

FOAIE DE CAPĂT

Proiect nr. **AU 085/2022** faza **Studiu de oportunitate**

Denumirea proiectului:	Amplasare statie distributie carburanti compusa din cladire, magazin, spalatorie cu autoservire, copertina pompe, rezervoare carburanti, skid GPL, terasa acoperita, totem preturi, imprejmuire, parcaje in platforme betonate si racord la drum
Amplasament:	INTRAVILAN conform CF 411872, str CALEA ARADULUI Mun. Timisoara, jud Timis
Elaborator:	PROCAD SRL jud. Timis, Timisoara, Str. Suceava nr. 13
Data elaborării:	August 2022
Faza de proiectare:	Studiu de oportunitate



ISO 9001
LL-C (Certification)



ISO 14001
LL-C (Certification)



LISTA DE SEMNATURI

**Proiectant general si
consultant**

S.C. PROCAD S.R.L.

Manager proiect

arh. MIRON Darius

Sef proiect

arh. PRUNICI Ion

**Proiectare de specialitate
URBANISM:**

urb. dipl. CRETU Emanuel

ARHITECTURĂ:

arh. PRUNICI Ion

arh. IVANOVICI Natalia

CADASTRU:

ing. PANĂ Laurențiu

BORDEROU

PIESE SCRISE

Foaie de capăt
Lista de semnături
Borderou
Memoriu tehnic

PIESE DESENATE

U-00	PLAN ÎNCADRARE ÎN PUG	ascalar
U-01	PLAN ÎNCADRARE ÎN ZONĂ	1:5000
U-02	PLAN SITUAȚIE EXISTENTĂ	1:1000
U-03	PLAN REGLEMENTĂRI URBANISTICE	1:1000
U-04	PLAN CIRCULAȚIE JURIDICĂ A TERENURILOR	1:1000
U-05	PLAN PROPUNERE MOBILARE	1:500
U-06	PLAN STUDIU CVARTAL - CIRCULATII	1:500
U-07	PLAN STUDIU CVARTAL – REGIM DE INALTIME	1:500
U-08	PLAN STUDIU CVARTAL – SIT ARHEOLOGIC SI NATURA 2000	1:500
U-09	PLAN STUDIU CVARTAL - VOLUMETRIE	1:500

VOLUM 1 MEMORIU TEHNIC

I. INTRODUCERE

I.1 Date de recunoaștere a documentației

I.1.1 Denumirea lucrării

P.U.Z. Amplasare statie distributie carburanti compusa din cladire, magazin, spalatorie cu autoservire, copertina pompe, rezervoare carburanti, skid GPL, terasa acoperita, totem preturi, imprejmuire, parcaje in platforme betonate si racord la drum pe teren situat în intravilanul Mun. Timisoara, teren cu suprafata de 3500mp, identificat cu CF nr 411872 (nr. CF vechi 138513) Timisoara, nr top/cad Cc 330/1/1/2/2.

I.1.2 Beneficiar

SC LUKOIL ROMANIA SRL
Sediul social: Bucuresti Sector 1, strada Siriului, Nr. 20, corp A

I.1.3 Proiectantul general

Proiectantul general este **SC PROCAD SRL** cu sediul în jud. Timiș, mun. Timișoara, str. Suceava nr. 13.
Proiectul este înregistrat cu numarul **AU 085/2022**.

I.1.4 Data elaborării

August 2022

I.2 Obiectul lucrării

I.2.1 Solicitări ale temei-program

Prezenta documentație are ca obiect urbanizarea unui teren din intravilanul Mun. Timisoara, în partea de Nord a orasului, în proximitatea sensului giratoriu care leaga centura orasului Timișoara cu calea Aradului. Într-un context industrial, de servicii, de comerț si de productie cu regim mediu de înălțime (Lcm) atat în partea de nord a terenului cat si vizavi de drumul DN69 se intenționează dezvoltarea unei zone de servicii si comerț- parcare auto,

realizare copertina pompe, rezervoare carburanti, pozitionare skid GPL, realizare terasa acoperita, imprejmuire si pozitionare totem preturi.

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

În momentul de față, zona este reglementată conform PUG aprobat prin HCL nr. 157/2002 prelungit prin HCL 619/2018 –Teren situat in extravilan –Zona cu caracter nedefinit. Teren situati in proximitatea canalului ANIF. Teren afectat de zona II de referinta –Aerodrom Cioca.

Obiectul documentației de față îl constituie parcela de teren intravilan conform CF cu număr cadastral / număr C.F. 411872 – mun Timisoara, cu suprafața totală – conform cărții funciare de 3.500,00 mp (0,35hectare).

Terenul se învecinează cu:

- Nord – teren în extravilan identificat cu CF nr. 441560 – proprietate privata
- Vest si Sud – teren în intravilan identificat cu Nr. topo Cc330/1/1/2/1/5 – proprietate privata detinuta de SC MAHLE COMPONENTE DE MOTOR SRL
- Est – drumul DN 69 283(CF 445755) si De 288

I.3 Surse documentare

I.3.1 Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ

PUG aprobat prin HCL nr. 157/2002 prelungit prin HCL 619/2018

Strategia de dezvoltare locală a Mun. Timisoara

Planul Urbanistic General al Municipiului Timisoara (în vigoare si propus spre aprobare)

Regulamentul Local de Urbanism al Comunei Dumbrăvița (în vigoare si propus spre aprobare)

I.3.2 Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ

Studiile de fundamentare elaborate concomitent cu documentația PUZ sunt:

- Studiul geotehnic al terenului
- Studiul topografic

I.3.3 Date statistice

Conform efectului de "urban sprawl", zona de la limita de Nord a intravilanului localității Timisoara s-a extins spre municipiul Arad foarte mult si s-a dezvoltat deja in afara limitelor definite de centura orasului. Zona dată se pretează pentru o dezvoltare industrială, comercială, de servicii sau de productie.

I.3.4 Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei

Conform noului materplan realizat pentru Timisoara, viziunea de dezvoltare spatiaala cuprinde doua axe tematice de dezvoltare:

- Axa est-vest care cuprinde o dezvoltare pentru viața urbană, de cultură, educație și cercetare
- Axa nord-sud este dedicată dezvoltării productivității, inovației tehnologice, educației și cercetării

Terenul studiat se află pe axa de dezvoltare nord-sud, mediu propice pentru industrie, comerț, servicii și producție. Iar traversarea orașului pe DN69 spre Arad nu va face decât să favorizeze amplasarea unei benzinării, pe terenul studiat.

I.3.5 Cadrul legal

- LEGEA nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, republicată.
- LEGEA nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- LEGEA nr. 10/1995 privind calitatea în construcții
- CODUL CIVIL – reglementări privind amplasamentul construcțiilor, republicat.
- ORDINUL MLPAT nr. 13/N/1999, pentru aprobarea “Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul - cadru al Planului Urbanistic General”. Indicativ: GP038/99
- ORDINUL MLPAT nr. 21/N/2000, pentru aprobarea “Ghidului privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism”. Indicativ: GM-007-2000
- ORDINUL MLPAT nr. 176/N/2000, pentru aprobarea “Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul - cadru al Planului Urbanistic Zonal” Indicativ: GM-010-2000
- HOTĂRÂREA GUVERNULUI nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism, Hotărârea Guvernului nr. 855/2001 privind modificarea HG 525/1996 și Anexa la HG 855/2001 cu Norma metodologică privind finanțarea elaborării și/sau actualizării Planurilor Urbanistice Generale ale localităților și a regulamentelor locale de urbanism.
- Hotărârea Consiliului Județean Timiș 115/2008 privind aprobarea reglementărilor și indicatorilor urbanistici pentru dezvoltarea zonelor cu potențial de edificare urbană din Județul Timiș
- ORDINUL nr. 227/31.03.2006 privind amplasarea și dimensiunea zonelor de protecție adiacente infrastructurii de îmbunătățiri funciare
- ORDINUL nr. 119/2014 al Ministerului Sănătății pentru aprobarea normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației.
- ORDINUL nr. 2701/2010 al Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism
- LEGEA FONDULUI FUNCİAR nr.18 / 1991, republicată.
- HOTĂRÂREA nr. 1076 din 8 iulie 2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.
- LEGEA nr.54/1998 privind circulația juridică a terenurilor, cu modificările și completările ulterioare.
- LEGEA nr.82/1998 privind regimul juridic al drumurilor, cu modificările și completările ulterioare.

