

CNCF "C.F.R." S.A. BUCUREȘTI  
SUCURSALA REGIONALĂ DE ÎNȚEBERATE CLUJ  
DIVIZIA TEHNICĂ  
Nr. 47 / 25 mai 2023

S.C.G & T CREATOR S.R.L.  
Birou de arhitectură, structuri și urbanism  
str. Bata Mare, nr. 5, mun. Dej, jud. Cluj tel: 0747.487.033  
E mail: turcuat@yahoo.com  
J12/2961/2005, CUI RO 17866037

CNCF "C.F.R." S.A. BUCUREȘTI  
SUCURSALA REGIONALĂ  
DE ÎNȚEBERATE CLUJ  
CABINET DIRECTOR  
NR. 41 / 24.05.23

FOAIA DE GARDA

DENUMIRE PROIECT:

PLAN URBANISTIC ZONAL  
"PASAJ RUTIER SUBTERAN STRADA GARII-STRADA TAPIULUI,  
DIN MUNICIPIUL BISTRITA"

FAZA DE PROIECTARE:

PLAN URBANISTIC ZONAL SI  
REGULAMENT DE URBANISM

DEJ  
2023



24.05.2023  
Biv Th  
25.05.2023  
Marcelo

deciuz / TSC  
26.05.2023

FOAIA DE CAPAT

DENUMIRE PROIECT:

PLAN URBANISTIC ZONAL  
” PASAJ RUTIER SUBTERAN STRADA GARII-STRADA TARPILUI ,  
DIN MUNICIPIUL BISTRITA”

NR. PROIECT:

29/2022

FAZA DE PROIECTARE:

PLAN URBANISTIC ZONAL SI REGULAMENT DE URBANISM

SPECIALITATEA:

URBANISM

AMPLASAMENTUL:

mun Bistrita, strada Garii strada Tarpilui, jud. Bistrita Nasaud

BENEFICIAR:

MUNICIPIUL BISTRITA

DATA:

Decembrie 2022

**BORDEROU:**

**A. PIESE SCRISE:**

**VOL 1: MEMORIU DE PREZENTARE**

1. Introducere

1.1 Date de recunoaștere a documentației

1.2 Obiectul lucrării

1.3 Surse documentare

2. Stadiul actual al dezvoltării

2.1 Evoluția zonei

2.2 Incadrarea în localitate

2.3 Elemente ale cadrului natural

2.4 Circulația

2.5 Ocuparea terenurilor

2.6 Echiparea edilitară

2.7 Probleme de mediu

2.8 Opțiuni ale populației

3. Propuneri de dezvoltare urbanistică

3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare

3.2 Prevederi ale P.U.G.

3.3 Valorificarea cadrului natural

3.4 Modernizarea circulației

3.5 Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici

3.6 Dezvoltarea echipării edilitare

3.7 Protecția mediului

3.8 Obiective de utilitate publică

4. Concluzii, măsuri în continuare

**B. PIESE DESENATE:**

Planșa A1 - Incadrarea în zonă și în P.U.G.

Planșa A2.1 - Situația existentă - Disfuncționalități

Planșa A2.2 - Situația existentă - Zonificare

Planșa A3.1 - Reglementări Urbanistice

Planșa A3.2 - Reglementări Urbanistice-Zonificare

Planșa A3.3 - Reglementări Urbanistice-Detaliu zona cai de comunicații feroviare și

zone de protecție

Planșa A3.4 - Reglementări Urbanistice-Detalii soluție tehnică

Planșa A3.5 - Reglementări Urbanistice-Detalii soluție tehnică - Secțiuni

Planșa A3.6 - Reglementări Urbanistice-Ilustrare urbanistică

Planșa A4 - Reglementări Urbanistice - Echipare edilitară

Planșa A5 - Proprietatea asupra terenurilor

# MEMORIU - PLAN URBANISTIC ZONAL " PASAJ RUTIER SUBTERAN STRADA GARII-STRADA TAPIULUI , DIN MUNICIPIUL BISTRITA"

S.C.G & T CREATOR S.R.L.  
Biru de arhitectura, structuri si urbanism  
str.Baia Mare, nr.5, mun.Dej, jud. Cluj tel:0264.20.60.46, fax: 0264.20.60.56  
E mail:turcuaf@yahoo.com  
J12/2961/2005, CUI RO 17866037

## 1.Introducere

### 1.1 Lista de recunoastere a documentatiei

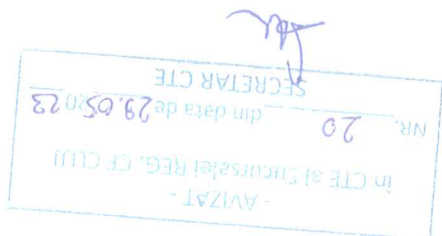
Beneficiar:MUNICIPIUL BISTRITA  
Proiectant general:S.C. ALTEMIS S.R.L.-mun Dej, str.C.Brancusi, nr.20,jud.Cluj, RO20658451,  
J12/265/2007  
Proiectant de specialitate urbanism: S.C. G & T CREATOR S.R.L.-mun.Dej, str.Baia Mare, nr.5,  
jud.Cluj, RO 17866037, J12/2961/2005  
Data elaborarii:decembrie 2022

### 1.2 Obiectul lucrarii

-solicitari ale temei program  
In zona studiată se propune un pasaj rutier subteran si lucrari conexe pentru realizarea  
unei legături între strada Garii si strada Tapiului.  
Se propune reglementarea din punct de vedere urbanistic a zonei , suprafata  
terenurilor aflate in zona studiată este de 2,1436 Ha.  
Terenurile se afla partial in intravilanul municipiului Bistrita si apartin domeniului  
public de interes national si local.  
Sau urmarit la intocmirea acestui Plan de Urbanism Zonal urmatoarele obiective:  
- rezolvarea circulatiei carosabile si pietonale;  
- reglementarea zonei ;  
-circulatia juridica a terenurilor.

### 1.3 Surse documentare

Actualizare Plan Urbanistic General Municipiul Bistrita -2013-S.C.BLOM Romania s.r.l.-  
municipiul Targoviste  
Studiu geotehnic, intocmit de Societatea Transilvana de Inginerie geotehnica ing.geol.  
Roman Bogdan Adrian-municipiul Cluj Napoca  
Ridicare topografica, intocmita de SPFA Zanc Mihaela Adriana  
Studiu de trafic , intocmit de S.C. Urbi Plan s.r.l.-municipiul Bucuresti  
2.Stadiul actual al dezvoltarii



## **2.1 Evoluția zonei**

### **-date privind evoluția zonei**

Zona aflată în studiu este amplasată în zona central-nordică a intravilanului municipiului Bistrița a municipiului Bistrița adiacenta căii ferate în zona autogarii și garii, într-o zonă foarte importantă de circulație rutieră și feroviară.  
Calea ferată se desfasoară pe direcția sud est-nord vest, iar circulația rutieră pe axa nord vest - sud est, în zona studiată circulația auto fiind întreruptă de calea ferată.  
Traficul intens și aglomerarea din ce în ce mai accentuate din zona autogarii au determinat necesitatea gasirii de soluții pentru a asigura continuitatea circulației auto pe axa nord vest - sud est.  
Prezentul proiect urmărește îmbunătățirea sistemului de transport actual, încercând să satisfacă nevoile identificate prin realizarea unui sistem de transport durabil, vizând accesibilitatea, siguranța și securitatea, mediul, eficiența economică și calitatea mediului urban.

