

PLAN URBANISTIC ZONAL

„Restructurare nod urban cu integrarea pasajului rutier b-dul
Garii – str. Camil Petrescu”

Mun. Brasov, zona Garii

Borderou

URBANISM

A. PIESE SCRISE

Memoriu General	11 pag
Regulament local de urbanism	55 pag

B. PIESE DESENATE

2.1 Incadrare in zona	– U01
2.2 Incadrarea in PUG	– U02
2.3 Situatia existenta -Analiza functionala	– U03
2.4 Reglementari urbanistice	– U04
2.5 Regim juridic-existenta	– U05
2.6 Situatia juridic-propus	– U06
2.6 Ilustrare de arhitectura	– U07

COLECTIV PROIECTARE

Şef proiect:	urb. Iliescu Razvan
Proiectat/ Desenat:	urb. Simion Dan Cristian
	urb. Adiola Dobre



PLAN URBANISTIC ZONAL

„Restrucurare nod urban cu integrarea pasajului rutier b-dul
Garii – str. Camil Petrescu”

Mun. Brasov, zona Garii

Memoriu General

1 Introducere

1.1 Date de recunoaștere a documentației

Denumirea lucrării:	Plan Urbanistic Zonal Restructurare nod urban cu integrarea pasajului rutier b-dul Garii – str. Camil Petrescu
Amplasament:	Mun. Brasov, zona Garii
Suprafata teren:	71.14 ha
Beneficiar:	Municipiul Brasov
Proiectant:	sc Hentza Busness srl
Proiect Nr. :	366/114075
Data:	august 2019



1.2 Baza legală

- Legea nr. 350 din 06.07.2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismului – text actualizat la data de 10.06.2013. Actul include modificările din următoarele acte: Ordonanța Nr. 69/2004, Legea Nr. 289/2006, Ordonanța Nr. 18/2007, Ordonanța 27/2007, Legea Nr. 242/2009, Legea Nr. 345/2009, O.U.G. Nr. 7/2011, Legea Nr. 162/2011, O.U.G. Nr. 81/2011, Legea Nr. 221/2011, O.U.G. Nr. 85/2012, Legea 190/2013.
- H.G. Nr. 525 din 27.06.1996, republicata in 2002 pentru aprobarea regulamentului general de urbanism – text actualizat la data de 24.05.2011. Actul include modificările din următoarele acte: Hotărârea Nr. 490/2011.
- Ordin M.D.R.T. Nr. 2701 din 30.12.2010 pentru aprobare METODOLOGIE din 30 decembrie 2010 de informare si consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului si de urbanism.
- Legea Nr. 24 din 15.01.2007 privind reglementarea si asigurarea spatiilor verzi din zonele urbane. Text actualizat la data de 25.03.2012. Actul include modificările din următoarele acte: legea 47/2012
- Legea 33/1994 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica.

1.3 Obiectul lucrării

Prezenta documentație are ca obiect întocmirea unui Plan Urbanistic Zonal, ce servește la reglementarea obiectului de investitie „Restructurare nod urban cu integrarea pasajului rutier b-dul Garii – str. Camil Petrescu”, pe terenul din Mun. Brasov, zona Garii in suprafață de 71.14 ha, delimitat conform planurilor anexate.

Modul de integrare a investitiei/operatiunii propuse in zona

Investitia se propune a se realiza intr-o zona mixta, cu actuale puternice tendinte de dezvoltare a functiunii de locuire individuala, servicii si comert. Intrucat exista un context de dezvoltare a cartierului Tractorul, investitia propusa se integreaza cu usurinta in zona, fiind parte astfel din tendinta de dezvoltare rezidentiala a zonei.

Prezentarea consecintelor economice si sociale la nivelul UAT

Funcțiunea propusa este in totala concordanta cu dezvoltarea actuala a zonei in care se situeaza terenul studiat prin prezenta documentatie, contribuind astfel in mod pozitiv la dezvoltarea economica si sociala a zonei.

Categoriile de Costuri ce vor fi suportate de investitorii privati si categoriile de costuri ce vor cadea in sarcina autoritatii

Costurile pentru investitia propusa vor fi in proportie de 100% din fondurile proprii ale investitorului public.

Surse documentare

Studii si proiecte cu caracter director, elaborate anterior prezentei documentații Studiu de oportunitate.