- LEGEA nr.107/1996 a apelor, cu modificările și completările ulterioare.
- LEGEA nr.213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare.
- LEGEA nr.33/1994 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică, cu modificările și completările ulterioare.
- P.U.G. Timisoara (inclusiv RLU) in vigoare si propus si alte regulamente locale de urbanism
- Ordin nr. 174/15.02.2005 pentru aprobarea Reglementării tehnice "Normativ pentru proiectarea, executarea, exploatarea, dezafectarea și postutilizarea stațiilor de distribuție a carburanților la autovehicule", indicativ NP 004-03.

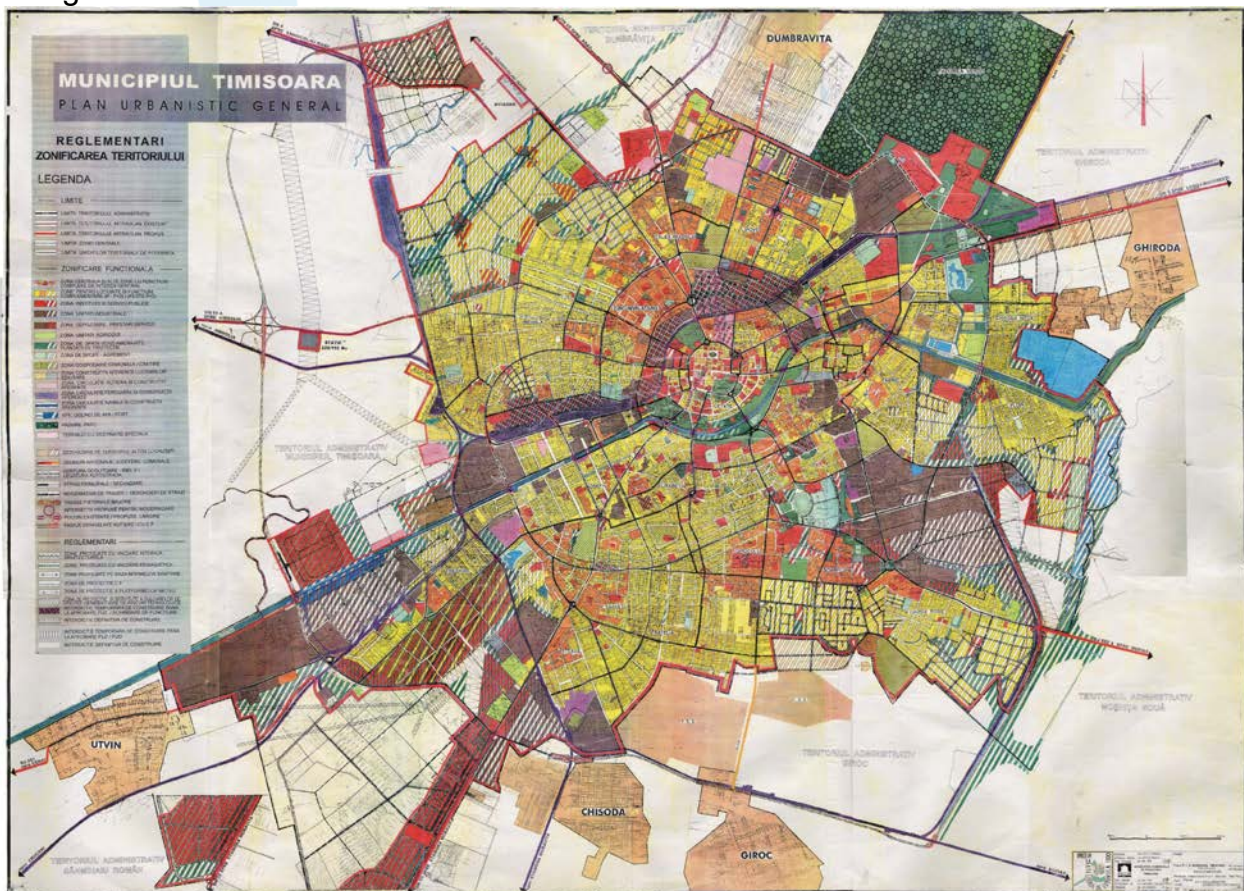
II. Stadiul actual al dezvoltării

II.1 Evoluția zonei

II.1.1 Date privind evoluția zonei

Conform Certificatului de Urbanism nr. 2963 din 06.10.2022 terenul este extravilan. Conform extrasului CF terenul este intravilan.

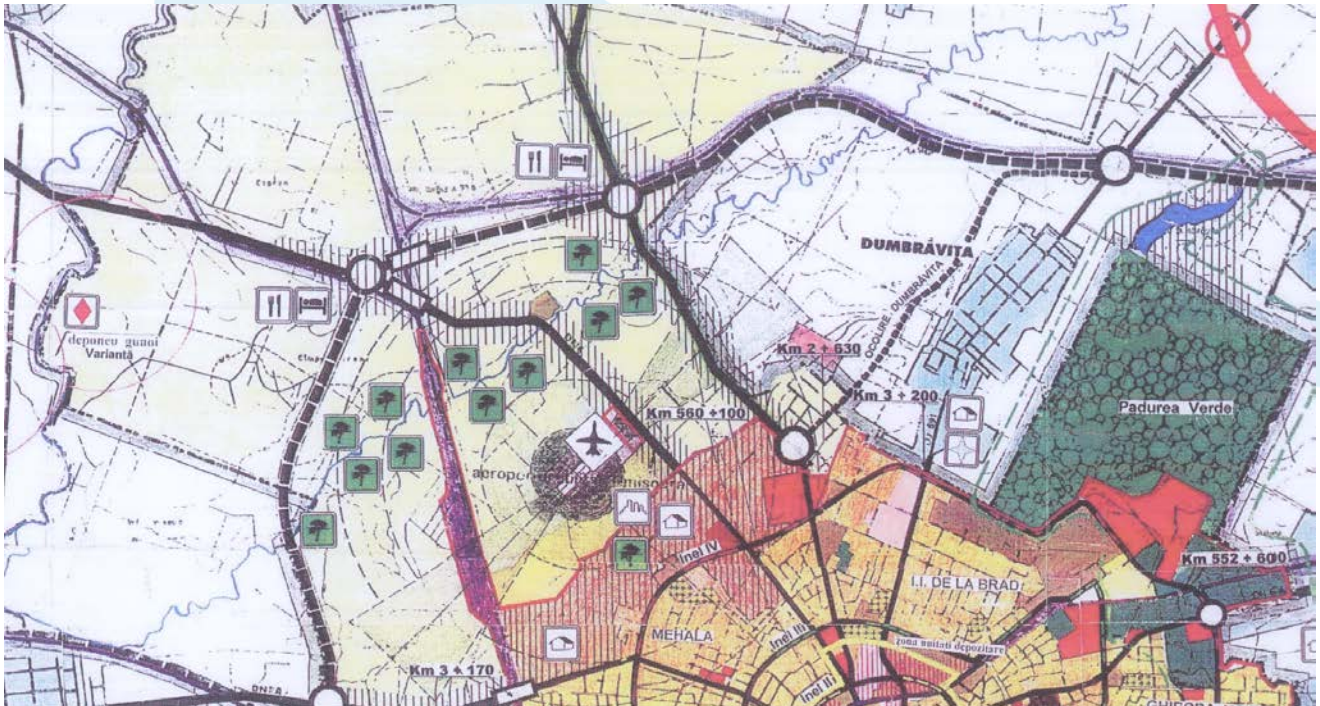
Dacă vizualizăm PUG-ul în vigoare se poate observa că poziția terenului studiat nu se află în arealul reglementat al PUG-ului în vigoare. Zona de dincolo de râul Beregsău este nereglementată.