### **-caracteristicile semnificative ale zonei relaționate cu evoluția localității**

În zona studiată strazile Garii și Tarpiului fac legătura cu zonele adiacente prin intermediul strazilor Bdul Decebal, strada Rodnei strada Artarilor, strada Dimitrie Cantemir, strada Grivitei și Narciselor.  
În zona strazii Garii se află mai multe obiective importante instituții publice - autogara, precum și obiective comerciale, zona de locuințe colective, densitatea populației fiind ridicată, iar în zona strazii Tarpiului zona în afara de clădiri conexe cailor ferate, zona este preponderent dedicată locuințelor mici.  
Prin realizarea acestei conexiuni se va descongestiona circulația pe zona sudică, creându-se posibilități de dezvoltare și pentru zona nordică.

### **-potențial de dezvoltare**

Din punct de vedere al dezvoltării municipiului Bistrița, este necesară găsirea unor soluții pentru decongestionarea traficului de pe strada Garii, având efecte semnificative pentru reducerea timpului de deplasare a locuitorilor, a cheltuielilor cu consumul de combustibil, și mai ales va fi redus timpul de intervenție a pompierilor, salvarii, etc.

## **2.2 Incadrare în localitate**

### **-poziția zonei față de intravilanul localității**

Terenurile studiate au suprafața totală de 2,1436 ha.  
Terenurile se află pe domeniul public, în intravilanul municipiului Bistrița, în zona de intersecție a UTR 6, 7, 10 și 27, conform PUG Bistrița 2013.

### **-relaționarea zonei cu localitatea**

Poziția zonei studiate în cadrul localității este determinată de necesitatea asigurării unei legături între partea de sud vest și partea de nord est a zonei prin crearea unei legături între strada Garii și strada Tarpiului, astfel facilitându-se accesul către zona industrială și de locuințe.

## 2.3 Elemente ale cadrului natural

-Elemente ale cadrului natural ce pot interveni în modul de organizare urbanistică

Zona este puternic antropizată în zona strazii Garii și este relativ plană.

Municipiul Bistrița este situat la o altitudine medie de 358 m. În cadrul județului are o

poziție central-sud-estică.

Din punct de vedere hidrologic zona aparține bazinului hidrografic Bistrița, amplasamentul fiind situat la o distanță între 900m și 1400 m față de malul drept.

-zona climatică II conform STAS 1709/1-90

-indicele de umiditate Thornthwaite  $I_m = 0, \dots, 20$

-valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului este  $q_b = 0,4$  (kPa)

-valoarea de referință a încărcării din zapada pe sol este de  $s_k = 1,5$  (kN/m<sup>2</sup>)

-sub aspect seismic, valoarea de vârf a accelerației terenului  $a_g = 0,10$  g (m/s<sup>2</sup>),  $T_s = 0,79$  s)

Date climatice:

-temperatura medie anuală +8,3° C

-temperatura medie în luna ianuarie -4,0° C

-temperatura medie în luna iulie +19,3° C

-precipitații medii anuale 75,2 mm

-precipitații medii în luna ianuarie 38,2 mm

-precipitații medii în luna iunie 88,0 mm

-vânturile au o viteză medie de 3-4 m/sec cu

direcția dominantă iarna dinspre NE, vara dinspre V și NV

-adâncimea maximă de îngheț se află în zona Bistrița la -1.00 m

## 2.4 Circulația

-aspecte critice din desfasurarea circulației în zona

Conform studiului de trafic:

Zona de dezvoltare la Nord de Drumul Cetatii este dezavantajată din punct de vedere al

accesibilității și al relației cu restul cartierelor și mai ales cu centrul municipiului, situație

datorată lipsei legăturilor multiple în puncte esențiale peste calea ferată, respectiv la Nord de

Drumul Cetatii. De asemenea, lipsa legăturilor eficiente nord-sud între cartierele de locuit și zona

industrială determină aglomerări de trafic substanțiale, mai ales la orele de vârf. Fluxurile de

circulație N-S (trafic preponderent generat de autovehiculele utilizate pentru accesarea locurilor

de muncă din partea nordică) se intersectează constant cu principalul flux V-E, corespunzător

Drumului Cetatii, ce funcționează atât cu rol de ocolitoare de Nord, cât și ca drum de acces entru

o mare parte din platforma industrială.

Aceste puncte de conflict diminuează siguranța generată în trafic, fiind factorul principal și în

formarea congestiilor de trafic pe anumite tronsoane sau în anumite noduri cheie

Circulația pietonală în zona liniile de cale ferată este realizată prin intermediul unui pasaj subteran.

## 2.5 Ocuparea terenurilor

-principalele caracteristici ale funcțiunilor ce ocupa zona studiată  
In cadrul Planului Urbanistic General al municipiului Bistrița , zona studiată se afla parțial in UTR 6-UTR 7- UTR 10- UTR 27-Subzonele:  
● T1 -Subzona transporturilor feroviare ;  
● T2-Subzona transporturilor rutiere;  
● M1- subzona mixta situata in afara limitelor zonei protejate cu regim de inaltime de maxim P+4niveouri (instituti , servicii publice de interes general, s.a) ,

Adiacent mai sunt subzonele:  
● M1- subzona mixta situata in afara limitelor zonei protejate cu regim de inaltime de maxim P+4niveouri (instituti , servicii publice de interes general, s.a) ,  
● L.4- subzona de locuinte colective cu regim de construire discontinuu si inaltime maxima P+10 niveouri, existente  
● L.2- subzona de locuire individuala cu regim de construire discontinuu cu inaltime maxima de D+P+2+M, situate in afara ariei protejate;

-Gradul de ocupare a zonei cu fond construit, aspecte calitative ale fondului

construit  
Terenurile sunt destinate preponderent circulatiilor auto si pietonale , spatiile verzi sunt reprezentate de mici fasii sau plantatii izolate de-a lungul strazilor , restul terenurilor fiind cele destinate transporturilor feroviare aflate in proprietatea publica a Statului Roman prin Ministerului Transporturilor si Infrastructurii prin Compania Nationala de Căi Ferate - CFR - SA (CNCF- CFR).  
Construcțiile sunt reprezentate de accesele acoperite in pasajul pietonal existent si constructiile adiacente autogarii .  
Suprafata totala de terenuri ce apartin cailor ferate ce se intersecteaza cu pasajul propus este de 435,00 mp din CF 75112 Bistrita.

## 2.6 Echiparea edititara

-stadiul echiparii edititare in zona  
In zona exista retele de alimentare cu energie electrica de joasa si medie tensiune, proiectul propus nu afecteaza aceste retele.  
De asemenea mai exista retele de apa , canalizare si alimentare cu gaz.

## 2.7 Probleme de mediu

-relatia cadru natural-cadru construit  
Zona studiată este puternic antropizata caracterizata de prezenta unui tesut urban dens cu un grad de ocupare ridicat .

## 2.8 Opțiuni ale populației

Politica de dezvoltare a zonei presupune asigurarea de legături carosabile eficiente care să descopere problemele populației legate de trafic, accesibilitatea dintr-o zonă în alta a orașului, consumul de combustibil, accesul de urgență. Rezolvarea acestei legături va avea impact și asupra circulației perurbane și a legăturii cu localitățile învecinate.

## 3. Propuneri de dezvoltare urbanistică

Planul urbanistic zonal reglementează condițiile urbanistice pentru realizarea temei program, în vederea realizării următoarelor obiective:

- Realizare pasaj rutier subteran pe sub calea ferată ;
- Modernizarea pasajului pietonal existent
- Realizarea legăturilor din pasaj cu străzile laterale;
- Modernizarea parcarilor publice situate pe str. Gării lângă magazinul Billa, după conceptul "Park&walk", inclusiv dotarea acestora cu stații de încărcare electrice;
- Asigurarea iluminatului public inteligent, modern și eficient, cu sistem de telegestiune aferent pasajului și zonelor adiacente, atât pentru infrastructurii rutieră cât și cea pietonală și ciclistă;
- Implementarea unor măsuri destinate creșterii siguranței în trafic pentru bicicliști și pietoni în zona de acțiune a proiectului;
- Extinderea sistemului de management al traficului din municipiul Bistrita în zona de acțiune a proiectului.