- Plan Urbanistic General al Municipiului Brasov pr. nr. 34037/98,
- Detaliu de sistematizare „Zona Garii V” pr. nr. 16245/80 intocmit de Institutul Proiect Brasov,



- Studiu de amplasament „Zona Garii Brasov Calatori” pr. nr. 25105/90 intocmit de Institutul Proiect Brasov,
- PUD – Actualizare Locuinte zona Garii V Brasov pr. nr. 20189/95 intocmit de Institutul Proiect Brasov, aprobat prin HCL nr. 86/95,
- PUZ B-dul Garii – Nord Brasov - pr. nr. 27/97 intocmit de arh. Nacu Maria, aprobat cu HCL 100/98,
- PUD „Supermarket Eurobilla Zona Garii Brasov”, pr. nr. 10915/95 intocmit de SC ADA SRL Brasov , aprobat cu HCL 342/99
- PUD „Complex comercial – Zona Garii Nord Brasov” aprobat cu HCL 337/2000 ulterior modificat cu HCL 394/2003,
- PUD „Extindere magazin mixt si brutarie str. Lacramioarelor nr. 1” – aprobat prin HCL nr. 139/2002,
- PUD „Modificare PUD – Amenajare complex Zona Garii de Calatori Brasov” aprobat prin HCL 337/2000, HCL 394/2003 si HCL 387/2004,
- Studiu de fezabilitate „Modernizare intersectie str. Harnanului – B-dul Garii – B-dul Vlahuta”, pr. nr. 32128/R/97 intocmit de SC Proiect Brasov SA,
- „Actualizare PUZ – B-dul Garii, Brasov”, pr. intocmit de arh. Isa Lucian, HCL nr. 457/2005,
- PUD „Extindere spatiu comercial si reamenajari interioare – B-dul Victoriei nr.1” – pr. intocmit de SC Morphosis SRL, HCL 603 din 27.08.2007,
- PUD „Construire hotel, B-dul Garii nr. 1”, pr. intocmit de SC City Plan SRL, HCL 705/2008,
- PUD ”Construire ansamblu de locuinte colective si dotari complementare, B-dul Garii fn, Brasov”, pr. intocmit de SC Top Form SRL, HCL 990/2008,
- Baza topografica – planuri topografice la scara 1/1000;

2 Situatia existenta

2.1 Încadrare in teritoriu si localitate

Zona studiata se afla in intravilanul municipiului Brasov si conform PUG Brasov, se afla in UTR 26, avand functiunea de locuinte si functiuni complementare.

Terenul care a generat documentația de urbanism are o suprafață totală 71.14 ha conform masuratorilor cadastrale.

Zona studiata se afla in intravilanul municipiului Brasov, fiind cuprinsa intre str. 13 Decembrie, b-dul Garii, str. Harmanului si linia de cale ferata.



2.2 Elemente ale cadrului natural

Zona este tangenta la calea ferata Bucuresti – Brasov – Sibiu – ce tranziteaza localitatea si este un teren relativ plan. In partea de est si de vest calea ferata este subtraversata de doua artere importante ale orasului, una este str. 13 Decembrie ce face legatura cu platforma industrială din partea de nord si localitatea Sanpetru, cealalta str. Harmanului este legatura localitatii cu DN 11.

Municipiul Brasov se afla in zona climatica IV.

Conditiiile geotehnice releva urmatoarea situatie:

1. Conditii naturale
2. Date geologice - geomorfologice

Perimetrul cercetat este situat pe trepta mediana a depresiunii tectonice intramontane a Brasovului, dezvoltata la altitudini cuprinse intre 558,50 si 568,50m.

Terenul prezinta o suprafata uniforma, slab inclinata dinspre sud spre nord.

Formele de relief sunt reprezentate de sesuri aluviale, de acumulare fluvio – lacustra, cu suprafata relativ plana, uscata.

Zona studiata se incadreaza in depozitele aluviale ale Depresiunii Tarii Barsei. Aceste depozite reprezinta rezultatul cel mai avansat al procesului de alterare, transport si depunere a materialului provenit din rama muntoasa sudica ce delimiteaza depresiunea Brasovului.

In succesiunea formatiunilor cuaternare ce alcatuiesc umplutura sedimentara a Depresiunii Brasovului, spre suprafata terenului se afla un complex petrografic dezvoltat in facies dietric (pietris, bolovanis si nisip), a carui grosime depaseste 60 m. In masa depozitelor grosiere se gasesc intercalate, in diferite nivele, lentile subtiri din terenuri coezive aflate in stare consistenta.