Fotografie 1 PUG-ul în vigoare

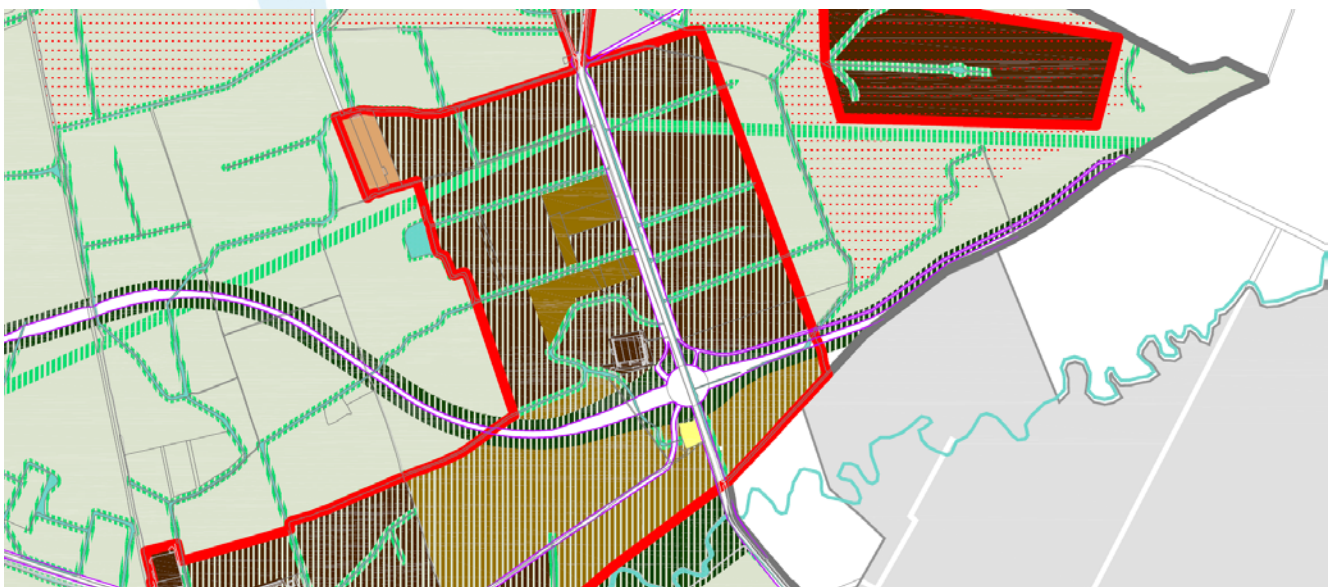


Ce se mai poate observa este un PATZ pentru Timișoara dispus de pagina web a Primăriei Municipiului Timișoara, iar zona de studiu se află într-o zonă de arabil și lângă sensul giratoriu din proximitate erau propuse spații de cazare și alimentare.



Fotografie 2 - PATZ Municipiul Timișoara-Reglementări

Conform noului PUG toată zona de la sensul giratoriu de lângă SC Mahle Componente de Motor SRL până la cel de-al doilea sens giratoriu, propus în noul PUG care rezolvă intersecția de la DN69 cu DJ692, este reglementată ca fiind zonă dedicată industriei.



Fotografie 3 - PUG Timișoara în lucru

În momentul de față, terenul propus spre urbanizare se află într-o zonă cu caracter predominant de servicii amestecate cu industrie, comerț și depozitare. Ca urmare a dezvoltării

din ultimii ani, prin urbanizarea terenurilor, un procent suficient de mare de terenuri au fost trecute în intravilan prin refuncționalizarea din terenuri agricole în terenuri pentru construcții de tip comercial sau alte servicii.

Vectorul de dezvoltare în zonă este orientat pe axa nord-sud a mun. Timisoara.

Dezvoltarea principală pentru zona dată este de tip servicii și industrie, în mod special zone de comerț și producție cu regim mediu de înălțime de P+3E.

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

Din punct de vedere al conexiunilor cu orașul Timișoara, zona beneficiază de un acces pe drum asfaltat DN69 (str. Calea Aradului). Ținând cont de tranzitarea continuă a orașului Timișoara către Arad, potențialul de dezvoltare al zonei va fi sporit.

Zona se prezintă ca un teren compact dezvoltat – terenurile din vecinătate sunt terenuri urbanizate și doar câteva excepții sunt încă arabile.

II.1.3 Potențial de dezvoltare

Fiind un teren în zona unui cartier bine încheșat de servicii, se pretează dezvoltarea acestuia pentru o zonă de servicii și comerț.

II.2 Încadrare în localitate

II.2.1 Poziția zonei față de intravilanul localității

Terenul ce face obiectul prezentei documentații se află în proximitatea limitei de UAT Timișoara și comuna Dumbrăvița. Punctul cel mai apropiat de teren al UAT Dumbrăvița este la distanța de 1,04 km.

II.2.2 Relația zonei cu localitatea sub aspectul poziției, accesibilității, cooperării în domeniul edilitar, servirea cu instituții de interes general

Terenul ce face obiectul prezentei documentații se află în Nordul localității Timișoara și la vest de Dumbrăvița.

Amplasamentul se află la:

- 386 m față de hala de producție garnituri de cauciuc SC Argomm Ro SRL în nord-vest
- 38 m față de hala de producție și depozitare SC Mahle Componente de Motor SRL în vest
- 85 m față de zona de comerț, depozitare și servicii reglementată prin PUZ "Spații de depozitare, servicii și comerț" aprobat prin HCL 322/03.08.2007
- 6-13 m față de parcare firma SC Mahle Componente de Motor SRL în sud
- 153 m față de cel mai apropiat nod rutier (sens giratoriu, cu raza 90 m, care leagă Calea Aradului de centura orașului) în sud
- 2,91 km față de Aerodromul Cioca în sud-vest
- 1 km-1,70 km față de situri Natura 2000 la nord-est

II.3 Elemente ale cadrului natural

II.3.1 Relief

Din punct de vedere al reliefului, terenul studiat este situat în plină zonă de câmpie cu altitudini medii de 92,0m față de nivelul Marii Negre. Terenul UAT-ului, din punct de vedere geomorfologic face parte din câmpia joasă Timiș-Bega care se caracterizează printr-o câmpie drenată de o serie de canale – naturale sau antropice.

II.3.2 Rețea hidrografică

Apele de suprafață prezente în cadrul UAT Timisoara aparțin bazinelor hidrografice ale râurilor Timiș și Bega. Ca urmare a urbanizării din ultimii ani, rețeaua hidrografică a fost modificată mult antropic.

Pe situl studiat, freaticul a fost interceptat în forajul executat sub forma de infiltrații la -4,50m adâncime prezentând nivel stabilizat la -4,10m adâncime.

În zona se apreciază următoarele nivele hidrostatice caracteristice:

NHmax= -1,50m față de nivel teren actual

NHmed= -2,50m față de nivel teren actual.

II.3.3 Clima

Zona se încadrează în **caracteristicile climaterice** generale specifice țării noastre, climă temperat continentală moderată. Anotimpurile sunt bine conturate și caracterizate prin:

- primăveri timpurii și capricioase
- veri uscate și lungi; ierni blânde și scurte
- toamne lungi și cu temperaturi relativ constante
- temperatura medie anuală a aerului: 10,9°C
- cantitatea medie anuală a precipitațiilor: 600-700 mm
- durata medie de strălucire a soarelui: 21-29 ore/ an
- numărul mediu al zilelor cu ninsoare: 20,8 zile / an

Din punct de vedere climatic, zona de nord a Timisoarei se caracterizează prin următoarele:

Temperatura aerului:

- media lunară minimă: -(1-2) °C, în ianuarie;
- media lunară maximă: +(21-22) °C, în iulie-august;
- temperatura minimă absolută: -29,2°C, în 13.02.1935;
- temperatura maximă absolută: +40,0°C, în 16.08.1952;
- temperatura medie anuală: +10,9°C.

Precipitații:

- media lunară maximă: 70-80 mm în iulie,
- media anuală : 600-700 mm;
- cantitatea maximă în 24h, 100mm.

Vântul:

- direcții predominante Nord- Sud: 16%;
- direcție predominantă Est-Vest: 13%.

II.3.4 Condiții geotehnice

Conform studiului geotehnic, terenul se încadrează în categoria geotehnică 2 cu risc geotehnic moderat.

Stratificatia terenului:

- Sol vegetal in grosime de 0,30m;
- Argila prafoasa cafenie de tip PUCM cu vegetație tare umedă extinsă până la cca -0,70m;
- Argila cafenie galbuie tare umedă până la cca -1,40 m adâncime;
- Argilă prăfoasă cafenie gălbuie cu rare concreții calcaroase plastic vartoasa umeda la partea superioara si saturata in adancime odata cu aparitia freaticului strat neepuizat pana la adancimea la care s-a executat cercetarea (-5,00m).