De asemenea se propune schimbarea zonei M1 situate în fața centrului comercial cu zona T2.

## 3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare

Conform concluziilor studiului geotehnic

S-au executat 8 foraje până la adâncimea de 6,00-10,00 m cu foreza în sistem de avansare uscat.

Riscul geotehnic este moderat, categoria geotehnică este 2.

Terenul de fundare va fi reprezentat de formațiunea marnoasă cu consistență predominant tare situată sub depozitele aluvionare de terasă.

$P_{conv}=550kPa$

Apa subterană s-a interceptat la adâncimea de la 2,30m la 3,20 m.

Având în vedere că terasă aluvionară a râului Bistrita reprezintă formațiunea acviferă cu un freatic liber sau foarte slab captiv identificat în toate forajele executate, apa rezultată va fi captată și evacuată.

Conform studiului de trafic:

Realizarea pasajului denivelat între Strada Tarpului și Strada Garii contribuie substanțial la îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a deplasărilor pe direcția N-5 în zona urbană analizată. Realizarea pasajului rutier subteran propus, va contribui la îmbunătățirea condițiilor de siguranță rutieră în zona. Din punct de vedere urbanistic realizarea pasajului denivelat va crea un cadru favorabil pentru remodelarea spațiilor urbane din zona cu garii ce va îmbunătăți accesibilitatea și va stimula dezvoltarea socială. Pasajul rutier va transforma o zonă urbană dominată de traficul de tranzit, într-un spațiu destinat vieții sociale în comunitate. Din punct de vedere al traficului rutier se realizează o reducere a duratei de traversare a zonei. În ansamblul rețelei analizate remarcăm o semnificativă îmbunătățire a condițiilor de trafic și o reducere sensibilă a nivelului de poluare.

### **3.2 Prevederi ale PUG**

În cadrul Planului Urbanistic General al municipiului Bistrița, zona studiată se află parțial în UTR 6-UTR 7- UTR 10- UTR 27-Subzonele:

- T1 -Subzona transporturilor feroviare și a amenajărilor aferente ;
- T2-Subzona transporturilor rutiere și a amenajărilor aferente;
- M1 - subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate cu regim de înălțime de maxim P+4niveuri (instituții , servicii publice de interes general, s.a)

Adiacent mai sunt subzonele:

- M1 - subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate cu regim de înălțime de maxim P+4niveuri (instituții , servicii publice de interes general, s.a) ,
- L.4- subzona de locuințe colective cu regim de construire discontinuu și înălțime maximă P+10 niveuri, existente
- L.2- subzona de locuire individuală cu regim de construire discontinuu cu înălțime maximă de D+P+2+M situate în afara zonei protejate;

### **3. Valorificarea cadrului natural**

Cadrul natural este reprezentat de terenurile relativ plane , cu declivitate redusă în zonele de racord cu străzile existente. Aceasta morfologie permite realizarea proiectului în condiții optime. Din punct de vedere al stabilității , se află în condiții bune de stabilitate , sectorul de teren nefiind afectat de fenomene de alunecare , de eroziune sau alte fenomene geologice care să pună în pericol stabilitatea obiectivului proiectat. Soluția urmărește integrarea/adaptarea la contextul topografic în vederea atât a reducerii impactului asupra mediului cât și a optimizării parametrilor economici.

### **3.4 Modernizarea circulației**

Se propune realizarea pasajului subteran între strada Garii și strada Tarpului, precum și rezolvarea circulațiilor secundare , a legăturii dintre străzile Artarilor cu Rodnei , realizarea a 24 de parcuri, din care 2 locuri pentru persoane cu handicap și echiparea acestora cu 3 locuri pentru

incarcarea masinilor electrice.

Legătura dintre strada Artarilor și Rodnei se va face printr-o buclă de întoarcere pe strada Garii.

La ieșirea de pe strada Tarpului s-a prelungit secțiunea pasajului pentru a se putea crea o legătura pietonală pe cele două părți ale străzii.

Soluția constructivă va fi pentru străzi și parcuri imbracăminte asfaltică și pentru trotuare pavaj.

Caracteristici tehnice a intervenției propriu-zise:

- lungime totală amenajare (m) :  $297.64 + 44.25 + 2 \times 20.75 + 37.29 + 74.80 + 28.52 + 70.86 = 594.86$  m

- lungime totală pasaj subteran :

• 66.12 m - subteran;

•  $52.74 + 52.74 + 53.60 + 53.47 + 47 = 306$  m racordări (ziduri de sprijin);

- adâncimea maximă (de la nivelul terenului la cota caii) : 6.60 m;

- panta pe rampa intrare : 10%;

- panta pe rampa ieșire : 10%;

- latime utilă pasaj (între fețele interioare) :  $2 \times 3.50 + 2 \times 0.80 = 8.60$  m;

- înălțime utilă minimă : 5.0 m;

- înălțimea de construcție (între intrados și nivel superior traversă) : 1.60 m;

- latime totală de construcție : 11.20 m;

- latime carosabil :  $2 \times 3.50$  m

### **Soluția constructivă de realizare a pasajului subteran**

În această variantă se are în vedere executarea pasajului astfel încât circulația feroviară auto și pietonală să fie cât mai puțin afectată de execuția lucrărilor la pasaj. Subtraversarea liniilor de cale ferată se propune a se realiza printr-o protecție (scut) din beton armat

**prefabricat, realizată tronsoan prin împingere.**

Drept urmare se propun prin proiect următoarele lucrări:

- restricționarea temporară a traficului feroviar, auto și pietonal.
- Executarea unui puț de lansare a scutului din beton armat prefabricat cu accesul din strada Tarpului. Se va avea în vedere realizarea unor baze pentru epuizarea continuă a apelor de infiltrație. Săpătura în interiorul putului de lansare se va executa sub protecția unor sprijiniri de tip palplanse metalice.
- Realizarea unor culei de împingere a scutului, cu locașuri perimetrice destinate preselor hidraulice dimensionate corespunzător și controlate centralizat, după finalizarea operațiunilor, culea de va darama;

Executarea primului tronson inclusiv cuțitul metalic al scutului. Cuțitul se va confecționa atît partea metalică cît și partea din beton, astfel încît forțele de care se opun înaintării scutului să fie echilibrate (sus / jos) iar partea din sus a cuțitului va avea un "avans" față de cuțitul de jos minim 1,00m, iar pe partea verticală a scutului cuțitul metalic va avea forma triunghiulară; tronsoanele prefabricate se vor executa din beton C35/45, armate cu bare independente, având dimensiunile interioare de 8.60 m x 7.73 m, cu grosimea peretilor de 1.0 m;

