

S.C. CORSAROM S.R.L.
TÂRGU-MURES

PLAN URBANISTIC ZONAL
STATIE DE DISTRIBUTIE
CARBURANTI
CALEA SIGHISOAREI -
TÂRGU MURES

MEMORIU GENERAL

1. ÎNTRUDUCERE

1.1 Date de recunoaștere a documentației

- ◆ Denumirea lucrării: Plan Urbanistic Zonal
Stație de distribuție carburanți
Calea Sighișoarei, Târgu Mureș
- ◆ Beneficiar: S.C. ROMPETROL DOWNSTREAM S.A.
- ◆ Proiectant: S.C. CORSAROM S.R.L. - Târgu Mureș
- ◆ Data elaborării: trimestrul III. 2009

1.2. Obiectul lucrării

Terenul ce face obiectul acestui studiu este situat în partea de est a localității Târgu Mureș într-o zonă, ce conține locuințe și alte funcțiuni complementare, situată în vecinătatea drumului rapid de legătură intraorășenesc "Calea Sighișoarei", Târgu Mureș-Sighișoara.

Studiul se încadrează în rezolvarea de ansamblu a zonei, propusă prin Planul Urbanistic General și studiul privind prelungirea Căii Sighișoarei, care va cuprinde partea estică a traseului susamintit până la limita cu DN 13 Târgu Mureș-Sighișoara.

Porțiunea detaliată prin prezentul studiu trebuie considerată în contextul mai larg al rezolvării funcțiilor și circulației în întreaga zonă.

Principalele grupări funcționale ce delimitează amplasamentul, sunt spre nord traseul Căii Sighișoarei, spre vest terenuri de construcție ale altor funcțiuni ce vor mobila frontal strazii Calea Sighișoarei spre est o parcelă

limitrofă străzii Valea Rece, spre sud alte loturi ce vor alcătui zona de construcții dezvoltată în adâncime.

În studiile precedente de urbanism (Planul Urbanistic General și în alte studii desfășurate concomitent) s-a stabilit pentru această zonă amplasarea de funcțiuni diverse compatibile, prin aceasta propunându-se mobilarea arterei de circulație existente în condiții de densitate medie și cu prezervarea caracterului specific al zonei rezultat din caracterul de arteră de circulație de viteză medie ce face legătura între diferitele cartierele ale municipiului.

Planul Urbanistic de Zonal ce constituie obiectul prezentului proiect rezolvă mobilarea unei parcele aferentă frontului sudic al Căii Sighișoarei cu o stație de distribuție carburanți. Accesul la stație pe parcela ce se mobilează, este asigurat de o intrare carosabilă, cu posibilitate de parcare și manevră în spațiul stației.

În același timp propunerea prezentată detalează o etapă intermediară în rezolvarea planului de ansamblu al zonei luată în studiu, în scopul reglementării posibilităților de acces și echipare a unei parcele.

Circulația pietonală va fi rezolvată adiacent pe aceeași porțiune carosabilă ce constituie calea de acces pentru deservirea stației de combustibil.

Construcțiile propuse prin acest P.U.Z. sunt următoarele:

*– stație de distribuție carburanți cu pompe de alimentare
spațiu comercial și anexele aferente.*

Parcelele cuprinse în zonă sunt proprietăți particulare ale persoanelor fizice.

Conform avizelor obținute de la furnizorii de utilități în zonă sunt rețele tehnico-edilitare, de apă și de canalizare și de gaz și electricitate, amplasamentul se situează adiacent Căii Sighișoarei, pentru toate aceste servituți, a căror zonă de excludere este figurată în documentația de avizare, gestionarii de utilități au stabilit condițiile de amplasament.

Baza topografică sc.1:500 s-a obținut de la beneficiar și este realizată prin măsurători efectuate pentru identificare și dezmembrare, vizate de Oficiu Județean de Cadastru.