Adâncimea maximă de îngheț

- in conformitate cu NP 112-2014 pe localitatea Timișoara este $hi = -0,70m$.

Apa subterană

- Pe situl studiat, freaticul a fost interceptat în forajul executat sub forma de infiltrații la -4,50m adancime prezentand nivel stabilizat la -4,10m adâncime în foraj 1 realizat la -5,00m

II.3.5 Riscuri naturale

Cutremure:

- terenul se află în zona de hazard seismic cu accelerația de vârf a terenului având valoare $ag = 0,20g$ și perioada de colț $T_c = 0,7$ sec
- nu sunt necesare măsuri de restricționare a condițiilor de construire (regim de înălțime, distanțe între clădiri) datorită intensității seismice
- se vor urmări normele de proiectare și conformare a structurii la codul de proiectare seismică partea 1 – prevederi de proiectare pentru clădiri indicativ P100-1/2013

Inundații:

- terenul se află în zona de luncă, dar datorită urbanizării zona a fost echipată cu rețele pentru colectare apă
- conform anexa 4 la legea 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural, cantitatea maximă de precipitații căzută în 24 ore în perioada 1901-1997 este 100-160mm, astfel terenul se află în zonă cu risc scăzut de inundații
- canalul Hcn 308 din nordul amplasamentului are capacitatea de a deseca terenul, ceea ce scade riscul de inundare

Alunecări de teren:

- conform anexa 6 la legea 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural terenul se află în zonă cu risc scăzut de alunecări

II.4 Circulația

II.4.1 Aspecte critice privind desfășurarea, în cadrul zonei, a circulației rutiere, feroviare, navale, aeriene – după caz.

Zona studiată este deservită de drumul DN 69 (str. Calea Aradului) care face legătura cu centrul Timisoarei. De la terenul studiat pana la piata Marasesti dureaza 15 min cu masina.

Linia de cale ferată este departe de amplasament. Cea mai apropiata statie de tren, Ronat Triaj, se afla la 2,81 km.

Astfel se poate vorbi doar de acces auto la amplasament.

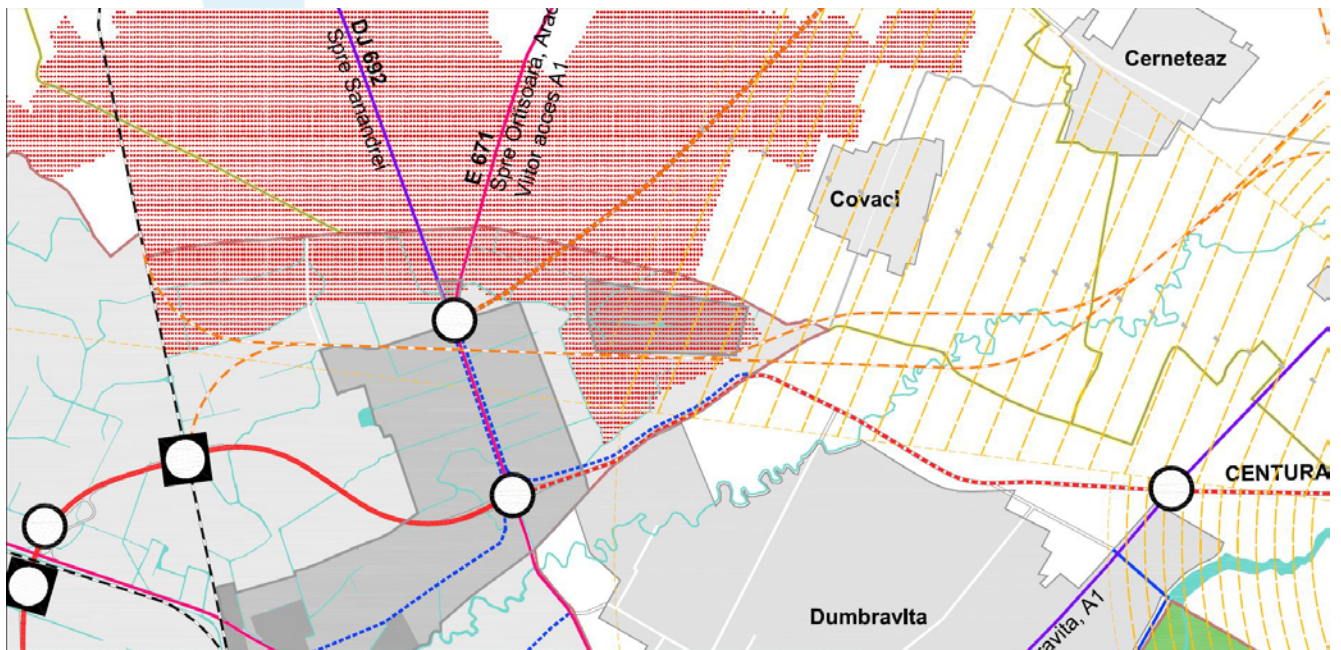
Terenul se află la o distanță de aproximativ 2,91 km față de Aerodromul Cioca in sud-vest și la aproximativ o distanta de 10,87 km față de aeroportul Traian Vuia (aflat la est de amplasament).

Nu este cazul transportului naval pe amplasament.

II.4.2 Capacități de transport, greutate în influența circulației, incomodări între tipurile de circulație, precum și dintre acestea și alte funcțiuni ale zonei, necesități de modernizare a traseelor existente și de realizare a unor artere noi, capacități și trasee ale transportului în comun, intersecții cu probleme, priorități

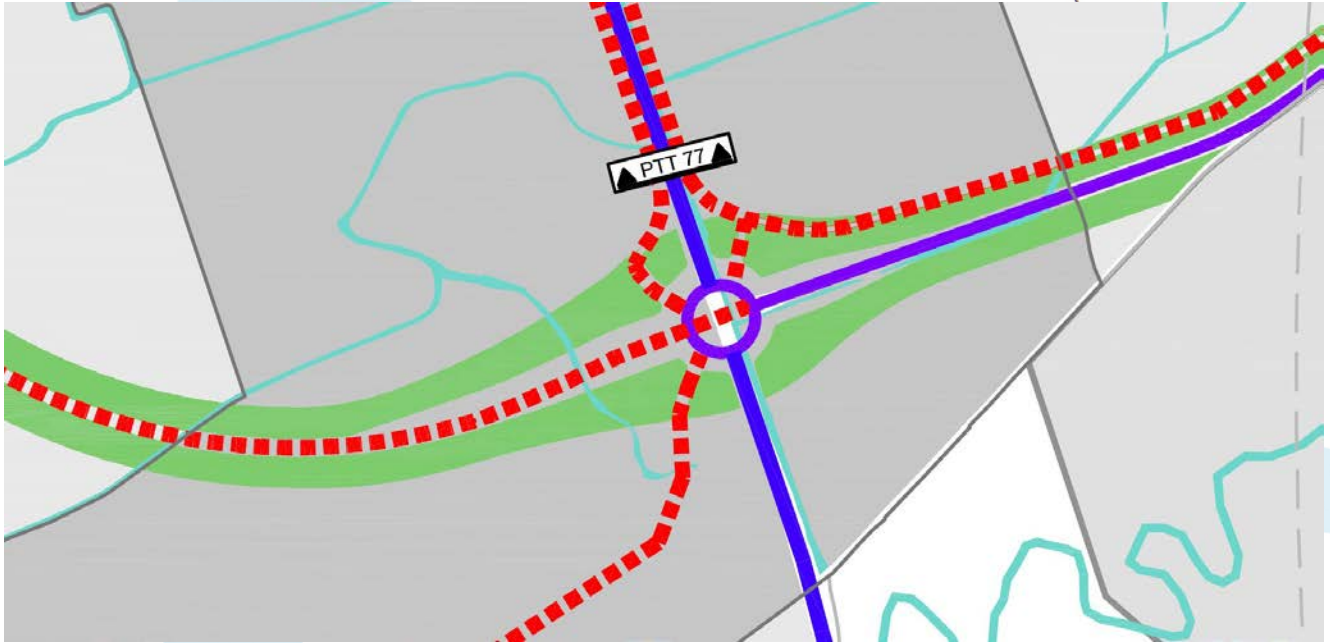
Terenul, in momentul de față, beneficiază de un acces direct pe amplasament de pe latura estica. Terenul drumului DN69 este proprietate de interes national si conform Anexa 1 din Ordonanta Guvernului Nr. 43/1997 privind regimul drumurilor exista o zonă de protecție de 22 m.