- Impingerea primului tronson, concomitent cu excavarea pământului din interiorul scutului; pentru a reduce fortele de frecare la impingere, la partea inferioară se va monta o placă de teflon;
  - Montarea următorului prefabricat și reluarea operațiunilor de împingere a scutului concomitent cu excavarea materialului din interior.
  - Restricționarea circulației feroviare (închiderea liniei ) pe durata traversării cuștului pe sub linia de cale ferată. Restricția e necesară a se face doar până la traversarea cuștului pe sub ambele șine ale liniei respective;
  - Se va asigura în permanență de către Antreprenor o echipă care va supraveghea în permanență liniile pe sub care a trecut cuștul scutului, iar eventualele tășări descoperite se vor remedia imediat prin refracții de linii completarea prismului de piatră spartă și burări suplimentare.
  - După impingerea tuturor tronsoanelor prefabricate din proiect și subtraversarea scutului pe sub ultima linie CF adiacente străzii Arțarului, interesecția cu str. Gării se vor realiza zidurile de sprijin din piloți tangenți în continuarea subtraversării atât pe strada Gării cât și pe strada Tărpului; piloții se vor executa din beton C30/37, armati cu carcase de armatură din BST 500 C, folosindu-se tehnologia de forare. După eliminarea betonului contaminat, piloții se vor solidariza cu o grîndă la partea superioară din beton armat C35/45.
  - culeile de împingere și cuștul scutului se vor demola iar elementele prefabricate se vor solidariza în lungul pasajului printr-o operațiune de postcomprimare, în găuri lăsate în prealabil în prefabricate. După operațiunea de postcomprimare canalele se vor injecta cu rășini.
  - Pentru evitarea infiltrațiilor în interiorul pasajului, spațiul dintre elementele prefabricate și teren, rezultat în urma împingerii scutului, se va sigila prin injecții cu un amestec de ciment cu silicați, prin găuri lăsate în prealabil în prefabricate;
  - Rosturile dintre prefabricate se vor colmata cu mastice expandabile pentru evitarea infiltrațiilor prin acestea.
  - Se va asigura în interiorul pasajului un spațiu pentru colectare și evacuare a apelor prin pompare în sistemul de canalizare pluvială din zonă, inclusiv o pompă submersibilă dimensionată corespunzător; înainte de evacuare în sistemul de canalizare pluvială existent, se va monta un separator de hidrocarburi;
  - Se va realiza sistemul rutier proiectat atât la interiorul pasajului cât și pe rampele de acces; Se va reface sistemul rutier de pe străzile afectate de lucrări, conform proiectului.
  - Pe coronamentul zidului se vor monta parapeti metalici de protecție (pietonali sau auto), după caz.
- Durata estimată de execuție a lucrărilor : 12 luni**
- Justificarea alegerii soluției propuse**
- Nu interzice circulația feroviară pe parcursul execuției (se vor institui doar restricții de viteză);
  - Scurtează perioada de execuție a lucrărilor;
  - Se reduc costurile de execuție semnificativ (o altă variantă de execuție analizată ar impune dezafectarea liniilor, relocarea cablurilor de energie electrică etc);

- Se reduce suprafata afectata de constructie la minim;
- Se pastreaza functiunile zonei, fara perturbarea fluxurilor de circulatie;
- Prin realizarea pasajului, se vor reduce ambuteiajele in trafic, prin realizarea unei artere pe directia nord-sud, cu asigurarea descarcarii zonei centrale a Municipiului Bistrita in varianta de ocolire a Municipiului;
- Reducerea timpilor de asteptare duce implicit la consum mai mic de combustibil (reducerea emisiilor de noxe degajate).

Suprafete ocupate :

-carosabil 5,401,00 mp  
-pasaj 784,00 mp  
-ziduri de sprijin 305,00 mp

Se propune pastrearea platformelor aferente intrarii in pasajul pietonal , propunandu-se

eventual o amenajare cu mobilier urban ulterioara.  
Circulatia pietonala se va desfasura de-a lungul calilor principale rutiere , dar si s-a alocat un spatiu mai larg pentru accesul dinspre centrul comercial avand in vedere ca pentru realizarea pasajului a fost nevoie de ziduri de sprijin ce restrictioneaza zona.

### **3.5 Zonificare functionala - reglementari , bilant teritorial , indici urbanistici**

Conform Regulament de Urbanism anexat.

Terenurile aferente proiectului fac parte din subzonele

T1 - Subzona transporturilor feroviare si a amenajarilor aferente

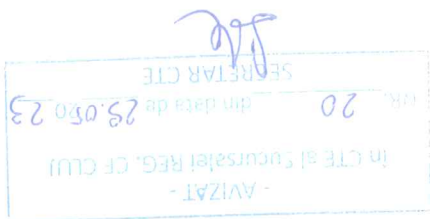
T2-Subzona transporturilor rutiere si a amenajarilor aferente.

Indici urbanistici propusi pentru incinte tehnice

POT 80%

CUT volumetric =12 mc/mp teren

Zona M1 situata in fata centrului comercial se propune sa se schimbe in zona T2.



# BLANT TERITORIAL ZONA STUDIATA

ZONE FUNCTIONALE		Suprafata (ha) %	EXISTENT	PROPOS
T2-SUBZONA TRANSPORTURILOR RUTIERE SI A AMENAJARILOR AFERENTE				
DIN CARE CIRCULATIE RUTIERA SI PARCARI	1,0369	48,37	0,9831	45,86
CIRCULATIE PIETONALA	0,5526	25,78	0,6702	31,28
SPATII VERZI	0,0493	2,30	0,0493	2,30
CONSTRUCTII	0,005	0,23	0,010	0,46
T1-SUBZONA TRANSPORTURILOR FEROVIARE SI A AMENAJARILOR AFERENTE				
DIN CARE CF 75112 - STATUL ROMAN	0,19985	9,32	0,19985	9,32
DIN CARE SUPRAFATA PASAJUL SUBTERAN	0,20095	9,37	0,20095	2,029
CF 83749/64664/68972/73646				9,37
M1-SUBZONA MIXTA SITUATA IN AFARA ZONEOR PROTEJATE CU REGIM DE INALT. MAX P+4 ZONA INSTITUTII , SERVICII PUBLICE DE INTERES GENERAL , SERVICII LOCUINTE	0,0990	4,62	0,0302	1,40
DIN CARE CONSTRUCTII	0,0352	1,64	0,0302	1,40
CIRCULATIE PIETONALA	0,0638	2,98	0,000	0,00
TOTAL ZONA STUDIATA	2,1436	100,00	2,1436	100,00

### **3.6 Dezvoltarea echipării edilitare**

În zona există rețele de alimentare cu energie electrică de joasă/medie tensiune, precum și alimentare cu apă, canal și gaze naturale.

Ținând seama de avizele acestor deținători, vor fi executate lucrări de protejare sau de relocare a instalațiilor acestora în funcție de situația întâlnită pe teren, respectând toate

reglementările și normativele în vigoare.

Prin acest proiect se propune realizarea unui sistem de iluminat a pasajului.

Proiectarea iluminatului calilor de circulație rutieră trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute de normele lumino tehnice, fiziologice, de siguranță a circulației, și de estetică

arhitectonică.

Sistemele de iluminat destinate calilor de circulație sunt caracterizate de:

- nivelul de iluminanță și uniformitatea distribuției luminanței pe suprafața drumului;
- nivelul de iluminare al vecinătăților;
- limitarea orbirii de incomfort și incapacitate;
- ghidajul vizual

În parcare amenajată propusă situată lângă complexul comercial se propune amplasarea a trei posturi pentru încărcarea mașinilor electrice.

### **3.7 Protecția mediului**

Se vor realiza fașii de spații verzi, în zone mediane sau între circulațiile carosabile/zid de sprijin și circulațiile pietonale unde este posibil.

Nu rezultă deșeură în perioada de funcționare. Se vor lua toate măsurile necesare pentru gospodărirea deșeurilor pe durata efectuării lucrărilor. Se va realiza un spațiu special pentru depozitarea deșeurilor menajere care va avea acces din drumul de acces, de unde vor fi evacuate periodic cu ajutorul firmelor de specialitate.

De asemenea se vor lua toate măsurile pentru realizarea curățeniei și a reducerii la minimum a factorilor de disconfort pentru vecinătăți (zgomot, praf, fum, etc). La terminarea lucrărilor, zona trebuie să se găsească în stare de curățenie.

### **3.8 Tipul de proprietate asupra terenurilor**

În planșa numărul 5 sunt analizate terenurile din amplasamentul studiat, inclusiv sub aspectul categoriilor de proprietate. Teritoriul studiat cuprinde terenuri ce aparțin domeniului public al statului de interes național sau local și terenuri proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice de interes local.

Suprafața totală a coridorului este de 2,1436 ha.