Sondajele executate pe amplasamentul in studiu au pus in evidenta o structura litologica neuniforma atat pe orizontala cat si pe verticala.

Spre suprafata terenului se afla o patura de umpluturi foarte eterogene, slab compactate a caror grosime este cuprinsa intre 0,90 – 5,20 m, ce nu pot fi luate in calcul ca teren de fundare. Grosimea mare a paturilor de umplutura, intalnita in zona intersectiei dintre B-dul Garii si str. Harmanului (4,50 – 5,50 m), se datoreste gropilor rezultate in urma bombardamentelor celui de-al doilea razboi mondial sau a exploatarei stratului de balast folosit la construirea caii ferate.

- In zona sondajelor 3425,3429 si 2A, sub umpluturi au fost intalnite prafuri argiloase nisipoase aflate in stare plastic consistenta (IP = 16,30 – 22,5%, IC – 0,50 – 0,60%) umede (W nat = 22,8 – 29,5%).

Valorile caracteristicilor de rezistenta pentru prafturi consistente sunt urmatoarele: greutatea volumetrica (γ) = 1,85 g/cmc, unghiul de frecare interna 24°, coeziunea 10 kPa. Valorile orientative de calcul pentru modulul de deformatie liniara E sunt cuprinse intre 10000 si 14000 kPa (terenuri de compresibilitate medie). In masa lentilelor de praf pe alocuri (zona S1) sunt intercalate lentile de pietris cu nisip. In masa depozitelor grosiere se gasesc intercalate, la diferite nivele, lentile subtiri de terenuri coezive.



- In zona sondajelor 3450,1 wi 1295 sub patura de umpluturi a fost intalnit stratul grosier format din fragmente de pietris si bolovanis cu intersapatiile umplute cu nisip prafos sau nisip diferit.

Pietrisurile in amestec cu bolovanis si nisip sunt cele mai bune tipuri litologice ale aluviului avand capacitate portanta mare si tasari sub sarcinile transmise de constructii practic nule.

2.2.1. Date hidrogeotehnice

Existenta panzelor de apa subterana este strans legata de structura petrografica. Pe treapta mediana a Depresiunii Brasovului, panza de apa freatica, cantonata in depozitele grosiere de peitris, se afla la adancime – sondajele executate in zona perimetrului cercetat, neintalnind nivelul ei pana la 10,00 m.

2.2.2. Adâncimea de îngheț

Adâncimea maximă de îngheț a terenului natural din zona comunei Sanpetru, de care trebuie să se țină seama la proiectarea fundațiilor, conform STAS 6054- 77 este de 1,00 m.

2.2.3. Intensitatea seismică

Conform normativului P 100 – 92 privind proiectarea antiseismică a construcțiilor, localitatea Sanpetru este situată în zona seismică de calcul "D" caracterizată prin coeficientul $K_s = 0,16$. Din punct de vedere al perioadelor de colț $T_c = 1,0$ sec.

Condiții de fundare

2.2.4. Studiu geotehnic

Perimetrul cercetat este situat pe treapta mediana a depresiunii tectonice intramontane a Brasovului, dezvoltata la altitudini cuprinse intre 558,50 si 568,50m.

Terenul prezinta o suprafata uniforma, slab inclinata dinspre sud spre nord.

Formele de relief sunt reprezentate de sesuri aluviale, de acumulare fluvio – lacustra, cu suprafata relativ plana, uscata.

Zona studiata se incadreaza in depozitele aluviale ale Depresiunii Tarii Barsei. Aceste depozite reprezinta rezultatul cel mai avansat al procesului de alterare, transport si depunere a materialului provenit din rama muntoasa sudica ce delimiteaza depresiunea Brasovului.

In succesiunea formatiunilor cuaternare ce alcatuiesc umplutura sedimentara a Depresiunii Brasovului, spre suprafata terenului se afla un complex petrografic dezvoltat in facies dietritic (pietris, bolovanis si nisip), a carui grosime depaseste 60 m. In masa depozitelor grosiere se gasesc intercalate, in diferite nivele, lentile subtiri din terenuri coezive aflate in stare consistenta.

Sondajele executate pe amplasamentul in studiu au pus in evidenta o structura litologica neuniforma atat pe orizontala cat si pe verticala.

