaze, termoficare, apă, canalizare;
- instalații pentru protecția mediului;
- îndigui și regularizări de râuri;
- lacuri de acumulare pentru surse de apă și atenuarea viiturilor;
- derivații de debite pentru alimentarea cu apă și pentru atenuarea viiturilor;
- stații hidrometeorologice, seismice și sisteme de avertizare și prevenire a fenomenelor naturale periculoase și combatere a eroziunii de adâncime;

- clădirile și terenurile construcțiilor de locuințe sociale precum și de Administrare publică și pentru învățământ, sănătate; salvarea, protejarea și punerea în valoare a monumentelor, ansamblurilor și siturilor arheologice, precum și parcurilor naționale, rezervațiilor naturale și a monumentelor naturii; prevenirea și înlăturarea urmărilor dezastrelor naturale - cutremure, inundații, alunecări de terenuri; apărarea țării; ordinea publică și siguranța națională

În zona de studiu a PUZ se află următoarele obiective de utilitate publică:

- Stația de Epurare a apelor;
- Noile culoare ale viitoare trame stradale propuse.

Având în vedere reorganizarea și extinderea tramei stradale, au fost propuse culoare destinate noilor străzi, în care se vor realiza operațiuni de circulație a terenului din proprietate privată în domeniul public, pentru a putea fi realizate circulațiile publice. Aceste culoare nu vor mai putea fi edificate cu noi construcții, pentru a facilita realizarea noilor circulații, însă, până la realizarea propriu-zisă a acestora, situația existentă se păstrează, asemeni funcțiilor existente și desfășurate pe loturile vizate. **Culoarele de circulație pentru toate străzile existente și propuse se definesc ca obiective de utilitate publică.**

III.9. Consecințe economice și sociale la nivelul U.A.T. Municipiul Baia Mare

Inițierea Planului Urbanistic Zonal este oportună, întrucât:

- înnoirea fondului construit existent va produce noi spații care să găzduiască noi servicii și activități economice;
- realizarea unei investiții imobiliare va avea un impact pozitiv asupra imaginii generale în zonă și va oferi posibilitatea creșterii valorii imobiliare a terenurilor din vecinătate;
- amenajarea peisagistică a malurilor Râului Săsar și dotarea noilor spații cu echipamente publice va încuraja turismul în zonă;
- rezolvarea circulațiilor aflate în zona de studiu va permite o funcționare coerentă a zonei, în vederea dezvoltării și optimizării acesteia;
- construirea imobilelor care au generat PUZ creează locuri de muncă atât la momentul construcției, cât și pe termen lung, prin exploatarea activităților noi propuse;
- construirea are drept efect consolidarea veniturilor directe ale UAT Municipiul Baia Mare (respectiv taxe și impozite pe clădiri).

III.10. Costuri aferente investiției (private, publice la nivel de APL)

Planul Urbanistic Zonal va genera costuri pentru inițiatorul documentației - Autoritatea Publică Locală, în ceea ce privește realizarea studiilor necesare aprobării planului (studii, avize), respectiv amenajarea și echiparea edilitară internă a imobilelor vizate.

La nivelul zonei de studiu propusă, costurile de construire ale parcelelor proprietate privată vor aparține persoanelor fizice și juridice care dețin sau vor deține aceste imobile la momentul edificării. Costurile de dezvoltare a infrastructurii edilitare vor fi suportate de regiile specifice, de Administrația Publică Locală sau de investitorii privați, după caz. În ceea ce privește posibilele intervenții de reorganizare a spațiului public, de amenajare și dotare a spațiilor verzi propuse, costurile vor fi suportate de Administrația Publică Locală.

Astfel, costurile aferente investiției vizează:

- operațiuni juridice și cadastrale de a trece terenurile aflate în altă proprietate decât domeniul public în domeniul public, pentru culoarele de circulație propuse dezvoltării noilor artere de circulație. Aceste operațiuni vor fi suportate de APL;
- realizarea infrastructurii edilitare în zonele noilor artere de circulație propuse și de modernizare a străzilor existente - costuri ale operatorilor de utilități și finanțări externe;
- operațiuni de realizare a infrastructurii rutiere - costuri ale APL și finanțări externe;
- Amenajarea spațiilor publice, locuri de joacă pentru copii, parc public, zone de socializare și relaxare, parcuri autovehicule etc. - costuri ale APL și finanțări externe;
- edificarea loturilor private - costuri private ale investitorilor;

Șef proiect

master urb. Mihaela Pușnava

Manager proiect

dr. urb. dipl. Moțcanu-Dumitrescu Mihai Alexandru

Echipă de elaborare

master urb. Mihaela Pușnava

master urb. Laura Balint (Ferăstrău)