Terenurile fac parte din domeniul public conform tabelului de mai jos:

TABEL PARCELE

NR.	CARTE	PROPRIETAR	SUPRAFATA	DESTINATIE	SUPRAFATA STUDIATA IN PROIECT
1	CF 79598	municipiul Bistrita	7.585,00	drum	1.950,00
2	CF 78189	municipiul Bistrita	427,00	curti constructii	427,00
	CF 78189-C1	municipiul Bistrita	50,00	constructii industriale si edilitare-acces pasaj subteran	50,00
3	CF 77712	municipiul Bistrita	9.240,00	drum	4.698,00
4	CF 79371	municipiul Bistrita	15.709,00	drum	542,00
5	CF 80530	municipiul Bistrita	9.523,00	drum	554,00
	CF 78187	municipiul Bistrita	688,00	curti constructii	688,00
6	CF 78187-C1	municipiul Bistrita	50,00	constructii industriale si edilitare-acces pasaj subteran	50,00
7	CF 77577	municipiul Bistrita	831,00	curti constructii	831,00
8	CF 83149	municipiul Bistrita	1.320,00	curti constructii	528,00
9	CF 77566	municipiul Bistrita	10.535,00	drum	5.651,00
10	CF 52364	s.c.Heniu s.a Bistrita	4.139,00	curti constructii	302,00
	SNTFM CFR MARFA SA Bucuresti	sucursala Cluj terminal transconainere Bistrita	3.804,00	curti constructii	496,00
11	CF 64664	Statul Roman/Compania Nationala de Cai Ferate CFR SA	43.567,00	constructii industriale si edilitare	743,00
12	CF 68972	municipiul Bistrita	9.642,00	drum	789,00
13	CF 90775	Statul Roman/ municipiul Bistrita	344,00	altele	371,00
14	CF 87125	SNTFC CFR CALATORI SA	5.150,00	curti constructii	276,00
	CF 75112	Statul Roman-Ministerul Transporturilor si Infrastucturii prin CFR s.a	102.954,00	cai ferate	47,00
16	CF 75112-C1	Compania Nationala de cai ferate	12.849,00	constructii industriale si edilitare-terasament	1.952,00
17	CF 79238	municipiul Bistrita	4.227,00	drum	178,00
18	79620	municipiul Bistrita	4.216,00	drum	413,00
TOTAL					21.436,00

## S.C.G & T CREATOR S.R.L.

Birou de arhitectură, structură și urbanism

str. Baia Mare, nr. 5, mun. Dej, jud. Cluj tel: 0264.20.60.46, fax: 0264.20.60.56

E mail: turcuata@yahoo.com

J12/2961/2005, CUI RO 17866037

### 4. Concluzii

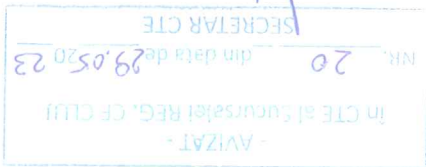
Pentru pasajul propus clasa de importanță este III - construcții de importanță medie -

conform STAS 4273/1983 punctul 1.2, iar categoria construcțiilor hidrotehnice este III, conform STAS 4273/1983 punctul 2.11. (construcții hidrotehnice pentru străzi magistrale și de legătură).

Prin proiectul propus se va îmbunătăți semnificativ traficul, calitatea vieții populației și se va promova dezvoltarea municipiului Bistrita.

INTOCMIT,

Arh. Valentina Turcu



# REGULAMENT LOCAL DE URBANISM AFERENT PLANULUI URBANISTIC ZONAL "PASAJ RUTIER SUBTERAN STRADA GARII-STRADA TARPILUI , DIN MUNICIPIUL BISTRITA"

## I.DISPOZITII GENERALE

### 1. Rolul RLU

Prezentul regulament local este aferent Planului Urbanistic Zonal (P.U.Z.) pentru " Pasaj rutier subteran strada Garii-strada Tarpilui , din municipiul Bistrita"  
Documentatia stabileste obiectivele, actiunile si masurile de dezvoltare ale zonei pe o perioada determinata, pe baza analizei multicriteriale a situatiei existente.  
Regulamentul local de urbanism se aplica in proiectarea si realizarea tuturor constructiilor si amenajarilor amplasate pe terenurile cuprinse in zona studiata .

### 2. Baza legala a elaborarii

- Actualizare Plan Urbanistic General Municipiul Bistrita -2013-S.C. BLOM Romania s.r.l.-municipiul Targoviste
- Studiu geotehnic, intocmit de Societatea Transilvana de Inginerie geotehnica ing.geol. Roman Bogdan Adrian-municipiul Cluj Napoca
- Ridicare topografica, intocmita de SPFA Zanc Mihaela Adriana
- Studiu de trafic , intocmit de S.C. Urbi Plan s.r.l.-municipiul Bucuresti

-Legea nr. 50/1994 (reactualizata )privind autorizarea executarii constructiilor si unele masuri pentru realizarea locuintelor si Ordinul 91/1990 al MLPAT;  
- Ordinul 839/2009 al MDRL pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a legii Nr.50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;  
-Formulare, procedura de autorizare si continutul documentatiilor, prevazute la art.2, aliniatul 2, si lit. 6 alin. 1, din Legea nr. 50/1991, anexa la "Monitorul Oficial" nr. 228/14.11.1991;  
-Hotararea Guvernului Roamnei pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism - Monitorul Oficial nr. 149/16.07.1996;  
-Metodologia cadru (elaborata de URBAN PROIECT) vizand Regulamentul local de urbanism 5/1994.;

-Legea 33/1994 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica;  
-Ghid privind metodologia de aprobare si continutul cadru al Planului Urbanistic Zonal , indicativ GM-010-2000, aprobat cu Ordinul nr.176/N/2000  
-Ordin nr.536/23.06.1997 (actualizat) pentru aprobarea Normelor de igiena si a recomandarilor privind mediul de viata al populatiei  
-Legea 422/18.07.2001 (actualizata ) privind protejarea monumentelor istorice  
-Norme tehnice privind zonele de protectie si zonele de siguranta pentru liniile electrice aeriene

-Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;

-Codul civil;

-Hotărârea Guvernului nr.525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, republicată;

-Hotărârea Guvernului nr.584/2001 privind amplasarea unor obiecte de mobilier urban;

- Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr.649/2001 pentru aprobarea Normativului pentru adaptarea clădirilor civile și spațiului urban aferent la exigențele persoanelor cu handicap, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.287/2001 din 31 mai 2001.

- Legea administrației publice locale nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr.7/1996, republicată.

- Legea nr.307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor, republicată;

- Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr.46/2008 pentru aprobarea Codului Silvic

- Hotărârea Guvernului nr.930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

- Ordinul nr.117/2002 al ministrului sănătății și familiei privind aprobarea Procedurilor de reglementare sanitară pentru proiectele de amplasare, construcție, amenajare și reglementare sanitară a funcționării obiectivelor și a activităților desfășurate în acestea, altele decât cele supuse înregistrării în registrul comerțului, și a Procedurilor de reglementare sanitară a punerii pe piață a substanțelor și produselor noi sau importate pentru prima dată și destinate utilizării ori consumului uman

- Hotărârea Guvernului nr.540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, cu modificările și completările ulterioare;

-Ordonanța Guvernului nr.19/1997 privind transporturile, republicată cu modificările și completările ulterioare;

-Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 172/2023 pentru aprobarea reglementării tehnice „Normativ pentru proiectarea parcajelor, indicativ NP 24-2022”

- Hotărârea Guvernului nr.540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr.1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

- Ordinul ministrului apelor și protecției mediului nr.860/2002 pentru aprobarea Procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și de emitere a acordului de mediu, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul ministrului apelor și protecției mediului nr.863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru de evaluare a impactului asupra mediului.

### 3. Domeniul de aplicare

La eliberarea certificatelor de urbanism în interiorul zonei de studiu, se vor avea în vedere și vor fi aplicate prevederile prezentului regulament local de urbanism, asigurându-se impunerea cerințelor necesare pentru realizarea prezentelor prevederi.