Spre suprafata terenului se afla o patura de umpluturi foarte eterogene, slab compactate a caror grosime este cuprinsa intre 0,90 – 5,20 m, ce nu pot fi luate in calcul ca teren de fundare. Grosimea mare a paturilor de umplutura, intalnita in zona intersectiei dintre B-dul Garii si str. Harmanului (4,50 – 5,50 m), se datoreste gropilor



rezultate in urma bombardamentelor celui de-al doilea razboi mondial sau a exploatarei stratului de balast folosit la construirea caii ferate.

- In zona sondajelor 3425,3429 si 2A, sub umpluturi au fost intalnite prafuri argiloase nisipoase aflate in stare plastic consistenta ($IP = 16,30 - 22,5\%$, $IC = 0,50 - 0,60\%$) umede ($W_{nat} = 22,8 - 29,5\%$).

Valorile caracteristicilor de rezistenta pentru prafturi consistente sunt urmatoarele: greutatea volumetrica (γ) = 1,85 g/cmc, unghiul de frecare interna 24° , coeziunea 10 kPa. Valorile orientative de calcul pentru modulul de deformatie liniara E sunt cuprinse intre 10000 si 14000 kPa (terenuri de compresibilitate medie). In masa lentilelor de praf pe alocuri (zona S1) sunt intercalate lentile de pietris cu nisip. In masa depozitelor grosiere se gasesc intercalate, la diferite nivele, lentile subtiri de terenuri coezive.

- In zona sondajelor 3450,1 wi 1295 sub patura de umpluturi a fost intalnit stratul grosier format din fragmente de pietris si bolovanis cu interspatiile umplute cu nisip prafos sau nisip diferit.

Pietrisurile in amestec cu bolovanis si nisip sunt cele mai bune tipuri litologice ale aluviului avand capacitate portanta mare si tasari sub sarcinile transmise de constructii practic nule.

Existenta panzelor de apa subterana este strans legata de structura petrografica. Pe treapta mediana a Depresiunii Brasovului, panza de apa freatica, cantonata in depozitele grosiere de peitris, se afla la adancime – sondajele executate in zona perimetrului cercetat, neintalnind nivelul ei pana la 10,00 m.

Adâncimea maximă de îngheț a terenului natural din zona comunei Sanpetru, de care trebuie să se țină seama la proiectarea fundațiilor, conform STAS 6054- 77 este de 1,00 m.

Conform normativului P 100 – 92 privind proiectarea antiseismică a construcțiilor,

localitatea Sanpetru este situată în zona seismică de calcul "D" caracterizată prin coeficientul $K_s = 0,16$. Din punct de vedere al perioadelor de colț $T_c = 1,0$ sec.

Luând în considerare condițiile naturale mai sus menționate la proiectarea construcției se vor lua în calcul următoarele date:

Varianta 1:

Se poate funda, în stratul de teren coeziv (praf argilos nisipos, etc), incepand de la adancimi cuprinse intre 1,10 – 5,30 m fata de cota terenului. Adancimile minime de fundare sunt impuse de adancimea maxima de inghet a terenului natural si de grosimea umpluturilor existente in zona. In zonele in care grosimea umpluturilor este mare, fundarea se poate face prin intermediul unor perne de balast, ce vor fi dimensionate si compactate corespunzator.

Varianta 2:

Se poate funda in stratul grosier format din elemente de pietris si bolovanis cu interspatiile umplute cu nisip prafos sau nisip diferit, incepand de la adancimi cuprinse intre 1,10 – 3,00 m fata de cota terenului. Adancimile minime de fundare sunt impuse de adancimea maxima de inghet a terenului natural si de grosimea umpluturilor existente in zona.

Valoarile presiunii convenționale vor fi cuprinse intre 350 si 550 kPa (gruparea fundamentala), in functie de natura liantului in care se gasesc fragmente de pietris si de adancimea minima la care se ajunge constructiv.



Varianta 1 si 2:

Condițiile hidrogeologice existente în zona perimetrului cercetat permit amplasarea subsolurilor în zona fără a se lua măsuri speciale de hidroizolare.

La elementele construcțiilor supuse acțiunii umidității terenului se vor prevedea izolații hidrofuge.

Se va asigura captarea și eliminarea apelor provenite din precipitații, din zona construcției, prin măsuri adecvate (trotuare de gardă, rigole, etc). Menționăm că acumularea în zona fundațiilor încastrate în terenuri coezive cu permeabilitate scăzută poate determina apariția fenomenelor de igrasie.

Săpături la pereți verticali neprijinți se pot executa, în cazul terenurilor existente pe amplasament cu adâncimi de până la 1,25 m (C.169-88).

