ROMÂNIA
JUDEŢUL CONSTANŢA
MUNICIPIUL CONSTANŢA
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂRE
privind aprobarea Studiului de fezabilitate şi a indicatorilor tehnico – economici, pentru obiectivul de investiţii "Amenajare PIAŢĂ URBANĂ GARA CONSTANŢA ŞI ORGANIZARE DE ŞANTIER – INVESTIŢIE REALIZATĂ ETAPIZAT"

Consiliul local al municipiului Constanţa, întrunit în şedinţă ordinară din data de 27.06.2024

Având în vedere:

- referatul de aprobare al domnului primar Vergil Chiţac, înregistrat sub nr. 119023/18.06.2024;
- raportul de specialitate al Direcţiei servicii publice, înregistrat sub nr. 119205/18.06.2024;
- raportul de specialitate al S.C. Confort Urban S.R.L., înregistrat sub nr. 6965/18.06.2024;
- avizul Comisiei de specialitate nr.1 de studii, prognoze, economico-sociale, buget, finanţe şi administrarea domeniului public şi privat al municipiului Constanta,
- avizul Comisiei de specialitate nr.3 pentru servicii publice, comerţ, turism şi agrement,
- avizul Comisiei de specialitate nr.5 pentru administraţie publică, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor şi libertăţilor cetăţeanului,

În conformitate cu prevederile:

- art. 44, alin.(1) şi art.45 din Legea nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;
- art.5 alin.(1) lit.a) pct. (ii), art.7 şi art.10 din H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare şi conţinutul cadru al documentaţiilor tehnico economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiţii finanţate din fonduri publice, cu modificările şi completările ulterioare;

Luând în considerare:

- HCL nr. 421/2021 privind aprobarea documentaţiei tehnico – economice, faza de studiu de prefezabilitate pentru privind aprobarea documentaţiei tehnico – economice, faza de studiu de prefezabilitate pentru "Amenajarea PIAŢĂ URBANĂ GARA CONSTANŢA- prin amenajare Parcare acoperită autobuze şi autocare cu staţii de încărcare şi peron călători, amenajare parcare autoturisme, amenajare zonă acces, amenajare zone de promenade pietonală, reamenajare zonă pasaj pietonal subteran, amenajare peisagistică parţială Parc Gară, construire parcare supraetajată şi construire centru comercial de tip strip mall".
- HCL nr. 63/2013 privind aprobarea Contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat din municipiul Constanţa, cu modificările şi completările ulterioare;
- Contractului nr. 46.590/2.105/03.04.2013 de delegare a gestiunii serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat din municipiul Constanţa, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art.129, alin.(2) lit. b), alin.(4) lit. d) şi art.196, alin.(1) lit. a) din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr.57/2019, privind Codul administrativ cu modificările şi completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă Studiul de fezabilitate și indicatorii tehnico – economici pentru obiectivul de investiții "Amenajare PIAȚĂ URBANĂ GARA CONSTANȚA ȘI ORGANIZARE DE ȘANTIER – INVESTIȚIE RALIZATĂ ETAPIZAT", conform anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 Se aprobă devizul general, conform anexei nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre. Valoarea totală estimativă a investiției este în cuantum de 158.993.524,38 lei fără TVA, respectiv 187.744.529,92 lei cu TVA, din care valoarea construcții-montaj (C+M) 84.856.929,10 lei fără TVA, respectiv 100.979.745,63 lei cu TVA.

Art.3 Compartimentul secretariat, relații consiliul local, administrația publică și fond funciar, va comunica prezenta hotărâre Direcţiei financiare, Direcţiei servicii publice şi societății Confort Urban S.R.L. în vederea ducerii la îndeplinire şi Instituţiei prefectului - judeţul Constanţa, spre ştiinţă.

Prezenta hotărâre a fost votată de consilierii locali astfel:
17 pentru, — împotrivă, 7 abțineri.

La data adoptării sunt în funcție 24 consilieri din 27 membri.

PREȘEDINTE ȘEDINȚĂ,
ADRIANA ARGHIRESCU

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL
FULVIA - ANTONELA DINESCU

Constanța
Nr. 244./ 27.06.2024

ANEXĂ LA
HCL NR. 244..1202.4

STUDIU DE FEZABILITATE

PENTRU LUCRAREA

AMENAJARE PIATA URBANA GARA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –

Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii

BENEFICIAR: **UAT MUNICIPIUL CONSTANTA**

PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA

AUTORITATEA CONTRACTANTA: **CONFORT URBAN S.R.L.**

PROIECTANT GENERAL: **I.M. DESIGN S.R.L.**

PREȘEDINTE ȘEDINȚĂ,
ADRIANA ARGHIRESCU

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL,
FULVIA ANTONELA IONESCU

FOAIE DE CAPAT

NUME PROIECT	**AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –**
AMPLASAMENT	Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii
NR. CONTRACT /DATA	***151/23.12.2021***
BENEFICIARUL INVESTIEI	**UAT MUNICIPIUL CONSTANTA** **PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA**
AUTORITATE CONTRACTANTA	**CONFORT URBAN S.R.L.** Municipiul Constanța, str. Vârful cu Dor nr. 10 J13/699/1997, C.U.I. RO1875349
ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE	**I.M. DESIGN S.R.L.** Adresa de corespondenta: Strada Spatarului nr. 33, Sector 2, Bucuresti e-mail: office@im-design.ro, Tel: +(40) 731 979 504
SEF PROIECT:	Arh. Irina Maria MIHAI
FAZA DE PROIECTARE	**STUDIU DE FEZABILITATE – MIXT** (*studiu de fezabilitate, completat cu elementele specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții*)
DATA ELABORARE	**APRILIE 2024**, BUCURESTI