In planurile noului PUG Timisoara, porțiunea de DN69 de la sensul giratoriu de lângă Sc Mahle Componente de Motor SRL până la intersecția DN69 cu DJ692 va avea caracter de artera majora de circulatie si va fi propusa spre extindere.



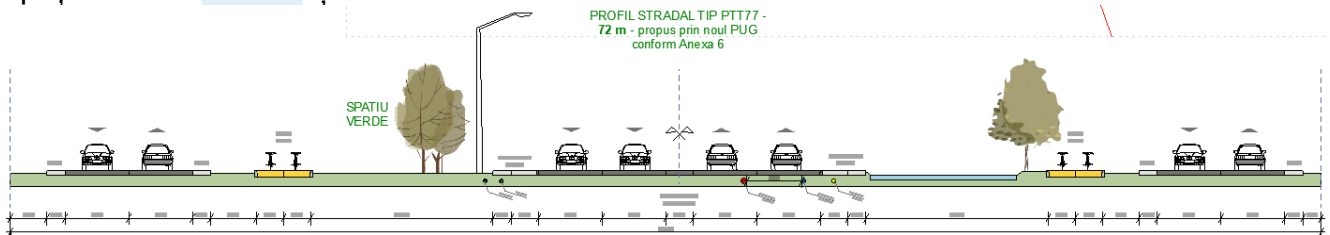
Fotografie 4 Extras din PUG Timișoara în lucru -U04 trafic la nivel teritorial

Porțiunea de DN69 dintre cele două sensuri giratorii cuprinde un profil stradal PTT 77 de 72 m.



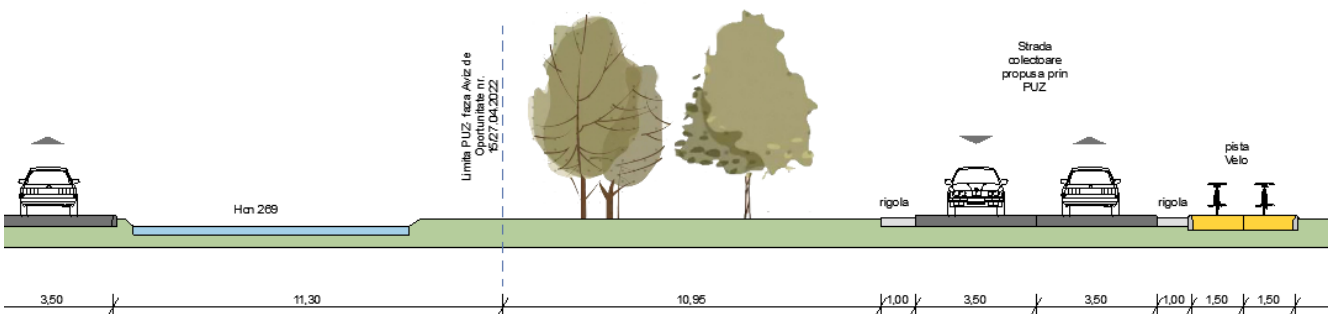
Fotografie 5 - Extras din PUG Timișoara în lucru - U05 trafic la nivel de oraș

Se atașează și secțiunea transversală propusă. Propunerea pentru secțiunea PTT77 se regăsește în Anexa 6. Drumul DN69 beneficiază de două colectoare una de o parte și una de cealaltă parte, cu piste de bicicletă cu platformă separată de de carosabilul colectoarelor și spațiu verde între DN și colectoare.



Fotografie 6 - Extras din PUG Timișoara în lucru - Anexa 6

În prezent profil de stradă PTT77 pentru DN69 a suferit modificări. Astfel drumul colector din est este la o distanță mai mare de carosabilul DN-ului și pista de bicicletă este lipită de carosabilul colectorului.



Fotografie 7 - Extras din planșa de reglementări atașată părții scrise

Drumul colector din vest este deviat la o distanță mai mare de 80 m față de 10 m cât este recomandată prin PTT77. Această deviere a fost aprobată prin PUZ-urile vecine:

- PUZ "Dezvoltare zonă hale producție nepoluantă, birouri cu servicii conexe și împrejurii" aprobat prin HCL 506 din 20.12.2017
- PUZ "Extindere hală de producție/depozitae și anexe aferente" aprobat prin HCL 502 din 20.11.2015, beneficiar SC Mahle Componente de Motor SRL.

PUZ-ul "Extindere hală de producție/depozitae și anexe aferente" aprobat prin HCL 502 din 20.11.2015, beneficiar SC Mahle Componente de Motor SRL, nu a oferit o posibilitate de a crea o rută de legătură cu terenul studiat. Iar zona de circulații pentru colector nu a fost încă cedat primăriei.

Platforma DN69 trebuie să aiba 20,50 m conform Hotărârii de Guvern pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții "Drum de legătură Autostrada A1 Arad-Timișoara-DN69" din județul Timiș. Astfel platforma de 20,50 m are parte carosabilă bidirecțională 2x7,00 m, un separator de fluxuri de circulație 1,50m și acostamente 2x2,50m din care benzi de încadrare 2x0,75m.

În momentul de față, în ceea ce privește transportul în comun, conform RATT, există 3 (trei) rute de autobuz care pleacă din Timișoara și traversează DN69:

- ruta autobuzului M42 - din Timisoara, din statia Banatim pana in localitatea Covaci
- ruta autobuzului M48 - din Timisoara, din statia Banatim pana in localitatile Cornesti, Calacea, Seceani, Ortisoara
- ruta autobuzului M41 - din Timisoara, din statia Banatim pana in localitatile Carani si Sanandrei

A se consulta planșa U06 Plan studiu cvartal – circulații.

II.5 Ocuparea terenurilor

II.5.1 Principalele caracteristici ale funcțiilor ce ocupă zona studiată

În zona amplasamentului au fost dezvoltate zone predominant de servicii. Acestea sunt terenuri pentru construcții de producție, comerț, servicii și industrie.

II.5.2 Relaționări între funcțiuni

În dezvoltările din zonă nu au fost identificate tipologii de zone incompatibile care să aibă limite de proprietate comună, sau să prezinte un disconfort funcțional. Au fost identificate și alte terenuri pentru servicii în proximitatea drumului DN69 (str. Calea Aradului).

II.5.3 Gradul de ocupare a zonei cu fond construit

Prin Hotărârea Consiliului Județean Timiș 115/2008 privind aprobarea reglementărilor și indicatorilor urbanistici pentru dezvoltarea zonelor cu potențial de edificare urbană din Județul Timiș în Anexa A este reglementat ca POT maxim poate fi 55%.

Toate puzurile aflate in zona au un POT propus de 55% exceptie face un PUZ care are max 75% POT si este aprobat prin HCL 506 din 20.12.2017. CUT maxim in zona este 2,00 si CUT minim in zona este 1,00.

Doar doua dintre PUZ-urile vecine au cladiri edificate.

Terenul studiat este liber de constructii.

II.5.4 Aspecte calitative ale fondului construit

Din punct de vedere arhitectural, zona se prezinta ca un spatiu construit compact, cu volumetrii simple, dominand arhitectura de productie. Constructiile sunt si cu acoperis terasa sau cu acoperis in mai multe ape.

II.5.5 Asigurarea cu servicii a zonei, in corelare cu zonele vecine

In zona predomina mai mult serviciile, iar zonele de locuit cele mai apropiate sunt in alt UTR. Zonele de locuit sunt in UTR Dumbravita si se afla la 1,48 km fata de situl studiat.

II.5.6 Asigurarea cu spatii verzi

Terenurile din zona prezinta dezvotari cu suprafete de spatiu verde amenajat cu suprafata recomandata pentru zonele de productie (aproximativ 20 %).

Zonele adiacente canalelor sunt propuse ca spatii verzi de protectie. Conform Ordinului nr. 227 din 31.03.2006 zona maxima de protectie ceruta este 2,5 m.

II.5.7 Existența unor riscuri naturale în zona studiată sau în zonele vecine

Terenul nu este afectat de riscurile naturale. Terenul este plat – deci sunt reduse riscurile de alunecari de teren. Terenul este drenat de o serie de canale care asigura echilibrul apei in zona prin preluarea cantitatilor excesive de apa pe amplasament.