Conform normelor Ts după modul de săpare și proprietățile coezive, terenurile ce urmează a se excava se încadrează în categoria „mijlociu” (prafuri nisipoase și argiloase) și „tare” (pietrisul cu nisip și umpluturile).

Datorită marii neuniformități a structurii litologice, în fazele următoare de proiectare când se va cunoaște amplasamentul construcțiilor și încărcările pe care acestea le transmit terenului, se vor executa sondaje suplimentare pentru definitivarea condițiilor de fundare.

2.3 Circulația

Din analiza situației existente reies următoarele:

Circulația din parcarele gării de călători s-a sistematizat și fluidizat prin realizarea unui sens giratoriu.

În prezent gara de călători este deservită de 3 linii de transport: - autobuzul, troleibusul și taximetrele, la care se adaugă circulația autovehiculelor private (linia de tramvai desființându-se).

În zona s-a dezvoltat și transportul de călători internațional și național, acesta desfășurându-se tot în perimetrul gării. Liniile de cale ferată uzinală „Lubrifer” și ale atelierului CFR ce traversau bulevardul Gării au fost dezafectate în prezent.

2.4 Zone expuse la riscuri naturale

Din analiza efectuată la nivel zonal pentru noul amplasament, a alunecărilor de teren sau a cutremurelor de pământ, conform studiilor de specialitate, au rezultat următoarele:

Din punct de vedere microseismic, conform zonării teritoriului României, perimetrul de față se încadrează în zona cu valoarea coeficientului $a_g = 0,24 g$ și valoarea coeficientului perioadei de colt $T_c = 1,6 \text{ sec}$ – Conform normativ P100-1/2006.

Amplasamentul investiției propuse nu este supus la riscuri naturale previzibile.

2.5 Echipare edilitară

Pentru blocurile înalte din zona Gării V există conducte din zona medie de **distributie a apei** în care presiunea apei este de cca 5 bari. Conducta din zona medie este pozată pe b-dul Vlahuta până la blocurile înalte.



Pe b-dul Garii exista o artera de distributie a apei din zona joasa, Dn 500 mm si retele de distributie Dn 150 – 300 mmm la care sunt racordate cladirile din zona. Blocurile inalte din zona bulevardelor Victoriei – Garii sunt alimentate prin statii de hidrofor.

Sistemul de canalizare existent in zona este unitar. Prin aceleasi colectoare sunt evacuate atat apele uzate menajere cat si cele pluviale.

Pe b-dul Garii exista un colector de canalizare ovoid 500/750 mm, pozat chiar pe axul b-dului ce se racordeaza la colectorul de pe str. 13 decembrie. In dreptul blocurilor de pe b-dul Garii mai exista un colector Dn 1000 mm cu racordare de asemenea in strada 13 Decembrie. In dreptul blocurilor mai exista retele de canalizare Dn 300 – 500 mm ce colecteaza apele uzate menajere si pluviale de la cladirile existente.

La blocurile din zona Garii V (str. Harmanului) exista retele de canalizare si un colector ovoid 600/900 mm pana la colectorul Dn 1000 mm existent pe strada Harmanului.

Pe str. 13 Decembrie, la limita b-dului Garii, exista un colector pluvial, clopot 2800/2800 mm care asigura evacuarea apelor pluviale din zona b-dului Iuliu Maniu – 13 Decembrie pana la paraul Timisul Sec, in zona Rulmentul.

Standardele in vigoare prevad ca retelele de canalizare sa fie dimensionate la o asigurare de 1/1 (oploaie pe an). Se admite deci ca o data la doi ani canalizarea sa nu poata prelua apele respective si sa stagneze o perioada pe strazi (1-2 ore).

2.6 Probleme de mediu

Pentru viitor se propune conservarea si îmbunătățirea calității mediului, printr-o judicioasa coordonare a factorilor poluanți in cadrul orașului, ținându-se seama de problemele specifice ale obiectivelor economice din zona, existente sau viitoare.

3 Propuneri de dezvoltare urbanistică

3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare – Studiul de Trafic

Aceasta lucrare este întocmită pe baza datelor culese din studiile si proiectele realizate la capitolul 1.4. – Surse documentare. Beneficiarul lucrării a pus la dispoziție studiile de fundamentare cu caracter analitic, consultativ sau prospectiv necesare.