Prezentul regulament local de urbanism, conține norme obligatorii pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții. Autorizațiile de construire se vor emite cu observarea și respectarea prevederilor prezentului regulament.

La emiterea autorizațiilor de construire se vor avea în vedere și se va asigura respectarea, pe lângă prevederile documentațiilor de urbanism și regulamentelor locale, a tuturor legilor aplicabile care stabilesc cerințe, sarcini ori condiții speciale de utilizare a terenurilor și/sau un regim special pentru anumite categorii de terenuri ori construcții.

La emiterea autorizațiilor de construire se vor lua măsurile pentru asigurarea securității și sănătății oamenilor, pentru asigurarea respectării cerințelor de protecție a mediului.

## II. REGULI DE BAZA PRIVIND MODUL DE OCUPARE A TERENURILOR

### 4. Prevederi generale

Planul Urbanistic Zonal și prezentul Regulament local preiau zonele afectate de utilități publice, zonele care au un regim special de protecție prevăzut în legislație, zonele de risc natural, zonele cu interdicție temporară ori definitivă de construire, stabilite prin documentațiile PUG în vigoare.

Pentru zonele acestea și pentru terenurile care au un regim special, la eliberarea autorizațiilor de construire se vor analiza îndeplinirea tuturor cerințelor legale speciale alături de îndeplinirea cerințelor prevăzute în prezentul Regulament de urbanism și în documentațiile urbanistice în ansamblul lor.

### 5. Zone naturale protejate

Nu este cazul.

### 6. Zone expuse la riscuri naturale

Obiectivele propuse vor asigura luarea măsurilor necesare pentru prevenirea riscurilor naturale. Se va respecta legislația în vigoare.

## III. ZONIFICARE FUNCȚIONALĂ

### 7. Unități și subunități funcționale

Principalele criterii de a zonelor funcționale au fost următoarele:

- funcțiunea predominantă a zonei;

- limitele naturale și fizice existente în teren (strazi, limite de proprietate, ape, cai ferate, etc.);

- omogenitatea zonei.

## IV. PREVEDERI LA NIVELUL UNITĂȚILOR ȘI SUBUNITĂȚILOR FUNCȚIONALE:

T1-Subzona transporturilor feroviare și a amenajărilor aferente

T2-Subzona transporturilor rutiere și a amenajărilor aferente

## GENERALITATI - CARACTERUL ZONEI

Cuprinde strazile, pasajul rutier subteran, inclusiv platforma cailor de circulație, fașile de protecție ale acestora, zonele afectate de lucrările de sistematizare verticală, de construcții de artă inginerască, suprafețele nodurilor rutiere, iluminatul public, mobilier urban, semnaltizarea și orientarea rutieră etc.

## UTILIZAREA FUNCȚIONALĂ

T1

*Funcțiunea dominantă* este circulația feroviară și amenajările conexe.

T2

*Funcțiunea dominantă* este circulația (mijloacelor de transport auto, biciclistilor și pietonilor) sau staționarea rutieră.

Zona strazilor include partea carosabilă, acostamentele, santurile, rigolele, trotuarele, spațiile verzi, pistele pentru cicliști, suprafețele adiacente pentru parcaje, staționari sau opriți, precum și suprafețele de teren necesare amplasării anexelor acestora. Pe sectoarele de strazi fara canalizare, scurgerea apelor trebuie asigurată prin santuri amenajate.

*Funcțiuni complementare:* perdele de protecție, rețele tehnico-edilitare, mobilier urban.

## Art.1. UTILIZARI ADMISE

T1

- cai de comunicație feroviară  
- stații de călători, de mărfuri și de triaj cu instalații, construcții, depozite și amenajări necesare funcționării serviciilor feroviare;  
- servicii publice și de interes general compatibile cu funcționarea serviciilor feroviare;  
- amenajări, lucrări de terasamente și infrastructură, spații necesare funcțional și pentru asigurarea securității transportului feroviar;  
- lucrări de protecție împotriva poluării (ziduri antifonice, perdele vegetale antipoluare etc.).  
- lucrări care vor ține cont de imaginea prezentată către zona căii ferate prin realizarea unei minime amenajări peisagistice.  
- spații verzi amenajate pe suprafețele libere rezultate din modul de organizare a incintelor, necesare îmbunătățirii calității mediului și aspectului peisagistic;  
- parcaje pentru salariați și pentru călători.

T2

- cai de comunicație rutiere;  
- piste pentru biciclete;  
- unități ale întreprinderilor de transporturi teritoriale;  
- garaje publice;  
- parcaje publice;  
- întreaga rețea de strazi din intravilan aparținând domeniului public;  
- construcții și amenajări pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport rutiere legate de transportul în comun și de funcțiuni de transport precum și servicii anexe aferente;  
- autogări și alte construcții și amenajări pentru transportul de călători, precum și serviciile anexe aferente;  
- semnaltizări prin panouri și luminoase conform normativelor și legislației în vigoare;

- mobilier urban, copertine, protecții aferente circulației rutiere și pietonale, corpuri de iluminat  
 - spații verzi amenajate pe suprafețe libere rezultate din modul de organizare a incintelor,  
 necesare îmbunătățirii calității mediului și aspectului peisagistic;  
 - unități ale întreprinderilor de transporturi teritoriale;  
 - garaje publice;  
 - parcaje publice;  
 - întreaga rețea de străzi din intravilan aparținând domeniului public;  
 - construcții și amenajări pentru gararea și întreținerea mijloacelor de transport rutiere legate de  
 transportul în comun și de funcțiuni de transport precum și servicii anexe aferente;

## Art. 2. UTILIZARI ADMISE CU CONDITII

- spații verzi amenajate pe suprafețe libere rezultate din modul de organizare a incintelor,  
 necesare îmbunătățirii calității mediului și aspectului peisagistic cu condiția ca acestea să nu  
 influențeze circulația optimă în cadrul subzonei în care urmează a fi amplasate;  
 - parcaje pentru salariați și pentru călători.  
 - pentru toate construcțiile, instalațiile și amenajările aferente se vor obține avizele/  
 acordurile de protecție specificate prin R.G.U. și legislația în vigoare.  
 - spațiile de parcare se vor dimensiona și amplasa conform prevederilor din:  
 - R.G.U. - art. 33 și Anexa Nr. 5;  
 - normativul pentru proiectarea parcajelor de autostrăzi în localități urbane - indicativ  
 P 132-93;  
 - normativul pentru proiectarea, execuția, exploatarea și postutilizarea parcajelor etajate  
 pentru autostrăzi - indicativ NP 24 - 2022;

T1

- construcțiile și amenajările amplasate în zona de protecție a infrastructurii feroviare  
 se vor autoriza numai cu avizul **Companiei Naționale de Căi Ferate « CFR » S.A.**  
 (C.N.C.F. « CFR ») și a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii - conform art. 20  
 din R.G.U. modificat;  
 - **zona de protecție a infrastructurii feroviare publice** cuprinde terenurile limitrofe,  
 situate de-o parte și de alta a axei căii ferate, indiferent de proprietar, în limita a  
**maximum 100 m** de la axa căii ferate, precum și terenurile destinate sau care servesc,  
 sub orice formă, la asigurarea funcționării acesteia;  
 - **zona de siguranță a infrastructurii feroviare publice** cuprinde fâșiile de teren, în  
 limita de **20 m fiecare**, situate de-o parte și de alta a axei căii ferate, necesare pentru  
 amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranță circulației și a celorlate instalații  
 de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de  
 protecție a mediului;  
 # **definiții conform OG 121/1998 (republicată), art. 29, al. (2) și al. (4)**  
 - depozitele și anexele C.F. vor respecta măsurile și normele admisibile de poluare și  
 de asigurare împotriva riscurilor de incendiu și explozie;

T2

- lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumurilor  
 publice trebuie;

### Art.3. UTILIZARI INTERZISE

T1

- să nu prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare (sisteme de transport gaze, țigări, produse petroliere, energie electrică și alte lucrări de același gen);
- să nu afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluență, siguranță);
- elementele căilor de comunicație în zona obiectivelor speciale să respecte legislația în vigoare (Ordin MLPAT, MAPN, MI și SRI din 1995 cu modificările și completările ulterioare).