LISTA DE SEMNATURI

SOCIETATEA COMERCIALA I.M. DESIGN S.R.L. C.U.I.: 35590599 BUCUREȘTI, ROMÂNIA

NUME PROIECT	**AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –**	
NR. CONTRACT /DATA	***151/23.12.2021***	
LISTA SEMNATURI		
SPECIALITATE PROIECTARE	**NUME, PRENUME**	**SEMNATURA/ STAMPILA**
SEF PROIECT	**Arh. Irina Maria Mihai**	ORDINUL ARHITECTILOR DIN ROMÂNIA 7323 Irina-Maria MIHAI Arhitect cu drept de semnătură
PROIECTANT ARHIECTURA	**Arh. Timotei Nicolae Drob**	
	Arh. Cerasela Mihaela Otvos	
	Arh. Rares Pencea	
SEF PROIECT REZISTENTA	**Ing. Marian Cazacu**	
SEF PROIECT INSTALATII	**Ing. Valerica Scutaru**	
PROIECTANT INSTALATII HVAC	**Ing. Cornel Titirisca**	
PROIECTANT INSTALATII SANITARE	**Ing. Vlad Dragan**	
PROIECTANT INSTALATII ELECTRICE	**Ing. Alina Marinescu**	
PROIECTANT INSTALATII CURENTI SLABI	**Ing. Andrei Cretu-Voican**	

BORDEROU

nr.crt	TITLU	SERIE	FORMAT	Nr. Pg.
	BORDEROU PIESE SCRISE			
01.	COPERTA	PG-CT	A4	1
02.	FOAIE DE CAPAT	PG-CT	A4	1
03.	LISTA DE SEMNATURI	PG-CT	A4	1
04.	BORDEROU PARTI SCRISE – PARTI DESENATE	PG-CT	A4	2
05.	CUPRINS	PG-CT	A4	4
06.	MEMORIU STUDIU DE FEZABILITATE MIXT	PG-CT	A4	80
	BORDEROU PIESE DESENATE			
	ARHITECTURA			
01.	PLAN DE ÎNCADRARE	PS-A0.1	A3	1
02.	PLAN DE SITUAȚIE - EXISTENT	PS-A0.2	A1	1
03.	PLAN DE SITUAȚIE - DEMOLARI	DM-A0.1	A1 + 850	1
04.	Demolare C1 nr. cad. 244520	DM-A1.1	A3	1
05.	Demolare C1 nr. cad. 214179	DM-A1.2	A3	1
06.	Demolare nr. cad. 227668 si nr. cad. 229726	DM-A1.3	A2	1
07.	PLAN DE SITUAȚIE – PROPUNERE	PRP-A0.1	A1 + 950	1
08.	PLAN GENERAL PARTER – SITUATIE PROPUSA	PRP-A1.1	A1 + 1000	1
09.	OBIECT 2.2 – *Construire clădire administrativă cu spațiu "info point"* – PLAN PARTER	PRP-A2.1	A3	1
10.	OBIECT 2.2 – *Construire clădire administrativă cu spațiu "info point"* – PLAN INVELITOARE	PRP-A2.2	A3	1
11.	OBIECT 2.2 – *Construire clădire administrativă cu spațiu "info point"* – SECTIUNE AA / SECTIUNE BB	PRP-A2.3	A3	1
12.	OBIECT 2.2 – *Construire clădire administrativă cu spațiu "info point"* – FATADA SUD / NORD / VEST / EST	PRP-A2.4	A3	1
13.	OBIECT 3.2 – *Construire stație acoperită pentru autobuze* – PLAN PARTER	PRP-A3.1	A3 + 600	1
14.	OBIECT 3.2 – *Construire stație acoperită pentru autobuze* – PLAN INVELITOARE	PRP-A3.2	A3 + 600	1
15.	OBIECT 3.2 – *Construire stație acoperită pentru autobuze* – SECTIUNI A-A, SECTIUNE B-B	PRP-A3.3	A3 + 600	1
16.	OBIECT 3.2 – *Construire stație acoperită pentru autobuze* – FATADA EST / NORD / SUD	PRP-A3.4	A3 + 600	1
17.	OBIECT 3.4 – *Construire parcare acoperită biciclete* – PLAN AMENAJARE; VEDERE LONGITUDINALA; VEDERE TRANSVERSALA	PRP-A4.1	A2 + 800	1

18.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – NIVEL BASA TEHNICA	PRP-A5.0	A3	1
19.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – PLAN SUBSOL -1	PRP-A5.1	A2	1
20.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – PLAN PARTER	PRP-A5.2	A2	1
21.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – PLAN ETAJ CURENT	PRP-A5.3	A2	1
22.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – PLAN TERASA	PRP-A5.4	A2	1
23.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – PLAN INVELITOARE	PRP-A5.5	A2	1
24.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – SECȚIUNE AA'/ BB'	PRP-A5.6	A2	1
25.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – FATADA EST / FATADA SUD	PRP-A5.7	A2	1
26.	OBIECT 4.1 – *Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto* – FATADA VEST / FATADA NORD	PRP-A5.8	A2	1
27.	OBIECT 5.2 – *Modernizare promenadă pietonală și pasaj subteran pietonal existent*– PLAN SITUAȚIE EXISTENTĂ PASAJ	RV-A1.1	A2 + 450	1
28.	OBIECT 5.3 – *Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul* – PLAN SITUAȚIE PROPUSĂ PASAJ	PRP-A6.1	A3 + 600	1
29.	IMAGINI 3D IMOBIL PROPUS – SITUATIE PROPUSA	PG-CT	A4	10
	ANEXE			
01.	CERTIFICAT DE URBANISM NR.624 / 12.04.2022	ANEXA 1	-	7
02.	RELEVEU FOTOGRAFIC	ANEXA 2	A4	18
03.	EXTRAS CARTE FUNCIARA	ANEXA 3	A4	
04.	EXPERTIZA TEHNICA	ANEXA 4	A4	43
05.	STUDIU TOPOGRAFIC DE AMPLASAMENT	ANEXA 5	-	5
06.	STUDIU GEOTEHNIC	ANEXA 6	A4	14
07.	STUDIU DE TRAFIC	ANEXA 7	A4	50
08.	A.C.B. – ANALIZA COST-BENEFICIU	ANEXA 8	A4	
09.	DEVIZ GENERAL	ANEXA 9	A4	

CUPRINS

A. PIESE SCRISE 11

1. INFORMAŢII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIŢII 11
1.1 Denumirea obiectivului de investiţii 11
1.2 Ordonator principal de credite/investitor 11
1.3 Beneficiarul investiţiei 11
1.4 Elaboratorul studiului de fezabilitate (mixt) 11