Principalele solutii identificate ca fiind viabile si fezabile pentru atingerea obiectivelor proiectului sunt:

- Realizarea unei benzi suplimentare de circulație str. 13 Decembrie va imbunatati condițiile de circulație pe acesata artera;
- Realizarea pasajului denivelat de acces in Cartierul Coresi favorizează redistribuirea traficului actual de pe strada 13 Decembrie pe pasajul denivelat;
- Realizarea pasajului denivelat reduce incarcarea intersecțiilor sub aspectul reducerii indicilor de utilizare a capacitatii in intersecțiile: Str 13 Decembrie - Bd. Gării, Bd. Victoriei - Bd. Gării, Str Harmanului - Bd. Gării, Str. Harmanului - Str. Zaharia Stancu care in mare parte au capacitatea de circulație depășită. Cu



toate aceste reduceri menționam, ca gradul de incarnare a acestor intersecții va ramane ridicat si după realizarea pasajului;

- Din punct de vedere al nivelului de servicii in intersecțiile analizate constatam din simularea numerica, ca in intersecții se vor înregistra nivele de servicii imbunatatite, in special pe str. 13 Decembrie;
- Sub aspectul șirurilor de așteptare estimate remarcam ca acestea suferă reduceri in cea mai mare parte a intersecțiilor;
- In intersecția dintre Str 13 Decembrie - Bd. Gării imbunatatirea condițiilor de circulație nu este spectaculoasa datorita faptului ca in aceasta intersecție va sosi parte semnificativa a traficului care se descarca de pe pasaj si se deplaseaza care zona de vest;
- Având in vedere faptul ca aria urbana in care este amplasat pasajul denivelat, reprezintă o zona cu potențial suplimentar de dezvoltare imobiliara este posibil ca pe termen mediu solicitările de trafic sa sporească. Pe de alta parte, menționam faptul ca intersecțiile analizate au o rezerva de capacitate de circulație limitata si este posibil ca in viitor sa apara deficiente in desfasurarea traficului de vehicule si de pietoni;
- Subliniem faptul ca in mediul urban desfasurarea deplasărilor este condiționată in primul rând de intersecții si apoi de latimea străzilor. In acest sens recomandam ca pentru proiectele de infrastructura viitoare sa se rezerve din timp spatii pentru remodelarea sau extinderea intersecțiilor, inclusiv pentru soluții denivelare acolo unde este cazul;
- Dotarea intersecțiilor si a trecerilor de pietoni semaforizate cu mijloace de comunicatii care sa permita identificarea apropierii vehiculelor de transport public si asigurarea prioritizarii, precum si semnalizarea catre un sistem central de management, astfel incat sa se asigure si sincronizarea celorlalte intersecții (in general aval / amonte);
- Reducerea segmentarii traficului rutier si cu precadere al transportului public datorat trecerilor de pietoni prin modernizarea acestora si dotarea cu automate de dirijare a circulatiei si butoane de cerere prioritate (pentru pietoni) dar si sincronizarea acestora cu intregul sistem de management rutier al Municipiului Brasov;
- Cresterea sigurantei pietonilor, a biciclistilor dar si a participantilor la trafic prin instalarea de camere video cu functii de detectie automata a incidentelor, dar si capabile de functii moderne, predictive, care vor imbunatatii nivelul de performanta al sistemului rutier in ansamblu: identificare vehiculelor, numararea automata a pietonilor aflati in asteptare la trecerea de pietoni, detectie de incinente (accidente) etc;

3.2 Prevederi ale documentațiilor de urbanism in vigoare

Zona studiata se afla in intravilanul municipiului Brasov si conform PUG Brasov, se afla in UTR 26, avand functiunea de locuinte si functiuni complementare.



3.3 DESCRIERE SOLUȚIE

Municipiul Brasov solicită reglementarea imobilului în vederea efectuării lucrărilor pentru investiția „Restructurare nod urban cu integrarea pasajului rutier b-dul Garii – str. Camil Petrescu” care să răspundă actualelor cerințe de dezvoltare a zonei.

Circulații și accese:

Se propune realizarea unui pasaj rutier ce va face legătura între Zona Garii cu noua zonă ce se desfășoară în nordul cartierului Tractorul, pasaj rutier ce va trece peste liniile de cale ferată.

Staționarea autovehiculelor și parcare

Se vor amenaja locuri speciale pentru staționarea și parcare a autoturismelor.

Data, august 2019

Proiectant General

S.C. Hentza Business S.R.L.

Sef de proiect/Verificat

urb. Iliescu Razvan

Intocmit

urb. Adiel Ciopasiu