2. INCADRAREA ÎN LOCALITATE

2.1. Concluzii din documentațiile deja elaborate

În cadrul Planului Urbanistic General și a studiilor succesive acestuia s-a stabilit pentru aceasta zonă un caracter mixt, cu funcțiuni complementare compatibile. Astfel studiul propune reducerea funcțiunii de zonă rezidențială predefinită de locuințele construite deja în spațiile din vecinătatea drumului cu alt tip de funcțiune mai compatibilă cu specificul zonei, marcate de prezența unei circulații de tranzit intense prin mobilarea parcelei adiacente traseului Căii Sighișoarei cu o stație de distribuție carburanți.

Din regulamentul de construire elaborat odată cu întocmirea PUG au rezultat condițiile de rezolvare a parcellarului de ocupare a terenului, volumetrici, învelitorii și ale plasticii arhitecturale pentru obiectele ce vor mobilă zona studiată, obiecte ce se încadrează în imaginea standard a stațiilor de alimentare cu carburanți.

Prin propunerea făcută se inițiază o reconversie treptată a zonei rezidențiale existente spre funcțiuni mixte mai potrivite cu vecinătatea traseului de circulație intensă.

3. SITUAȚIA EXISTENTĂ

Terenul studiat este delimitat la est, vest și sud de parcele proprietăți private și la nord de Calea Sighișoarei.

Întreaga zonă este mediu denivelată, având o pantă generală de cea. 15% pe direcția nord-sud.

3.1. Regimul juridic al terenului este specificat în planșa 4 și cuprinde – terenuri proprietate privată ale unor persoane fizice și juridice

delimitate de alte terenuri particulare și terenuri aparținând domeniului public.

Teritoriul studiat are o suprafață de 4252 mp. din care 75% în proprietatea privată.

3.2. Analiza geotehnică

Pentru determinarea condițiilor de construire s-au întocmit studii geotehnice pentru parcela construibilă, executându-se foraje și stabilindu-se nivelul hidrostatic al apelor subterane.

Analiza caracteristicilor geotehnice ale terenului din zonă, întocmită pentru inventarierea condițiilor de fundare, în cadrul studiului geotehnic zonal întocmit, arată o structură a straturilor alcătuită din roci de origine deluvială aflate pe stratul de bază de argilă marnoasă supraconsolidată, configurată astfel:

- ◆ praf nisipos galben 0,0 - 1.8 m
- ◆ praf nisipos argilos galben cca -1,6 : 6,0 m adâncime
- ◆ nisip fin prăfos galben cca -2,90÷ -4,50 m față de nivelul neamenajat al terenului
- ◆ marnă cenușie compactă .

Această analiză amplasează porțiunea studiată în zonă - zona construibilă cu măsuri de canalizare la suprafața apei meteorice fără probleme speciale, decât cele legate de necesitatea îngropării rezervoarelor și echilibrarea forței ascensionale a apei subterane.

Nivelul hidrostatic este variabil apa nefiind agresivă față de betoane trebuie avute în vedere specificitatea programului ce necesită îngroparea rezervoarelor.

Planul Urbanistic de Zonal propune o mobilarea stației cu o clădire de anvergură medie, în funcție de mărimea programului funcțional.

3.3. Analiza fondului construit existent

Microzona de referință are o parcelare inițială relativ regulată ca forma și dimensiuni rezultate dintr-o dezmembrare spontană în parcele desfășurate perpendicular pe traseul străzii Căii Sighișoarei.

Imaginea globală o reprezintă aceea de teren predominant neconstruit (grădini, terenuri împrejmuite). Construcțiile existente alcătuiesc în majoritate frontul străzii Calea Sighișoarei în vecinătatea intersecției cu str.Valea Rece și sunt parter, în general în stare mediocră situate adiacent perimetrului zonei studiate.

3.4. Căi de comunicație

Circulația carosabilă în zonă este relativ intensă pe Calea Sighișoarei. Străzile de acces desprinse din acest drum sunt străzi relativ lungi și cu profile neadecvate unui trafic de intensitate medie. Intersecțiile sunt în general nerezolvate.

Pentru mobilarea parcelei este necesară creerea unui acces carosabil cu gabarit adecvat fără afectarea proprietăților riverane în condițiile prevăzute de legislația în vigoare, cu intersectarea strada Calea Sighișoarei în două puncte conform avizului obținut.