2. SITUAŢIA EXISTENTĂ ŞI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI/ PROIECTULUI DE INVESTIŢII 12
2.1 Concluziile studiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situaţia actuală, necesitatea şi oportunitatea promovării obiectivului de investiţii şi scenariile/opţiunile tehnico-economice identificate şi propuse spre analiză 12
2.2 Prezentarea contextului: politici, strategii, legislaţie, acorduri relevante, structuri instituţionale şi financiare 13
2.3 Analiza situaţiei existente şi identificarea necesităţilor şi deficienţelor 18
2.4 Analiza cererii de bunuri şi servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu şi lung privind evoluţia cererii, în scopul justificării necesităţii obiectivului de investiţii 20
2.5 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiţiei publice 21

3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ŞI PREZENTAREA A MINIMUM DOUĂ SCENARII/OPŢIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIŢII*2) 23
3.1 Particularităţi ale amplasamentului: 24
a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafaţa terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietăţii sau titlul de proprietate, servituţi, drept de preempţiune, zonă de utilitate publică, informaţii/obligaţii/constrângeri extrase din documentaţiile de urbanism, după caz); 24
b) relaţii cu zone învecinate, accesuri existente şi/sau căi de acces posibile; 31
c) orientări propuse faţă de punctele cardinale şi faţă de punctele de interes naturale sau construite; 31
d) surse de poluare existente în zonă; 31
e) date climatice şi particularităţi de relief; 31
f) existenţa unor: reţele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate; posibile interferenţe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existenţa condiţionărilor specifice în cazul existenţei unor zone protejate sau de protecţie; terenuri care aparţin unor instituţii care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică şi siguranţă naţională; 33
g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând: 34
3.2 Regimul juridic 39
a) natura proprietăţii sau titlul asupra construcţiei existente, inclusiv servituţi, drept de preempţiune; 39
b) destinaţia construcţiei existente; 40
c) includerea construcţiei existente în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum şi zonele de protecţie ale acestora şi în zone construite protejate, după caz; 40
d) informaţii/obligaţii/constrângeri extrase din documentaţiile de urbanism, după caz; 40

3.3 Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic: 40
a) caracteristici tehnice şi parametri specifici obiectivului de investiţii; 40
b) varianta constructivă de realizare a investiţiei, cu justificarea alegerii acesteia; 43
3.4 Costurile estimative ale investiţiei: 50
3.5 Studii de specialitate, în funcţie de categoria şi clasa de importanţă a construcţiilor, după caz: 51
- studiu topografic; 51
- studiu geotehnic şi/sau studii de analiză şi de stabilitate a terenului; 51
- studiu hidrologic, hidrogeologic; 51
- studiu de trafic şi studiu de circulaţie; 51
- raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiţii ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică; 51
- studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiţii care se referă la amenajări spaţii verzi şi peisajere; 51
- studiu privind valoarea resursei culturale; 51
- studii de specialitate necesare în funcţie de specificul investiţiei. 51
3.6 Analiza stării construcţiei, pe baza concluziilor expertizei tehnice şi/sau ale auditului energetic, precum şi ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecţie de monument istoric şi al imobilelor aflate în zonele de protecţie ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenţia degradările, precum şi cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acţiuni climatice, tehnologice, tasări diferenţiate, cele rezultate din lipsa de întreţinere a construcţiei, concepţia structurală iniţială greşită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică.51
3.7 Grafice orientative de realizare a investiţiei 54

4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE ŞI, DUPĂ CAZ, ALE AUDITULUI ENERGETIC, CONCLUZIILE STUDIILOR DE DIAGNOSTICARE 55
4.1 Clasa de risc seismic 55
4.2 Prezentarea a minimum doua solutii de interventie. 55
4.3 Soluţiile tehnice şi măsurile propuse de către expertul tehnic şi, după caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate în cadrul documentaţiei de avizare a lucrărilor de intervenţii; 56
4.4 Recomandarea intervenţiilor necesare pentru asigurarea funcţionării conform cerinţelor şi conform exigenţelor de calitate 56

5. ANALIZA FIECĂRUI / FIECĂREI SCENARIU / OPŢIUNI TEHNICO-ECONOMIC(E) PROPUS(E) 57
5.1 Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referinţă şi prezentarea scenariului de referinţă 57
5.2 Analiza vulnerabilităţilor cauzate de factori de risc, antropici şi naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiţia 57
5.3 Soluţia tehnică, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcţional-arhitectural şi economic, cuprinzând: 57
5.4 Necesarul de utilităţi rezultate, inclusiv estimări privind depăşirea consumurilor iniţiale de utilităţi şi modul de asigurare a consumurilor suplimentare 60
5.5 Durata de realizare şi etapele principale corelate cu datele prevăzute în graficul orientativ de realizare a investiţiei, detaliat pe etape principale 60
5.6 Costuri estimative ale investiţiei 60
5.7 Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiţii: 60
5.8 Analiza cererii de bunuri şi servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiţii 62
5.9 Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanţă financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară 62

5.10 Analiza economică*3), inclusiv calcularea indicatorilor de performanţă economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate şi raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate 62
5.11 Analiza de senzitivitate*3) 62
5.12 Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor 62

6. SCENARIUL/OPŢIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(Ă) OPTIM(Ă), RECOMANDAT(Ă) 64
5.1 Comparaţia scenariilor/opţiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilităţii şi riscurilor 64
5.2 Selectarea şi justificarea scenariului/opţiunii optim(e) recomandat(e) 65
5.3 Descrierea scenariului/opţiunii optim(e) recomandat(e) privind: 65
a) obţinerea şi amenajarea terenului; 65
b) asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului; 65
c) soluţia tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcţional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrări pentru investiţia de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanţă ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuşi; 65
d) probe tehnologice şi teste. 80
5.4 Principalii indicatori tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţii: 80
a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiţii, exprimată în lei, cu TVA şi, respectiv, fără TVA, din care construcţii-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general; 80
b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanţă - elemente fizice/capacităţi fizice care să indice atingerea ţintei obiectivului de investiţii - şi, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele şi reglementările tehnice în vigoare; 80
c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliţi în funcţie de specificul şi ţinta fiecărui obiectiv de investiţii; 81
d) durata estimată de execuţie a obiectivului de investiţii, exprimată în luni. 81
5.5 Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcţiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerinţelor fundamentale aplicabile construcţiei, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice 81
5.6 Nominalizarea surselor de finanţare a investiţiei publice, ca urmare a analizei financiare şi economice: fonduri proprii, credite bancare, alocaţii de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite. 82