II.5.8 Principalele disfuncționalități

Ca urmare a analizei situatiei existente au fost identificate urmatoarele disfuncționalități:

- Lipsa unor retele edilitare, acestea urmand a fi dezvoltate prin prevederile PUZ aprobat pe parcela adiacenta
- Lipsa unui sistem de transport public

II.6 Echipare edilitară

II.6.1 Alimentarea cu apă potabilă

In zona studiată in prezent exista un sistem centralizat de alimentare cu apa potabila, care ajunge pana la PUZ-ul vecin ("Extindere hala de productie/depozitate si anexe aferente" aprobat prin HCL 502 din 20.11.2015, beneficiar SC Mahle Componente de Motor SRL) la vest de incinta studiată.

II.6.2 Canalizare menajeră și ape pluviale

În zona studiată în prezent există un sistem centralizat de canalizare menajeră și ape pluviale, care ajunge până la PUZ-ul vecin ("Extindere hală de producție/depozitaie și anexe aferente" aprobat prin HCL 502 din 20.11.2015, beneficiar SC Mahle Componente de Motor SRL) la vest de incinta studiată.

Din proiectul vecin, nu rezulta ape uzate din procesul tehnologic. Apele pluviale trec printr-un bazin de retenție.

II.6.3 Alimentare cu energie electrică

Terenurile din proximitate sunt branșate la rețeaua electrică. Rețeaua pentru energie electrică este administrată de E-Distribuție Banat.

II.6.4 Rețele de telecomunicații

Nu e cazul.

II.6.5 Alimentare cu gaze naturale

Terenul nu dispune de rețele de alimentare cu gaze naturale.

II.6.6 Rețele de termoficare

Terenul nu este echipat cu rețele de termoficare.

II.7 Probleme de mediu

II.7.1 Relația cadrul natural – cadrul construit

În zona amplasamentului nu au fost identificate zone naturale deosebite care ar impune niște măsuri speciale.

Limita sitului Natura 2000 se află la 844,30 m la est de terenul studiat.

Terenul studiat nu se află în zona de protecție a unui obiectiv din listele monumentelor istorice sau ale naturii.

Zonele construite au dezvoltate pe parcele un procent de 20% de suprafață verde.

II.7.2 Evidențierea riscurilor naturale și antropice

PATJ Timiș, Volumul 2 "Cadrul natural, Mediu, Zone de risc", dar și legea 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a – Zone de risc natural prezintă zona studiată ca un spațiu cu riscurile naturale și antropice la un nivel scăzut.

II.7.3 Marcarea punctelor și traseelor din sistemul căilor de comunicații și din categoriile echipării edilitare, ce prezintă riscuri pentru zonă

În momentul de față, zona nu este supusă riscurilor provenite din sistemul căilor de comunicații sau echipării edilitare.

În zonă nu au fost identificate echipări edilitare care ar putea prezenta riscuri.

II.7.4 Evidențierea valorilor de patrimoniu ce necesită protecție

Nu este cazul. In zona nu s-au identificat situri arheologice sau de patrimoniu.

II.7.5 Evidențierea potențialului balnear și turistic

Nu este cazul. Zona dată este lipsită de obiective cu potențial balnear și turistic.

II.8 opțiuni ale populației

II.8.1 Opțiunile populației, precum și punctele de vedere ale administrației publice locale asupra politicii proprii de dezvoltare urbanistică a zonei

Opțiunile populației vor fi abordate în conformitate cu pașii necesari pentru informarea populației, pe parcursul procedurii de avizare.

II.8.2 Punctul de vedere al elaboratorului privind solicitările beneficiarului și felul cum urmează a fi soluționate acestea în cadrul PUZ

În opinia elaboratorilor, solicitările temei program se încadrează în funcțiunea propusă.

III. Propuneri de dezvoltare urbanistică

III.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare

Prin actualizarea suportului topografic au fost identificate elementele definatorii ale terenului. Astfel se poate vorbi de un drum în partea de Est.

Prin studiul nivelmetric se poate concluziona faptul că terenul are o suprafață plană.

Prin realizarea studiului geotehnic s-a constatat tipul terenurilor si calitatea acestora, astfel terenul se încadrează în categoria geotehnică 2 cu risc geotehnic moderat.

Adâncimea minimă de fundare recomandată este de -0,90m față de CTN.

III.2 Prevederi ale planului urbanistic general

In PUG Timisoara in vigoare nu apar reglementari legate de zona in care se afla terenul studiat. Cele mai multe precizari se regasesc in noul PUG Timisoara aflat in avizare. Conform noului materplan realizat pentru Timisoara, terenul studiat se afla pe axa nord-sud dedicata pentru dezvoltarii productivitatii, inovatiei tehnologice, educatiei si cercetarii.

III.3 Valorificarea cadrului natural

Terenul studiat se afla la aproximativ 870 m fata de raul Beregsau. In noul masterplan realizat pentru Timisoara, ca si viziune de dezvoltare spatiala, se urmareste a se realiza o perdea forestiera de-a lungul raului Beregsau, iar pe situl Natura 2000 se urmareste realizarea

unei noi paduri. In jurul centurii orasului se doreste a se realiza o noua bariera verde. Astfel exista o bariera care separa vizual si fizic zona de locuinte a UTR Dumbravita fata de zona de servicii dezvoltata in jurul sensului giratoriu.

III.4 Modificarea Circulației

III.4.1 Organizarea circulației și a transportului în comun (modernizarea și completarea arterelor de circulație, asigurarea locurilor de parcare + garare: amplasarea stațiilor pentru transportul în comun, amenajarea unor intersecții, sensuri unice, semaforizări)

Dezvoltarea propusă prin prezenta documentație are ca obiectiv și asigurarea unui acces din drumul public. Menționăm că drumul DN69 (strada Calea Aradului) se va folosi ca acces principal în zona propusă pentru investiție, acesta aparținând domeniului public și aflându-se în administrarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale.

Soluția de acces a terenului va fi dezvoltată ulterior. Iar posibilitatea de acces de pe drumul colector din vest nu este posibilă (pentru că nu are legătură directă cu strada colectoare), numai dacă se cedează de către vecin o zonă pentru circulație.

Pe terenul studiat este marcat pe planșa U05.PLAN DE MOBILARE locul pe unde se poate face o trecere către strada colectoare din vest. În momentul când se realizează conexiunea cu strada colectoare, trebuie avut în vedere că spațiul verde trebuie să rămână 20% din suprafața totală.

Când se prevăd locuri de parcare pe terenul studiat, locurile de parcare vor respecta normativul NP 051-2012 privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban aferent la exigențele persoanelor cu handicap.

III.4.2 Organizarea circulației feroviare – după caz (construcții și instalații necesare circulației specifice: devieri de linii, linii noi, depozitări, locuri de parcare – garare)

Nu este cazul. Linia CFR este la o distanță de aproximativ 2,46 km.

III.4.3 Organizarea circulației navale – după caz (lucrări, instalații și construcții specifice, necesare extinderii și modernizării transportului de mărfuri și călători, amenajări portuare)

Nu este cazul.

III.4.4 Organizarea circulației aeriene – după caz (condiții impuse amplasării și modernizării aeroporturilor, servituții impuse zonelor construite limitrofe, reducerea poluării fonice)

Nu este cazul. Aerodromul Cioca se află în sud-vest la 2,91 km.

III.4.5 Organizarea circulației pietonale (trasee pietonale, piste pentru bicicliști, condiții speciale pentru persoane cu dizabilități locomotorii)

Prin documentatia propusa, se propun doua accese, unul de intrare si unul de iesire. Pentru functiunea de servicii si comert se amenajeaza si parcuri auto (din care un loc de parcare este pentru persoanele cu dizabilitati) si zone de stationare pentru alimentare.

Având în vedere natura terenului zonei studiate, se impun lucrări de sistematizare pe verticală pentru realizarea platformelor drumurilor, în vederea asigurării pantelor necesare scurgerii și colectării apelor pluviale la rigolele stradale și mai departe la emisar.