Soluția de principiu adoptată prin studiu a fost crearea unei căi de acces carosabile care să deservească stația de carburanți, amplasată pe parcela propusă. Aceasta va funcționa cu o intrare în stație și o ieșire rezolvate pe suprafața parcelei și va conține și spații de parcare pe aceeași suprafață. Prin propunere se respectă de asemenea posibilitatea lărgirii str.Calea Sighișoarei la 4 benzi conform studiului aprobat.

3.5. Echiparea edilitară

Zona beneficiază de o echipare tehnico-edilitară bună. Există rețele de alimentare cu apă și canalizare, gaz și electricitate.

Studiul de echipare a amplasamentului cu utilități va cuprinde posibilitatea extinderii rețelelor și completarea celor ce lipsesc în funcție de necesitățile stației de alimentare, urmărindu-se în timp realizarea conductelor de alimentare cu apă și de canalizare în funcție de strategia de

dezvoltare adoptată de gestionarii acestora. de asemenea extinderea rețelelor electrice și de gaz de joasă presiune.

În funcție de condițiile stabilite prin avizele emise de deținătorii de rețele din zonă se va asigura devierea sau protecția acestora astfel încât amplasamentul să fie liber de orice sarcină în momentul declanșării lucrărilor.

4. PROPUNERI

4.1. Elemente de temă

Prevederile studiului propun mobilarea unei parcele pe care nu există nici o clădire, astfel încât să rezulte posibilitatea amplasării în adâncimea lotului, a unei clădiri cu o stație de distribuție carburanți.

Principalele elemente urmărite prin planul de amplasare au fost rezolvarea funcțională a stației cu afectarea cât mai redusă a circulației pe Calea Sighișoarei și cu respectarea constrângerilor generate de necesitatea respectării condițiilor impuse de avizatori.

4.2. Descrierea soluției

Soluția propusă prevede posibilitatea mobilării parcelei existente cu o stație de distribuție carburanți, cu respectarea prevederilor Regulamentului General de Urbanism (HG nr.525/27.06.1996) privind amplasarea construcțiilor în funcție de destinația acestora în cadrul localității, și ale prevederilor PUG.

Astfel în studiu se urmărește, treptat realizarea unei modificări funcționale pentru clădirile aferente traseului străzii Calea Sighișoarei prin înlocuirea funcției de locuire cu funcțiuni mai potrivite cu vecinătatea acesteia amplasate în afara zonei de protecție a drumului. Stația va cuprinde pompe de alimentare, spațiu comercial, spații auxiliare (rezervoare, punct aer-apă), spații de alimentare și spații de parcare. Amplasamentul respectă exigențele legate de razele de protecție în raport cu zona de amplasare a rezervoarelor.

Soluția prevede amplasarea stației în așa fel încât să funcționeze în prima etapă cu Calea Sighisoarei având gabaritul actual (2 benzi) și în etapa II a ,după largirea strazii Calea Sighisoarei la 4 benzi, stația să poată funcționa pe același amplasament cu reorganizarea acceselor și semnalelor în funcție de noul gabarit al căii de acces lărgit la 4 benzi.

4.3. Organizarea circulației

Date fiind caracterul specific al programului investitorului și avizului obținut de la Poliția Rutieră Tg.Mures, PUZ-ul propune un acces de intrare și unul de ieșire din stație. Accesul propus are un profil transversal de 6.0 m. Intersecția acestor accese cu str.Calea Sighisoarei va avea elemente funcționale stabilite prin avizul sus amintit.

Parcela propusă se înscrie în condițiile de construibilitate stabilite prin PUG, terenul fiind valoros, și studiul geologic evidențiind că este o zonă stabilă din punct de vedere geomorfologic s-a propus stabilirea suprafeței clădirilor nou construite, cu respectarea condițiilor maxime de ocupare prevăzute prin Regulamentul General de urbanism (POT max. 30%, CUT max. 0.35; h_{max} la cornișă 6,0 m, h_{max} semnal 16 m).