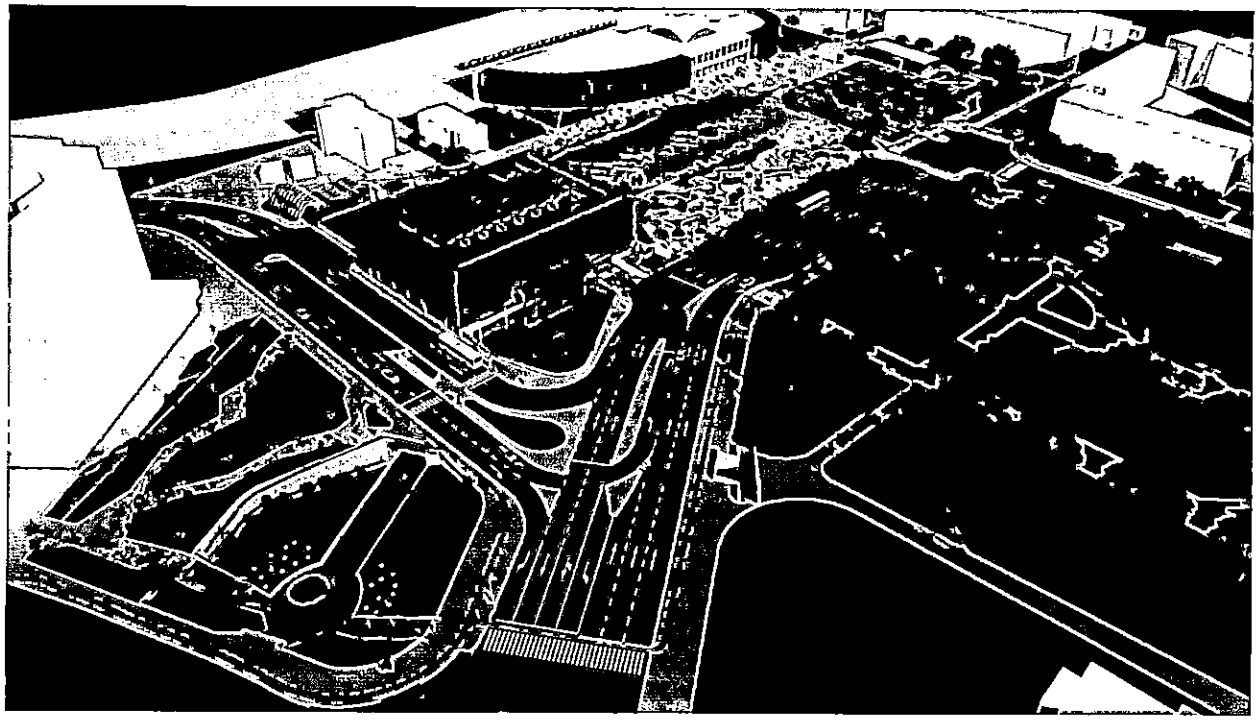
7. URBANISM, ACORDURI ŞI AVIZE CONFORME 83
6.1 Certificatul de urbanism emis în vederea obţinerii autorizaţiei de construire 83
6.2 Extras de carte funciară, cu excepţia cazurilor speciale, expres prevăzute de lege 83
6.3 Actul administrativ al autorităţii competente pentru protecţia mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentaţia tehnico-economică 83
6.4 Avize conforme privind asigurarea utilităţilor 83
6.5 Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru şi Publicitate Imobiliară 84
6.6 Avize, acorduri şi studii specifice, după caz, în funcţie de specificul obiectivului de investiţii şi care pot condiţiona soluţiile tehnice 84

8. IMPLEMENTAREA INVESTIŢIEI 85
7.1 Informaţii despre entitatea responsabilă cu implementarea investiţiei 85
7.2 Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiţii (în luni calendaristice), durata de execuţie, graficul de implementare a investiţiei, eşalonarea investiţiei pe ani, resurse necesare 85
7.3 Strategia de exploatare/operare şi întreţinere: etape, metode şi resurse necesare 86

7.4 Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale 86

9. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI 88

B. PIESE DESENATE 89



A. PIESE SCRISE

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

1.1 Denumirea obiectivului de investiții

AMENAJARE PIATA URBANA GARA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT
Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Primăria Municipiului Constanta / UAT Municipiul Constanta

1.3 Beneficiarul investiției

UAT MUNICIPIUL CONSTANTA
CONFORT URBAN S.R.L.
Municipiul Constanța, Str. Vârful Cu Dor Nr. 10
J13/699/1997, C.U.I. RO1875349

1.4 Elaboratorul studiului de fezabilitate (mixt)

I.M. DESIGN S.R.L
Drumul Nisipoasa, nr. 46-52, tronson 1, bloc B, scara B1, ap 16, et. 3, Sector 1, Bucuresti
Sediu Activitate: Str. Spatarului, nr.33, Sector 2, Bucuresti
e-mail: office@im-design.ro
Tel: +(40) 731 979 504

SOCIETATEA COMERCIALA I.M. DESIGN C.U.I. 35[illegible] BUCURESTI ROMANIA

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI/ PROIECTULUI DE INVESTIȚII

2.1 Concluziile studiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză

Concluziile studiului de prefezabilitate relevă necesitatea impunerii lucrărilor de restructurare a arealului Pieței Gării Constanța, în direcția unuia dintre scenariile recomandate. În prezent, orașul nu beneficiază de potențialul relativ extraordinar al arealului studiat. Intervenția urmează să aibă un impact net pozitiv asupra calității urbanistice și de peisaj urban, asupra stării clădirilor existente, asupra calității serviciilor publice sau private de transport în comun(corelat cu utilizarea de mijloace de transport în comun „verzi"), privind sectorului comercial și de servicii prin creearea de locuri de muncă și de noi puncte de desfacere sau consum, asupra traficului – atât sub aspect al fluidizării și eficientizare a transportului dar și de sustenabilitate și dezvoltare durabilă prin creearea de locuri de parcare cu utilizare eficientă a fondului funciar, prin încurajarea utilizării căilor pietonale, revitalizarea spațiilor publice verzi și prin contribuții la economia de energie și de resurse neregenrabile – prin lucrări care implementează soluții inteligente & tehnologii noi de reducere a consumului de energie a fondurilor fixe noi sau existente, prin utilizarea de materiale ecologice, surse de energie regenerabilă etc.