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

III.5.1 Zonificarea funcțională, grupate pe unități și subunități teritoriale

Intervențiile urbanistice propuse au drept scop eliminarea disfuncționalităților semnalizate și au condus la următoarele principii de lucru:

- generarea unei zone de servicii si comert
- asigurarea accesului în zona studiată
- rezervarea suprafețelor de teren pentru spații verzi
- asigurarea zonelor de protecție a diferitelor obiective
- asigurarea alimentării cu apă și canalizare, alimentare cu energie electrică a viitoarei dezvoltări

Funcțiunea propusă:

Zona de dotari si servicii

- Regim de inaltime P+1E (2 nivele)
- POT max 44,20%
- CUT max 1,20
- H max constructii = 7m
- H max signalistica = 18m

Spații verzi

Circulatii auto si pietonale

Din punct de vedere al consecințelor economice și sociale, la nivelul unității teritoriale de referință, se poate remarca faptul ca prin urbanizarea terenului, se vor crea premisele dezvoltării unei zone compacte de servicii care vor continua tipologia de servicii, productie si comert de dezvoltare a zonei.

Amplasarea noilor construcții se vor face ținând cont de limitele de proprietate, de fondul construit existent și de caracteristicile generale ale parcelei.

În cadrul studiului a fost stabilită limita maximă de implantare a construcției. Retragerea față de limitele laterale este de minim 3.00 m sau h/2 pentru clădirile cu regim de înălțime peste P+1E. Retragerea in spate si in fata va fi minim 5 m.

Amplasarea construcțiilor pe parcelă se va face cu respectarea normelor de igienă cuprinse în Ordinul nr. 119 /2014 al Ministerului Sănătății si a normativului pentru proiectarea, executarea, exploatarea, dezafectarea și postutilizarea stațiilor de distribuție a carburanților la autovehicule, indicativ NP 004-03.

Distanțele între clădirile de pe parcele învecinate vor fi conform normelor de însorire în vigoare, iar la amplasarea clădirilor se vor respecta distanțele minime de protecție sanitară conform OMS 119/2014 cap. I art. 11.

Din punct de vedere al normelor P.S.I. se vor respecta distanțele de siguranță între clădiri (construcții propuse) conform normativului privind securitatea la incendiu a construcțiilor indicativ P 118/2013.

Cea mai apropiată clădire edificată este la 48,62 m – sediul firmei SC Mahle Componente de Motor SRL.

III.5.2 Bilanțul teritorial

Nr. Crt	DENUMIRE SUPRAFETE	EXISTENT		PROPUS	
		[mp]	[%]	[mp]	[%]
SUPRAFATA PRESTARI SERVICII		-	-	3500	100,00%
1	Zona de implantare			1547	44,20%
2	Circulatii	-	-	1251	35,74%
3	Zona verde	-	-	702	20,06%
TOTAL PUZ		3500	100%		

III.5.3 Principalii indici urbanistici pe funcțiuni și categorii de intervenție

Procentul de ocupare a terenului propus în zonă respectă Hotărarea CJT nr. 115/2008.

Obiectivul acestei documentații este **P.U.Z. Amplasare stație distribuție carburanți compusa din clădire, magazin, spalatorie cu autoservire, copertina pompe, rezervoare carburanți, skid GPL, terasa acoperita, totem preturi, imprejmuire, parcaje in platforme betonate si racord la drum**, astfel că rezultă dezvoltarea următoarelor funcțiuni și utilizări principale:

- Stație distribuție carburanți
- Magazin
- Spălătorie auto cu autoservire

Zona de Dotări și Servicii

- Tipuri de subzonă funcțională:
 - Construcții pentru dotari si servicii
 - Circulații auto, parcaje si accese carosabile
 - Spații verzi pe amplasament
 - Rețele tehnico-edilitare și construcții aferente
- Regim de înălțime P+1E (2 nivele)
- POT max 31,71%
- CUT max 1,2
- H max constructii = 7m
- H max signalistica = 18m
- Funcțiunea dominantă: Zona de servicii
- Utilizări permise:
 - Stație distribuție carburanți
 - Spațiu comercial cu suprafața construită până în 1000 mp

- Spălătorie auto cu autoservire
- Utilizări cu condiții:
 - Construcțiile pentru echiparea cu instalații se pot amplasa cu condiția să corespundă necesităților și confortului populației, să nu dăuneze relațiilor cu vecinătățile și să fie puse în practică toate măsurile pentru integrarea în mediul înconjurător.
- Interdicții definitive
 - Construire de locuințe individuale sau colective
 - Depozite de deșeuri periculoase sau instalații pentru eliminarea deșeurilor periculoase prin incinerare ori tratare chimică

III.6 Dezvoltarea Echipării edilitare

III.6.1 Alimentarea cu apă potabilă

Având în vedere faptul că rețelele de apă pe amplasament nu au fost dezvoltate, construcțiile propuse prin dezvoltare se vor alimenta de la rețeaua care trece prin vecinătatea amplasamentului. Se va realiza un bransament pentru legarea la sistemul centralizat.

Rețeaua de apă potabilă și bransamentele la rețea se vor realiza pe cheltuiela investitorului.

La fazele următoare: certificat de urbanism și autorizație de construcție pentru lucrările propriu-zise se va obține avizul definitiv cu soluția alimentării cu apă care va cuprinde toate detaliile de execuție necesare constructorului, precum și avizele de gospodărire subterană pentru rețelele edilitare din zonă.

III.6.2 Canalizare menajeră și ape pluviale

Canalizarea se va realiza în sistem centralizat după extinderea rețelei de canalizare.

Apele pluviale se vor colecta în sistem centralizat. Se propune realizarea unor bazine de retenție pe amplasament în vederea colectării apei care să fie utilizată cu scopul întreținerii spațiilor verzi. Apa colectată de pe suprafețele carosabile se va trece printr-un separator de hidrocarburi care ulterior se va deversa în bazinul de retenție.

III.6.3 Alimentare cu energie electrică

Pentru bransamentul terenului la rețeaua de energie electrică se va propune aducerea pe un traseu îngropat a unei linii de medie tensiune.

Se va da o atenție deosebită iluminatului public. Mobilierul urban, iluminatul public etc., vor fi integrate unui concept coerent pentru imaginea urbană a spațiilor publice. Iluminatul stradal se va realiza cu corpuri de iluminat tip proiector, montate în vârful stâlpilor. Acestea vor fi echipate cu surse LED. Toate aceste lucrări se vor realiza pe baza proiectelor elaborate de firme autorizate și se vor executa de către firme atestate ANRE pentru acest gen de lucrări și în baza avizului Transelectrică și a avizului Unic.

III.6.4 Rețele de telecomunicații

Ca urmare a dezvoltării zonei se va extinde rețeaua de telecomunicații de la operatorii din zonă.

III.6.5 Alimentare cu gaze naturale

Terenul studiat nu dispune de rețele de alimentare cu gaze naturale. Ca urmare a dezvoltării zonei se va extinde rețeaua de gaze de la operatorii din zonă. Extinderile de rețele de gaze și branșamente de gaze naturale se vor executa numai prin intermediul societății furnizoare de gaze naturale.

III.6.6 Rețele de termoficare

Având în vedere soluțiile noi de încălzire ale cladirilor, se propune ca acestea să utilizeze alte soluții decât cele ce presupun realizarea unei rețele de la un punct termic către consumator. În mod uzual construcțiile se vor încălzi prin amenajarea unui spațiu tehnic unde se va monta o centrală termică pe gaz sau pe lemn (în funcție de echiparea terenului cu gaze naturale). De asemenea se vor propune sisteme alternative de încălzire.

III.6.7 Gospodărire comunală

Pe parcelă se va prevedea o platformă pentru pubelele de gunoi. Aceasta se va dimensiona pentru a permite colectarea selectivă a deșeurilor. Amplasarea platformei va permite accesul dintr-un drum public. Se va organiza o colectare selectivă a deșeurilor urmând ca deșeurile reciclabile să fie predate spre refolosire, iar cele de natură menajeră să fie colectate în pubele amplasate pe platforme betonate special prevăzute de unde vor fi preluate de serviciile de salubritate autorizate.

III.7 Protecția mediului

III.7.1 Diminuarea până la eliminare a surselor de poluare (emisii, deversări)

Surse de poluare prin propunerea de urbanizare ar putea fi de la zona de parcare prin poluarea apei pluviale care se propune a fi trecută printr-un separator de hidrocarburi care ulterior se va conecta cu un bazin de retenție unde se va colecta apa. Apa din bazin se va utiliza pentru udarea spațiului verde amenajat sau ca măsură de răcire a suprafețelor pavate pe tip de arșiță în vedere scăderii temperaturii. Apa din rezervor fiind considerată apă convențional curată se va deversa în cazul preplinului în rețeaua centralizată din proximitate.