T1

- se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere;
- se interzic pe terenurile vizibile din circulațiile publice rutiere și feroviare: depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șantier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeurii etc.;
- cuplarea clădirilor de locuit cu construcții aferente circulației rutiere sau feroviare;
- amplasarea în incinta unităților de transport și a garajelor publice a unor construcții care prin natura activităților desfășurate pot produce poluare peste normele admisiibile și/sau prezintă risc de incendiu/explozie.

- în zonele de siguranță și protecție aferente infrastructurii feroviare publice este interzisă (conform OUG nr. 12/1998) autorizarea următoarelor lucrări:

- amplasarea oricaror construcții, fie și cu caracter temporar, depozitarea de materiale sau înfrîntarea de plantatii care împiedică vizibilitatea liniei și a semnalelor feroviare;
- utilizarea indicatoarelor și a luminilor de culoare roșie, galbenă, verde sau albastră, care ar putea crea confuzie cu semnalizarea feroviara;
- efectuarea oricaror lucrări, care, prin natura lor, ar putea provoca alunecări de teren, surpari sau afectarea stabilității solului, inclusiv prin tăierea copacilor, arbuștilor, extragerea de materiale de construcții sau prin modificarea echilibrului freatic;
- depozitarea necorespunzătoare de materiale, substante sau deșeurii care contravin normelor de protecție a mediului sau care ar putea provoca degradarea infrastructurii feroviare a zonei de protecție a acesteia, precum și a condițiilor de desfasurare normală a traficului feroviar;
- se interzic amplasarea depozitelor de deșeurii metalice (fier vechi), a gropilor de gunoi menajer, - se interzic amplasarea stațiilor de epurare, a gropilor adânci ce acumulează ape meteorice;
- se interzic amplasarea incintelor industriale și a depozitelor cu pericol de incendiu, explozie, poluare;

T2

- se interzic orice utilizare care afectează buna funcționare și diminuează posibilitatea ulterioară de modernizare sau extindere;
- orice construcție definitivă sau provizorie care ar putea afecta zona de siguranță care este reprezentată de suprafețe de teren situate de o parte și de cealaltă a amprizei drumului, destinate exclusiv pentru semnalizarea rutieră, pentru plantărie rutieră sau alte scopuri legate de întreținerea și exploatarea drumului, pentru siguranța circulației ori pentru protecția proprietăților situate în vecinătatea drumului. Din zonele de siguranță fac parte și suprafețele de

teren destinate asigurării vizibilității în curbe și intersecții, precum și suprafețele ocupate de lucrările de consolidări ale terenului drumului și altele asemenea.

-amplasarea față de cale de comunicație a construcțiilor sau perdelor de protecție se va face astfel încât să nu fie periclitată vizibilitatea participanților la trafic;

-realizarea de străzi, alei, platforme, fără rigole pentru scurgerea apelor pluviale este interzisă. - se interzic pe terenurile vizibile din circulațiile publice rutiere : depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șanțier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeurii etc.;

- cuplarea clădirilor de locuit cu construcții aferente circulației rutiere ;

- amplasarea în incinta unităților de transporturi și a garajelor publice a unor construcții care în natura activităților desfășurate pot produce poluare peste norme admisibile și/sau prezintă risc de incendiu/explozie

#### CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

##### Art.4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR

Strazile se clasifică în patru categorii, în funcție de numărul benzilor de circulație ale părții carosabile:

-categoria I, cu șase benzi de circulație

-categoria II, cu patru benzi de circulație

-categoria III, cu două benzi de circulație

-categoria IV, cu o bandă de circulație

Rolul funcțional și categoria străzii se stabilesc în cadrul unui studiu de circulație al zonei, în care se precizează:

-rețeaua principală de circulație, compusă din străzi de categoria I și II, care asigură legături

interzonale în comun, transport greu tehnologic, penetrările și tranzitul prin localitate; în

rețeaua principală de circulație se includ și străzi de categoria III, în cazul în care acestea

preiau unele dintre funcțiile enumerate mai sus.

-rețeaua secundară de circulație, compusă din străzi de categoria III și IV, care asigură accesul și

legăturile locale;

Rețeaua de circulație trebuie proiectată astfel încât să se asigure realizarea numai a

relațiilor admise între diferite categorii de străzi care se pot intersecta.

Viteza de bază se poate stabili în raport cu categoria străzii, intensitatea medie a

circulației și condițiile locale.

Gabaritul de liberă trecere al străzilor trebuie să asigure spațiul liber cu următoarele

dimensiuni: înălțimea de 5,00 m și latimea egală cu latimea părții carosabile plus câte 0,5 m în

partile laterale.

##### Art.5. AMPLASAREA CLADIRILOR FAȚA DE ALINIAMENT

Nu este cazul

##### Art.6. AMPLASAREA CLADIRILOR FAȚA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELEI

Nu este cazul.

##### Art.7. AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FAȚA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

Nu este cazul.

##### Art.8. CIRCULATII SI ACCESE

T1

- conform studiilor de specialitate și a normativelor avizate conform legii.

- se va asigura accesul din circulația publică pentru fiecare parcelă;

Caracteristicile acceselor la drumurile publice trebuie să permită intervenția mijloacelor de stingere a incendiilor.  
- numărul și configurația acceselor prevăzute în prezentul regulament se determină conform anexei nr. 4 la HGR nr. 525/1996.  
- orice acces la drumurile publice se va face conform avizului și autorizatiei speciale de construire, eliberate de administratorul acestora.

T2

#### **Accese carosabile:**

Traseul propus se va proiecta astfel încât să corespundă normelor tehnice în vigoare.  
La proiectarea profilului longitudinal se va urmări pe cât posibil, profilul existent al terenului tinând seama de racordurile de la capetele traseului, de cota de inundabilitate și asigurarea accesului la podurile și pasațele propuse, precum și asigurarea acceselor pe drumuri secundare la parcelele existente, acolo unde este necesar și nu există altă variantă.  
Scurgerea apelor pluviale se va asigura prin guri de scurgere amplasate la marginea carosabilului și racordate la canalizarea pluvială, cu descărcarea în emisarul din zona dar nu înainte de a trece prin separatoare de hidrocărburi.  
Racordurile cu străzile existente se vor realiza prin intersecții sau sensuri giratorii.  
Se vor realiza poduri și pasațe, iluminat public pe traseul propus cu respectarea normativelor în vigoare.  
Se vor monta indicatoare rutiere numai cu acordul Poliției Rutiere, de asemenea și marcaje rutiere conform STAS 1848.

#### **Accese pietonale:**

Trotuarele, unde este posibil, se prevăd separat de partea carosabilă printr-o fasie liberă rezervată pentru amplasarea pomilor, a instalațiilor subterane, a stălpilor de iluminat și de telecomunicații.  
În profil longitudinal declivitatea trotuarului urmarește, de regulă, declivitatea partii carosabile. Stratul de uzură, al căilor pietonale, va fi astfel rezolvat, încât să împiedice alunecarea, chiar și în condiții de umiditate.  
Declivitățile admise pe traseul pietonal (daca nu pot fi evitate) sunt de max. 2,5 cm; -rosturile dintre dalele pavajului, sau orificiile de la grătarele pentru ape pluviale, vor fi de max. 1,5 cm;  
Trotuarele sunt încadrate cu borduri denivelate față de partea carosabilă, a căror înălțime liberă este de 6...20 cm, în mod curent 15 cm.  
-acesele pietonale vor fi conformate astfel încât să permită circulația persoanelor cu handicap și care folosesc mijloace specifice de deplasare (scaun rulant) - conform prevederilor NP 051. Panta rampelor de acces va fi de maxim 6%.  
Toate caile pietonale vor avea lățime liberă de minim 1,50 m lățime (se admite min. 1,00 m lățime, cu condiția asigurării, la intersecții și schimbare de direcție, a unui spațiu de 1,50 x 1,50 m pentru manevra scaun rulant) și înălțimea de max. 0,20 m;  
Pentru protejarea pietonilor și respectiv a ciclistilor în secțiunile periculoase cu circulația foarte intensă și eterogena - ca de exemplu în dreptul intersecțiilor principale - se prevăd parapete de siguranță ( $h=0,90$  m) între partea carosabilă și trotuare, respectiv piste de ciclisti, sau spațiul verde de siguranță.