4.4. Regimul juridic, circulația terenurilor

Regimul juridic existent al terenurilor ce fac obiectul studiului este în proporție de 75% alcătuit din terenuri proprietate privată aparținând persoanelor fizice sau juridice, terenurile aparținând domeniului public fiind în zona drumurilor existente.

Amplasarea stației nu necesită efectuarea schimbului de teren.

4.5. Regimul de aliniere

Aliniamentul clădirilor în acest context reprezintă un element urbanistic determinant; calea de acces fiind de importanță urbană se impun distanțe de protecție față de aceasta, precum și distanțe, ce rezolvă funcțional accesele în și din stație. Regimul de construibilitate stabilit prin PUZ, conserva aspectul general al zonei, propunând o construcție dezvoltată în adâncimea lotului cu retragere de cca 14 m de la aliniamentul drumului, amplasată conform specificității programului.

4.6. Regimul de înălțime

Înălțimea la cornișă propusă de 6,0 m, pentru funcțiunea de spațiu comercial și copertină pentru peron de alimentare, se situează la înălțimea medie a clădirilor situate în vecinătate de zona studiată și asigură o imagine conformă cu programul arhitectural dezvoltat pe amplasament, lăsând loc relațiilor vizuale în contextul în care zona beneficiază de un POT limitat la 30% .

4.7. Modul de utilizare a terenului

Din punct de vedere al ocupării terenului cu un POI de cea 30% și cu un CUT de 0,35, propunerea se înscrie în cote rezonabile din punct de vedere al conservării caracterului urban al zonei.

4.8. Plantații

S-au prevăzut prin PUZ zone plantate la limita vecinătăților, cu păstrarea zonelor de vizibilitate ale căilor de acces.

4.9. Echiparea edilitară

Stația de alimentare va beneficia de racorduri și bransamente individuale de alimentare cu apă, la rețeaua existentă în zonă în lungul drumului național și la cea de canalizare în condițiile stabilite de gestionarul de rețea RA Aquaserv Târgu Mureș. În funcție de avizele primite și de strategia de extindere a gestionarilor de rețele se va adopta soluția optimă. Curentul electric și gazul se vor obține din racorduri la rețelele extinse, realizate conform prescripțiilor tehnice al proprietarilor și gestionarilor de rețele.

Definitivarea amplasamentului se va realiza conform avizelor obținute de la deținătorii de rețele de gaz și electricitate pentru a evita zonele de protecție ale acestora.

4.10. Bilanț teritorial

4.10.1. Zonificarea funcțională

	<i>Teritoriul aferent</i>	<i>Existent mp.</i>	<i>Existent %</i>	<i>Propus mp.</i>	<i>Propus %</i>
1.	Stație de distribuție carburanți	–	–	600	14,11
2.	Spații verzi amenajate		–	300	7,05
3.	Spații pietonale	330	7,76	650	15,29
4.	Circulații carosabile, parcaje	750	17,64	2250	52,92
5.	Alte zone teren neconstruit	3172	74,60	452	10,63
TOTAL GENERAL		4252	100,00	4252	100,00

5. CONCLUZII

Evoluția urbană a zonelor funcționale în cadrul teritoriului aferent municipiului Târgu Mureș, reprezintă un proces continuu, acest proces necesitând studii preliminare de corelare și configurare în timp pe măsura solicitărilor de construire precum și un control flexibil cu mijloace juridice, tehnice și de monitorizare.

Intocmit
arh. Raus Adriana

ZONE CUPRINSE ÎN LIMITA P.C.U.Z.

TR Zona transporturilor rutiere

GENERALITĂȚE: CARACTERUL ZONEI - zona este destinată **funcțiilor conexe celor de acces și transport pe cai publice rutiere**

Zona se compune din următoarea subzonă:

TRI - subzona unit. de transfer izolate

Comentariu:

Întrucât calitatea funcțională și aspectul generat în lungul cartei de neces sunt puternic influențate de conformarea și de imaginea oferite către spațiul adiacent, se acordă o atenție deosebită considerentelor de funcționalitate și celor referitoare la acordarea autorizațiilor de construire pentru subzonele de transfer, după cum ameează .