Separatoarele de hidrocarburi se vor vidanța ca urmare a unui contract încheiat între investitor și o firmă specializată.

III.7.2 Prevenirea producerii riscurilor naturale

Nu este cazul.

III.7.3 Epurarea și preepurarea apelor uzate

În zona reglementată se vor produce ape uzate menajere – ape uzate provenite din servicii și din activitățile menajere. Acestea se vor colecta în sistem centralizat.

Nu se vor produce ape uzate industriale.

III.7.4 Depozitarea controlată a deșeurilor

Ca urmare a implementării planului vor rezulta deșeuri menajere de la clienți, angajați, precum și deșeuri rezultate din construcții în faza de realizare.

Va exista un management corespunzător al deșeurilor. Acestea vor fi colectate selectiv conform legislației de mediu în vigoare. Se va ține evidența gestiunii deșeurilor conform HG 856/2002. Preluarea deșeurilor va fi făcută de unități specializate autorizate.

III.7.5 Recuperarea terenurilor degradate, consolidări de maluri, plantări de zone verzi

Nu este cazul de teren degradat și nici de consolidări de mal. Spațiul verde va fi realizat conform reglementărilor urbanistice detaliate la indicatorii urbanistici.

III.7.6 Organizarea sistemelor de spații verzi

Soluția propusă de urbanizare urmărește prevederile normativelor în vigoare și a hotărârilor de consiliu local/județean, asigurând un procent de minim 20% spații verzi pentru dezvoltare, având în vedere că în zonă nu există valori naturale distincte.

III.7.7 Protejarea bunurilor de patrimoniu, prin instituirea de zone protejate

Nu este cazul.

III.7.8 Refacerea peisagistică și reabilitarea urbană

Terenul studiat este un teren liber de construcții și nu se poate vorbi de o reabilitare urbană, și nici de un fond peisager valoros – vegetație joasă și arbuști. Se va urmări ca amenajarea propusă pe amplasament să nu producă alergii prin răspândirea de puf, polen, astfel se vor alege exemplare vegetale care să satisfacă această condiție.

III.7.9 Valorificarea potențialului turistic și balnear – după caz

Nu este cazul.

III.7.10 Eliminarea disfuncționalităților din domeniul căilor de comunicație și al rețelelor edilitare majore

Având în vedere situația existentă și dezvoltarea rețelelor din zonă se optează ca în prima etapă să se realizeze rețelele de circulație și lucrările edilitare aferente spațiului public.

III.7.11 Măsuri de prevenire și stingerea incendiilor

La întocmirea propunerii s-a ținut cont de legislația în vigoare referitoare la prevenirea și stingerea incendiilor, precum și a cerințelor emise de organele componente în acest domeniu.

În vederea eliminării unor riscuri de incendiere accidentală, se dispun următoarele:

- nu se vor utiliza instalații electrice improvizate sau defecte;
- nu se vor utiliza sisteme de încălzire defecte sau fără agremente tehnice, verificările tehnice ale acestora se vor face la timp;
- se vor marca corespunzător căile de evacuare;
- obiectivul va fi protejat împotriva riscului de aprindere prin trăsnet, prin dotarea cu sistem de paratrăsnet.

III.8 Obiective de utilitate publică

III.8.1 Lista obiectivelor de utilitate publică

Obiectivele de utilitate publică care cad în sarcina beneficiarului sunt:

- rețea de alimentare cu apă potabilă pentru asigurarea amplasamentului cu apă potabilă
- rețea de alimentare cu energie electrică
- canalizare menajeră
- rețea de telecomunicații
- asigurarea circulației în incintă

III.8.2 Identificarea tipului de proprietate asupra bunului imobil (teren + construcții) din zonă

În momentul de față, terenul în studiu este un teren în proprietate privată cu cotă parte de 1/1 a SC LUKOIL ROMANIA SRL, cu o suprafață de 3500 mp. Terenul se învecinează pe limita nord, vest și sud cu terenuri în proprietate privată, iar în est este drumul național aflat în domeniul public al statului.

III.8.3 Determinarea circulației terenurilor între deținători în vederea realizării obiectivelor propuse

Lucrări care să necesite circulația terenurilor din proprietate privată în proprietate publică nu sunt propuse pe terenul studiat.

IV. Concluzii, măsuri în continuare

IV.1 Inscrierea amenajării și dezvoltării urbanistice propuse a zonei în prevederile P.U.G.

Având în vedere că PUG-ul este o documentație în lucru, propunerea de urbanizare a terenului actual se încadrează în propunerile de dezvoltare spațială. Viziunea de dezvoltare spațială pe axa nord-sud este o axa tematică care favorizează dezvoltarea productivității, inovației tehnologice, educație și cercetare.

Prin implementarea în zona a unei stații de carburanți cu alte servicii conexe (spațiu comercial, spălătorie auto cu autoservire) favorizăm zona de servicii. De asemenea, dezvoltarea propusă ar întregi zona deja dezvoltată.

IV.2 Categoriile principale de intervenții, care să susțină materializarea programului de dezvoltare

Principalele categorii de intervenție vor fi cele legate de modernizarea circulației și realizarea infrastructurii tehnico-edilitare care ar trebui să asigure obiectivul înainte de a începe lucrările de construire pe amplasament.

IV.3 Priorități de intervenție

Având în vedere interesul actual ridicat în cadrul zonei, inclusiv prin propunerile PUG în lucru se vor realiza rețelele de circulație și rețelele edilitare aferente zonei.

IV.4 Aprecieri ale elaboratorului P.U.Z. asupra propunerilor avansate, eventuale restricții

Dezvoltarea în zona dată a unei funcțiuni de tip servicii va întregi dezvoltarea din zona dată.

Fata de terenul studiat, cea mai apropiată stație de carburant este la aproximativ 5,4 km și stația se află pe centura orașului. În interiorul orașului Timisoara, următoarea stație de carburant este la aproximativ 7 km și nu există nici o stație de carburanți în exteriorul orașului Timisoara pe o rază de 10 km de la limita intravilanului. Dacă s-ar putea realiza o stație de carburanți în zona, astfel locuitorii din Sanandrei, Covaci, chiar și Ortisoara, nu ar mai trebui să se deplaseze până în interiorul orașului pentru a beneficia de carburant.

IV.5 Prezentarea consecințelor economice și sociale la nivelul zonei

Impactul social și economic are două aspecte: un aspect negativ (temporar - în etapa de construcție) și un aspect pozitiv (permanent în etapa de funcționare). Aspectele negative provenite în etapa de construcție pot fi zgomotele realizării construcției și emisiile rezultate. Ridicarea construcției poate dura aproximativ 24 luni, tot procesul fiind o perioadă determinată. Aspectele pozitive care apar pe termen lung sunt crearea de joburi noi și alimentarea cu carburanți pe toată perioada de funcționare a stației de carburanți.

IV.6 Categoriile de costuri

Costuri suportate de investitorii privați

- Costuri suportate în interiorul P.U.Z.: Beneficiarul va suporta cheltuielile aparute în interiorul terenului studiat.
- Costuri suportate în exteriorul P.U.Z.: Beneficiarul va suporta doar cheltuielile aparute de racordare la DN și costurile aparute din racordarea la utilități.

Costuri suportate de autoritățile publice locale

- Costuri suportate în interiorul P.U.Z.: Autoritățile nu vor suporta cheltuielile aparute în interiorul propunerii, având în vedere faptul că PUZ actual nu propune o parcelare și nu apar drumuri propuse spre cedare.
- Costuri suportate în exteriorul P.U.Z.: Cheltuielile necesare alimentării cu apă și canal al terenului se vor negocia cu beneficiarul proiectului în funcție de distanța



ISO 9001

LL-C (Certification)



ISO 14001

LL-C (Certification)



utilităților față de terenul studiat. Aceste informații se vor clarifica și se vor actualiza în momentul în care se vor obține avizele de amplasament.

Întocmit
Arh. Ion PRUNICI

Verificat:
Arh. Urb. Emanuel CRETU

Colationat
Arh. Natalia IVANOVICI