#### **Parcaje**

Drumurile carosabile pentru acces în parcaj se racordează la rețeaua stradală publică.  
Parcajele au asigurată un drum carosabil pentru accesul autospecialelor de intervenție ale salvării și poliției în clădirile învecinate. Pentru asigurarea funcționalității urbane, semnizarea

parcajului se face de la distanțe determinate în coroborare cu viteza de deplasare pe traseele localității și pe căile adiacente folosite ca acces printr-un bun reperaj, prin panouri de semnalizare care cuprind indicații de acces, dotare și condiții de staționare. Accesele pietonale ale parcajului se amplasează, alcătuiesc și dimenșionează astfel încât să asigure siguranța pietonilor în raport cu circulațiile pentru autoturisme și corelate cu circulațiile interioare pietonale.

Se aplică reglementările tehnice specifice construcțiilor rutiere.

Dimensiunile minime ale locurilor de parcare pentru autoturisme destinate persoanelor cu handicap sau familiilor cu copii mici se stabilesc în acord cu prevederile normativului NP 051. Dimensionarea locurilor de parcare se va face conform „Normativ pentru proiectarea parcajelor, indicativ NP 24-2022”

În toate tipurile de parcaje se vor prevedea puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice, conform prezărilor și respectând condițiile de amplasare din Legea nr. 372/2005 privind performanța energetică a clădirilor, republicată, și a normativului NP 127.

#### Art.9. STATIONAREA AUTOVEHICULELOR

T1+T2

-stationarea autovehiculelor se va asigura în afara circulațiilor publice;

#### Art.10. INALTIMEA MAXIMA ADMISA A CLADIRILOR

Nu este cazul.

#### Art.11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

T1+T2

Autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă aspectul lor exterior nu contravine funcțiunii acestora, caracterului zonei (HG 525/1996, Art. 32) și peisajului urban. Autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă. (HG 525/1996, Art. 32).

#### Art.12. CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

T1+T2

Se vor asigura: alimentarea cu

apă, colectarea apelor uzate, telefonie fixă și iluminat public pentru fiecare funcțiune adiacentă căilor de comunicație rutieră și feroviară.

Lucrările edilitare subterane se amplasează, de regula, în afara partii carosabile a drumului public sau în galerii vizitabile. Dacă acest lucru nu este posibil din punct de vedere tehnic sau economic, rețelele se pot amplasa și în partea carosabilă, cu următoarea ordine de prioritate:

- canalizare ape pluviale
- canalizare ape menajere
- alimentare cu apartinand
- gaze naturale
- telecomunicatii
- alte retele

Construcția, repararea și întreținerea acestor lucrări, în zona drumului public, se fac cu aprobarea administratorului drumului și cu respectarea legislației în vigoare.

Toate construcțiile vor fi racordate subteran la rețelele edilitare publice.

Rețelele electrice, de telefonie, tv cablu, internet etc se vor realiza subteran.

**Art.13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE**  
**T1+T2**

- sunt admise, în limitele standardelor tehnice de siguranță a circulației, utilizarea spațiilor libere și amenajările peisagere a plantațiilor din aceste subzone  
- orice parte a terenului incintelor sau culoarelor vizibile din circulațiile publice, inclusiv de pe calea ferată, vor fi astfel amenajate încât să nu altereze aspectul general al localității;  
- suprafețele libere neocupate cu circulații, parcaje și platforme funcționale vor fi plantate și tratate peisagistic.  
Plantațiile în rânduri cu arbori se execută pe o parte a drumului, de regula în zona de siguranță. Alegerea speciilor lor în plantații trebuie să corespundă condițiilor de climă și de sol. Distanțele minime de plantare de-a lungul drumului între arbori aceluiași rand depind de clasa tehnică a drumului și de forma de baza a coranelor arborilor:  
-categoria strazii I-III - distanța minimă de plantare pentru specii cu coroana piramidala este de 15 m, iar pentru cele cu coroana sferică, ovala sau tubulară - de 20 m;  
-categoria strazii IV - distanța minimă de plantare pentru specii cu coroana piramidala este de 10 m, iar pentru cele cu coroana sferică, ovala sau tubulară - de 15 m;  
Se interzice plantarea pomilor în interiorul curbelor, indiferent de raza acestora.  
Latimile fasiiilor verzi situate în profilul transversal al strazii, în funcție de felul plantației, vor fi:

-pentru plantații de pomi, într-un sir minimum 1,00 m;  
Se interzice plantarea de arbori și arbuști pe spațiile necirculabile în care sunt amplasate rețele și instalații edilitare subterane.  
Plantațiile de pe zonele verzi nu vor deranja iluminatul strazii, vizibilitatea în curba și la traversările pentru pietoni.  
În limitele standardelor tehnice de siguranță a circulației, utilizarea spațiilor libere și amenajarea peisagistică a plantațiilor din aceste subzone, se subordonează exigențelor de calitate a imaginii municipiului;  
Orice parte a terenului incintelor sau culoarelor vizibile din circulațiile publice, vor fi astfel amenajate încât să nu altereze aspectul general al localității; se interzic depozitari de materiale, piese sau utilaje degradate, resturi de amenajări de de sanțier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, menținerea construcțiilor abandonate nerecuperabile, terenuri degradate și lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deseuri, etc.;

**Art.14. ÎMPREJMUIRI**

**T1 - terenul aferent căilor ferate va fi îngăduit pe ambele laturi ale culoarelor în limitele intravilanului pe baza unor modele standard;**  
**T2- împrejurimile vor fi conform reglementărilor existente în prezentul Regulament Local de Urbanism pentru fiecare subzonă funcțională (vezi Art. 14 al fiecărui capitol din R.L.U.)**

**POSSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI**

**Art.15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)**  
**T1 + T2 - incinte tehnice în zone industriale -80%**

**Art.16. COEFICIENTUL MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)**

**T1 + T2 - incinte tehnice în zone industriale -CUT volumetric 12 mc/mp teren**

## V.UNITATI TERITORIALE DE REFERINTA

In cadrul Planului Urbanistic General al municipiului Bistrita , zona studiata se afla partial in

UTR 6-UTR 7- UTR 10- UTR 27-Subzonele:

● T1 -Subzona transporturilor feroviare si a amenajarilor aferente;

● T2-Subzona transporturilor rutiere si a amenajarilor aferente;

● M1 - subzona mixta situata in afara limitelor zonei protejate cu regim de inaltime de maxim P+4niveauri (instituti , servicii publice de interes general, s.a) ,

Adiacent mai sunt subzonele:

● M1 - subzona mixta situata in afara limitelor zonei protejate cu regim de inaltime de maxim P+4niveauri (instituti , servicii publice de interes general, s.a) ,

● L.4- subzona de locuinte colective cu regim de construire discontinuu si inaltime maxima P+10 niveauri, existente

● L.2- subzona de locuire individuala cu regim de construire discontinuu cu inaltime maxima de D+P+2+M situate in afara zonei protejate;