Calitatea urbanistică a arealului si peisajul urban: intervențiile propuse vor structura funcțional spațiul liber din fața gării prin stabilirea de zone clare cu funcțiuni distincte dar complementare, va crește calitatea experienței locuitorilor prin reorganizarea fluxului carosabil și pietonal, cu reabilitarea suprafețelor de circulație pietonala și carosabilă. Clădirile noi(stație acoperită, parcare, spatiu administrativ) vor contribui la conturarea unei piețe urbane cu multiple funcțiuni care să aducă un plus de funcționalitate și

Calitatea serviciilor publice sau private de transport în comun: Piața Gării este un nod important de transport public, poziționat avantajos în cadrul contextului urban. Terminalul pentru autobuze va sistematiza modul de distribuție al liniilor de transport în comun în contextul aglomerării normale la punctul terminus. Construcția în sine va aduce un plus atât din punct de vedere al imaginii urbane, al confortului călătorilor, cât și din punct de vedere al utilizării de sisteme alternative de generare a a energiei și de folosire eficientă a resurselor de energie necesare funcționării la parametri optimi. Punctul terminus – Stația acoperită va contribui la strategia orașului Constanța de tranziție la mijloace de transport public electrice prin dotarea cu puncte de reîncărcare a autobuzelor electrice care sunt în exploatare sau care vor fi achiziționate pe viitor.

Dezvoltarea urbană prin sectorul administrativ și de servicii publice: Intervenția asupra arealului studiat va concentra soluția la nevoia de servicii/comerț specifice unui nod de circulație prin construirea unui spatiu administrativ de mici dimensiuni cu birouri, sala de asteptare, si cafenea. Astfel va fi contracarată tendința de fragmentare și destructurare a spațiului public prin punctele comerciale în construcții provizorii de mici dimensiuni – situație care în prezent are un efect negativ asupra calității spațiului urban, asupra imaginii orașului și a punctului de acces în oraș, clădirea Gării.

Reorganizarea fluxului carosabil și pietonal: Piața Gării va fi reorganizată în jurul punctului focal al stației centrale pentru mijloace de transport în comun. Sistematizarea rațională a arealului Pieței Gării va separa diversele categorii de trafic și va produce astfel un efect pozitiv asupra experienței călătorilor sau locuitorilor, facilitând orientarea în spațiu și planificarea rutelor în cadrul ansamblului urban mai larg. Terminalul se va axa pe căi rezervate transportului public (care trebuie să fie prioritar în orice strategie urbană durabilă), cu zone specifice pentru staționarea taxiurilor, spații pentru utilizatori temporari sau vizitatori. Parcarea supraetajată amplasată în areal va aduce un plus de

funcționalitate atât sub aspect al fluidizării și eficientizare a transportului dar și de sustenabilitate și dezvoltare durabilă prin crearea de locuri de parcare cu utilizare eficientă a fondului funciar. Clădirea va beneficia de dotări cu sisteme alternative pentru funcționarea clădirii, soluții smart de administrare a spațiului de parcare, și va utiliza în funcționare resurse de energie regenerabilă, fiind dotată și cu puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice în proporție semnificativă.

Încurajarea utilizării căilor pietonale, revitalizarea spațiilor publice verzi: reabilitarea și extinderea pasajului pietonal va mări frecvența deplasării pe cale pietonală, în contextul în care arealul studiat este afectat de tendința progresivă către congestionare, din cauza efectului în cascadă a deschiderii excesive către prioritizare modului de transport motorizat privat. Pasajul va fi reabilitat prin refacerea suprafețelor pentru circulația pietonilor, reabilitarea pereților și tavanelor, a sistemelor de iluminat prin sisteme smart de management al consumului de energie, iar porțiunile descoperite vor fi re-interpretate în direcția unor grădini urbane îngropate – amenajate cu spații verzi în trepte, gradene, sisteme de umbrire sau iluminare nocturnă, etc.

Economia de energie și de resurse neregenrabile: În cadrul obiectivului mixt propus, fiecare dintre obiectele de investiții va beneficia de dotări sau sisteme alternative pentru clădiri al căror consum de energie este aproape egal cu zero. Soluțiile inteligente care pot fi integrate în sistemele lucrărilor propuse cuprinde elemente precum: contoarele inteligente, sistemele de automatizare și de control ale clădirii, dispozitivele cu autoreglare pentru reglarea temperaturii aerului interior, aparatele de uz casnic integrate, punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice, stocarea energiei și funcționalitățile detaliate, precum și interoperabilitatea respectivelor elemente, dar și avantajele unor condiții care caracterizează climatul interior, ale eficienței energetice, ale unor niveluri de performanță și ale unei flexibilități permise.

2.2 Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare

Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030:

OBIECTIVUL 7: ENERGIE CURATĂ ȘI LA PREȚURI ACCESIBILE
ȚINTE 2030:

- Creșterea ponderii surselor de energie regenerabilă și a combustibililor cu conținut scăzut de carbon în sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi
- Susținerea strategică a ponderii energiei electrice în totalul consumului casnic, industrial și în transporturi prin stabilirea unor norme de performanță pentru instalații și aparatură

OBIECTIVUL 9: INDUSTRIE, INOVAȚIE ȘI INFRASTRUCTURĂ

Domeniul transporturilor este considerat prioritar în contextul planurilor de dezvoltare ale României, date fiind relațiile sale de interdependență cu celelalte ramuri ale economiei naționale, valoarea serviciilor oferite pentru populație și impactul considerabil asupra mediului. Segmentele principale sunt rutier, feroviar, fluvial, maritim și aerian.

OBIECTIVUL 11: ORAȘE ȘI COMUNITĂȚI DURABILE

Strategia vizează asigurarea condițiilor pentru o viață demnă a cetățenilor din comunitățile urbane și rurale prin accesul la locuințe și servicii de bază adecvate, sigure și la prețuri accesibile; accesul la transport public efi cient, la prețuri echitabile și accesibile pentru toți; promovarea conceptului de smart-city; consolidarea eforturilor de protecție și salvgardare a patrimoniului cultural;

reducerea impactului negativ asupra mediului în orașe, inclusiv prin acordarea unei atenții deosebite calității aerului și mediului în general.