TR - se condiționează acordarea autorizației de construire de calitatea clădirilor și amenajărilor vizibile din drumurile publice;

SECȚIUNEA I UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

Art.1 - UTILIZĂRI ADMISE:

TRI - Sunt admise următoarele utilizări:

- Servicii conexe pentru participarea în trafic în tranzit (stabiliment alimentare și carburanți și servicii complementare) (comerț)
- construcții aferente echipării tehnice edilitare
- amenajări aferente funcțiilor proprii: căi de acces, trotuare și pietonade, parcaje, spații plantate împrejurări;

Art.2 - UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

IR1 - conform studiilor de specialitate

Art.3 - UTILIZĂRI INTERZISE

IR1 - orice altă funcționare în afara celor menționate la Art.1

SECȚIUNEA II CONDIIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFIGURARE A CLĂDIRILOR

Art.4 - CARACTERISTICILE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

IR1 - conform studiilor de specialitate

Art.5 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

IR1 - construcțiile se vor dispune izolat și se vor retrage cu minimum 8,00 m față de aliniamentul căii de circulație

Art.6 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

IR1 - conform studiilor de specialitate cu următoarele condiționări:

- retragerea față de limita posterioară a parcelei va fi de cel puțin 8,00 m;
- pentru limitele laterale se admit derogări de la IR1, dar fără caracterul temporar al amenajării și clădirile de înălțime redusă

Art.7 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNEI FAȚE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

IR1 - conform studiilor de specialitate cu următoarele condiționări:

- între fațade distanța va fi egală cu înălțimea celei mai înalte dar cu un minimum de 6 m sau conform Normelor tehnice regente de proiectare de transport; distanța ce se poate reduce în cazul în care pe fațadele opuse sunt numai ferestre ale dependințelor în care nu se desășoară activități

permanente în toate cazurile se vor respecta condițiile de protecție împotriva incendiilor.

Art.8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

IR1 - clădirile vor avea asigurată în mod obligatoriu accesul către circulațiile publice

Art.9 - STAȚIONAREA AUTOVEHICOLELOR

IR1 - conform studiilor de specialitate și normelor în vigoare:

- staționarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spațiilor circulației publice, asigurându-se spații de parcare - conform RCI

Art.10 - ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

IR1 - conform studiilor de specialitate cu următoarele condiționări:

- se va limita înălțimea construcțiilor la 7,0m cu excepția serurilor și panourilor de afișaj.

Art.11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

IR1 - conform studiilor de specialitate sau particularitățile de imagine ale lanțului de distribuție cu condiția integrării în particularitățile zonelor urbanizate și vecinătățile.

- volumetriile celorlalte clădiri va fi simplă și model de finisare al fațadei se va baza pe materiale durabile și de calitate.

Art.12 - CONDIȚIILE DE ECHIPARE EDILITARĂ

IR1 - conform studiilor de specialitate cu următoarele condiționări:

- toate construcțiile vor fi conectate la rețelele edilitare subterane sau vor avea sisteme individuale de alimentare cu apă și canalizare în conformitate cu normele de protecție a mediului.
- se va asigura preepurarea apelor uzate incluzând apelor meteorice care provin din pereții, circulații și platforme exterioare.

Art.13 - SPAȚIILE LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

TR1 - conform studiilor de specialitate cu următoarele condiționări

- orice parte a incintei vizibile din circulația publică va fi în așa fel amenajată încât să nu altereze aspectul acesteia.
- terenul liber rămas în afara circulațiilor carsabile, parcurilor și circulațiilor pietonale va fi plantat cu un arbore la fiecare **100** mp.

Art.14 - ÎMPREJMUIRI

TR1 - în cazul studiilor de alimentare cu carburanți, nu se vor prevedea ziduri spre stradă împrejmuirile de pe limitare laterale și posterioare ale parcelelor vor fi transparente, vor avea înălțimea de max **1,80** metri și o fi dublate de gard viu.

SECȚIUNEA III POSSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

Art.15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POU)

TR1 - $POU_{maxim} = 70\%$

Art.16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

TR1 - $CUT_{maxim} = 0,7$

Întocmit:

arh. Raas Adriana