CALITATEA AERULUI

La nivel național, calitatea aerului continuă să fie o preocupare majoră, mai ales în aglomerările urbane. Acest fapt se datorează poluării generate de creșterea numărului mijloacelor de transport auto și de șantierele de construcții (particule în suspensie). La aceasta se adaugă despăduririle și restrângerea spațiilor verzi din perimetrele municipale, cu efect de reducere a rolului vegetației de filtrare și purificare a aerului. Calitatea aerului din aglomerările urbane a atras atenționări repetate din partea instituțiilor UE, din cauza riscului crescut al mortalității cauzate de afecțiuni respiratorii și cardiovasculare.

SMART CITY (ORAȘ INTELIGENT)

Un oraș inteligent și durabil este un oraș inovator care, prin folosirea tehnologiei informației și a comunicațiilor, a datelor colectate de la echipamentele utilizate în furnizarea serviciilor, prin proiectarea inteligentă a dezvoltării localităților – toate acestea sub coordonarea unei administrații „inteligente / smart" – atinge sinergia necesară pentru a îmbunătăți calitatea vieții, eficiența operațiunilor și serviciilor urbane, precum și competitivitatea, asigurând nevoile generațiilor prezente și viitoare în ceea ce privește aspectele economice, sociale și de mediu.

ȚINTE 2030:

Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI: ROMÂNIA POLICENTRICĂ 2035

Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni prevede (secțiunea 3.5., punctul 8), ca măsuri de asigurare a conectivității în mediile de locuire, încurajarea transportului sustenabil și obligativitatea elaborării planurilor de mobilitate. Scopul urmărit este un teritoriu național cu mobilitate crescută care să susțină dezvoltarea, în special prin asigurarea conectivității și accesibilității, ca factori care contează în atragerea investițiilor, dar și prin identificarea și implementarea unor soluții optime pentru asigurarea unei accesibilități locale și regionale care să contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon.

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ 2014-2020, un alt document strategic național cu impact asupra politicilor de mobilitate urbană și aplicarea de soluții inteligente, prevede în cadrul capitolului **IV. STRATEGIA, la Prioritatea de dezvoltare 1: Dezvoltare urbană durabilă integrată**, îmbunătățirea calității mediului în zonele urbane prin măsuri precum dezvoltarea durabilă a sistemelor de transport public, inclusiv prin facilitarea legăturii cu sistemele regionale și zonele suburbane, precum și dezvoltarea unor moduri de transport prietenoase mediului: mersul pe jos și ciclism.

Alte PROIECTE P.O.R IN DERULARE:

- *Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara C.F.R. și stațiunea Mamaia prin Resistematizarea infrastructurii de transport Corespunzătoare arterelor rutiere: Bd. 1 Decembrie 1918 și Bd. Alexandru Lăpușneanu. Benzi de circulație dedicate transportului public, cu o lungime totală de 11,174 km(2021-2022).*

- *Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona Bulevardul Mamaia (Pescărie - Năvodari). L=7 km.(2021-2023)*
- *Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B- dul I. C. Brătianu. L=5,8 km 2021-2023*
- *Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona Bd. Aurel Vlaicu.2021-2023*
- *Achiziție mijloace de transport public-autobuze electrice 10 m șes, Alexandria, Brăila, Constanța, Dr. Tr. Severin, Focșani, Slobozia.. Pentru Municipiul Constanța vor fi achiziționate un număr de 21 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 10 m, însoțite de 5 stații de încărcare rapidă și 21 stații de încărcare lentă. 2021-2022*

PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, așa cum sunt definite în Anexa 2 la Legea 350, ca instrumente de planificare strategică teritorială care corelează dezvoltarea spațială a localităților din suburbii / zone metropolitane, mobilitatea și transportul persoanelor, bunurilor și mărfurilor sunt dezvoltate, în principal, pe baza metodologiilor elaborate de ELTISplus - "Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană", în 2014.

Mobilitatea urbană ocupă un loc prioritar în preocupările Uniunii Europene și a Statelor Membre, deoarece aproximativ 70% din populația Europei trăiește în zone urbane și se preconizează că această cifră va crește., conform estimărilor Comisiei Europene. Comisia Europeană a adoptat la 30 septembrie 2009 un plan de acțiune privind mobilitatea urbană, preluat în legislația UE și națională în domeniu.

STUDIUL DE CALITATE A AERULUI ÎN MUNICIPIUL CONSTANȚA:
SECTORUL TRANSPORT- recomandări:

- promovarea mobilității urbane durabile prin regenerarea urbană a anumitor zone ale municipiului, printr-o serie de măsuri care să conducă la creșterea accesibilității și mobilității pietonale din aceste zone a municipiului, eliminarea/reducerea blocajelor de trafic și reducerea duratei de transport;
- creșterea calității transportului public, prin îmbunătățirea și eficientizarea parcului auto;

Sectorul "Transport public"

Pe viitor, administratorii orașului vor să promoveze transportul public în Constanța. Aceștia vor să se concentreze pe câteva măsuri, cum ar fi amenajarea de benzi dedicate autobuzelor, dotarea acestora cu GPS, renovarea stațiilor de autobuz.

Obiectivul final este să se atragă populația din clasa de mijloc să folosească transportul public.

În acest scop, administratorii locali au în vedere dezvoltarea sistemului de transport public, pentru ca acesta să devină mai fiabil, mai confortabil și mai sigur, precum și creșterea calității serviciilor și, în final, sporirea nivelului de atractivitate al acestora față de locuitorii orașului.

Recomandări și măsuri privind creșterea eficienței energetice la nivelul Polului de Creștere Constanța

Dezvoltarea transportului public - OPȚIUNI DE IMPLEMENTARE

Dezvoltarea sau îmbunătățirea sistemului de transport public și luarea de măsuri pentru creșterea accesibilității și a utilizării acestuia.

Transportul public realizează valori mai reduse de emisii pe cap de locuitor decât automobilele proprietate personală și are potențialul de a asigura o rețea de transport echitabilă. O reducere a numărului de vehicule proprietate personală aflate în trafic poate contribui la reducerea emisiilor și la îmbunătățirea calității aerului.

Măsuri de restricționare a parcării

Restrângerea spaţiilor de parcare disponibile descurajează utilizarea automobilelor şi asigură un stimulent pentru utilizarea unor moduri de transport mai durabile, inclusiv a transportului public. Scoaterea din trafic a vehiculelor reduce consumul de combustibil şi efectele aglomerărilor de trafic.

Parcări pentru Navetişti - Autoritatea locală promovează multimodalitatea prin asigurarea de parcări pentru navetişti în punctele cheie de comutare. Prin corelarea parcărilor cu utilizarea transportului public, s-au luat în considerare necesităţile rezidenţilor care nu locuiesc în oraş. Reuşita parcărilor pentru navetişti se datorează existenţei transportului public şi inexistenţei locurilor ieftine de parcare în zonele centrale.

Moduri de transport nemotorizat

Modurile de transport nemotorizat prezintă un consum zero de combustibil de operare şi necesită costuri reduse de capital pentru implementare.
În afară de îmbunătăţirea sănătăţii utilizatorilor, utilizarea acestor mijloace reduce poluarea sonoră şi îmbunătăţeşte calitatea aerului.

Programul de audit şi de reabilitare a clădirilor publice

Dezvoltarea unui program de audit şi reabilitare, care să includă toate departamentele şi care să analizeze şi implementeze oportunităţile de reabilitare şi modernizare în vederea eficientizării energetic. Beneficiile acestui program se vor traduce prin economii financiare şi prin reducerea amprentei de carbon pentru administraţia locală. Programul va identifica oportunităţile de conservare imediată şi va implementa metode de rambursare rapidă, transferând, astfel, sumele economisite altor servicii municipale.

STUDIU PRIVIND PROFILUL ECONOMIC AL POLULUI DE CRESTERE CONSTANTA - TENDINTE DE DEZVOLTARE SI RECOMANDARI PRIVIND CRESTEREA COMPETITIVITATII POLULUI DE CRESTERE CONSTANTA:

Obiectivul strategic: Dezvoltarea infrastructurii suport pentru dezvoltarea economiei si a turismului dar si pentru bunastarea populatiei (DIS)
DIS1: Organizare spatiala, fond construit
20 Constructia unor parcari auto supraterane (Promotor: Constanta)

DIS2: Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de acces (in special drumuri)
16 Utilizarea surselor regenerabile de energie (ex. panouri fotovoltaice, etc.) pentru iluminatul public

PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA POLUL DE CRESTERE CONSTANTA – diagnostic şi recomandări:

Este dovedit faptul ca planificarea mobilităţii urbane duce la creşterea calitatii vieţii in zona urbana.

Implementarea politicilor coordonate, aşa cum sunt definite de către Planul de Mobilitate Urbana
Durabila, conduce la obţinerea a numeroase beneficii, cum ar fi atractivitatea spatiilor publice, imbunatatirea siguranţei circulaţiei, a sanatatii, reducerea poluării aerului si a celei fonice.

Ameninţarea cea mai mare pentru calitatea vieţii constă in parcarea excesiva in centrul municipiului Constanta, cu peste 2.000 de vehicule parcate intr-o arie de 0.6 kmp unde sunt disponibile numai 1.300 de locuri de parcare.

PMUD Constanta este orientat spre creşterea calitatii vieţii, cu un accent particular pe controlul parcării vehiculelor, in special in centrul municipiului Constanta, pe extinderea zonelor pietonale, introducerea spaţiului partajat, creşterea lungimii pistelor de biciclete, creşterea calităţii şi ponderii transportului public, creşterea măsurilor de siguranţă pentru automobilisti, pietoni şi biciclişti, reducerea poluării aerului - in special in ceea ce priveşte emisiile de NOx si PM10 si reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera.

Trebuie precizat ca, odată cu creşterea gradului de motorizare an de an, ameninţarea asupra calitatii mediului urban este semnificativa. PMUD Constanta a luat in considerare acest aspect si a stabilit obiective specifice pentru a aborda un anumit număr de aspecte cheie, cum ar fi parcarea, congestia traficului, distribuţia modala, reţelele de piste de biciclete si pentru pietoni, zonele pietonale.

VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE:

Obiective Principale
ACCESIBILITATE - Să asigure că tuturor cetăţenilor din polul de creştere le sunt oferite opţiunile de transport care permit accesul la destinaţii şi servicii esenţiale;
MEDIU - Reducerea poluării aerului, apei, solului, a poluăriifonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră şi a consumului de energie;
EFICIENŢA ECONOMICĂ – Să îmbunătăţească eficienţa şi eficacitatea din punct de vedere a costurilor a transportului de persoane şi mărfuri;
CALITATEA MEDIULUI URBAN – Să contribuie la creşterea atractivităţii şi calităţii mediului urban şi a urbanismului în beneficiul cetăţenilor, economiei şi societăţii în ansamblul său.

DIRECŢII DE ACŢIUNE ŞI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂŢII URBANE
TRANSPORT PUBLIC

PT2 Construirea unui sistem de Tranzit Rapid pentru Autobuze (TRA) pe axele vest - est – nord şi nord - sud; şi introducerea serviciilor şi facilităţilor de tipul park-and-ride.

PT5 Redezvoltarea zonei Gării Centrale din Oraşul Constanţa – se ia în considerare potenţialul de a redefini zona staţiilor de autobuz din jurul gării principale într-un terminal complet integrat, cu facilităţi de înaltă calitate şi amprenta la sol redusă

PT6 Relocarea staţiei de autobuz pentru Liniile de Autobuz Judeţene la nodurile satelit/punctele de schimb spre nordul şi sudul oraşului, SAU: Revizuirea serviciilor de autobuz pentru polul de creştere pentru liniile de autobuz metropolitane de mare densitate şi reducerea numărului de autobuze care circulă în oraş. A doua optiune a fost luata in considerare.

PT7 Înnoirea şi suplimentarea parcului auto al operatorului local / metropolitan de transport public călători

INTER-MODALITATE
IM3 Introducerea facilităţilor de tip Park-and-Ride

PLAN DE MOBILITATE URBANA DURABILA POLUL DE CRESTERE CONSTANTA - RAPORT FINAL NOIEMBRIE 2015 (VERSIUNEA II);
Strategia Integrata de dezvoltare Urbana a polului national de crestere (SIDU) 2017- 2023 • zona metropolitana Constanta – RECOMANDARI:

- Platforma Intermodala in zona Gara CFR Constanta: Reabilitarea/ Crearea facilitatilor pietonale (trotuare si legatura de traversare). Reabilitarea/ reorganizarea statiilor pentru mijloacele de transport in comun, inclusive pentru taxiuri. Reorganizarea facilitatilor de stocare a autovehiculelor inclusive prin construirea unei parcari subterane. Facilitati de informare a calatorilor.
- Imbunatatirea mediului urban in zona Gara Soseaua Mangaliei Abator: Reconversia si refunctionalizarea unei suprafete de teren degradat prin amenajare spatii verzi; achizitia si

montarea elementelor constructive de tipul foisoare, pergola, grilaje, grupuri sanitare, spatii pentru intretinere, vestiare, scene, etc; realizare de alei pietonale, piste de biciclisti, creare trotuare, dotare cu mobiliet urban; realizarea sistemului de iluminat si irigatoo pe suprafetele supuse investitiei; realizare sisteme de supraveghere video si/ sau wi-fi in spatiile publice; modernizarea strazilor urbane care asigura accesul direct catre terenurile supuse investitiei; crearea de facilitati de recreere pe suprafetele amenajate,

2.3 Analiza situației existente și identificarea necesităților și deficiențelor

În România, procentul de urbanizare este sub 50%, dar crește în ritm accelerat. Pe lângă istoricul defavorabil al infrastructurii din mediul urban, rămase încă într-o fază de sub-dezvoltare, există tot mai multe preocupări legate de:

- situația parcului auto național din punct de vedere al numărului – indexul de motorizare este încă unul redus în comparație cu media UE7, dar în creștere accelerată cu precădere în mediul urban;
- creșterea gradului de poluare a mediilor urbane din cauza emisiilor de noxe rezultate din traficul auto, datorate, în special, vechimii parcului auto național în comparație cu media europeană;
- creșterea incidenței problemelor de sănătate ale populației cauzate de bolile rezultate din activități cu grad ridicat de poluare.

Toate analizele desfăşurate în România au arătat că oraşele sunt încă nepregătite să răspundă acestor probleme, atât din punct de vedere al politicilor publice, cât şi a surselor de finanțare pentru intervențiile necesare.

Municipiul Constanța, reşedința județului cu acelaşi nume, se află în partea de sud-est a României, într-o zonă lăgunară la est, deluroasă la nord şi în partea centrală, şi de câmpie la sud şi vest. Din punct de vedere administrativ se învecinează la Nord cu *UAT Năvodari* şi *UAT Ovidiu*, la vest cu *UAT Valul lui Traian* şi *UAT Cumpăna*, la sud cu *UAT Agigea*, iar la est formează granița națională de est cu *Marea Neagră*. Între aceste limite oraşul ocupă o suprafață de 12.507 ha5.

Dezvoltarea economică complexă pe care a căpătat-o oraşul, precum şi lărgirea funcțiilor sale administrative şi culturale, a determinat schimbări importante în repartiția zonelor funcționale interne.

Astfel, se pot identifica următoarele zone cu funcții specifice:

- în partea peninsulară a Municipiului Constanța se individualizează zona administrativ culturală şi rezidențială, care cuprinde majoritatea instituțiilor administrativ- culturale şi ştiințifice;
- în est, de-a lungul litoralului şi în apropierea lacurilor, s-a dezvoltat zona turistică şi de agrement;
- zona comercială, care are o veche tradiție, este grupată în jurul vechilor târguri sau piețe şi face legătura între zona administrativă şi zona industrială a oraşului;
- zona portului, cu activitatea ei economică complexă, se desfăşoară în partea de sud a oraşului de-a lungul falezei; în continuarea acestei zone, către partea continentală, iese în evidență zona industrială;
- zonele de locuit sunt dispuse paralel cu faleza pe direcția nord-sud în lungime de 8 km şi pe o lățime de 2,5 km, interferându-se cu unele zone de producție;
- zona agricolă se întinde în partea de vest a oraşului, fiind dispusă sub forma unui arc de cerc. În cadrul acestei zone, gospodăriile individuale alternează cu terenuri cultivate, vii şi grădini de zarzavat.

În domeniul transporturilor județul Constanța îmbină transportul feroviar cu cel rutier, maritim şi fluvial. Reţeaua feroviară măsoară 392km, din care 129 km linie dublă electrificată.

Lungimea drumurilor publice totalizează 2.269 km, din care 510 km sunt modernizate şi 847 km cu îmbrăcăminţi asfaltice uşoare

În prezent, municipiul Constanţa beneficiază de parcuri şi scuaruri, dar insuficiente ca şi suprafaţă raportată la numărul locuitorilor oraşului.

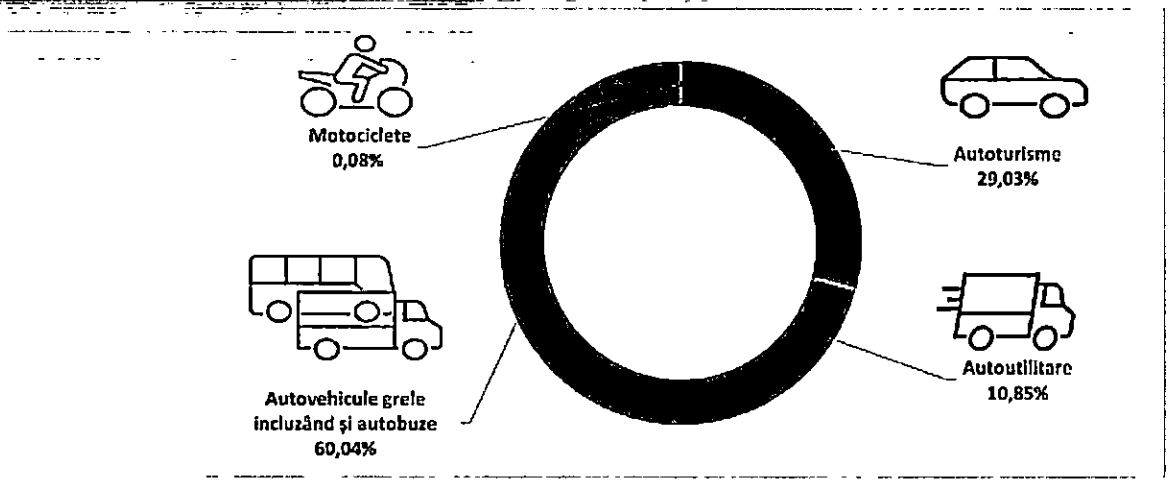
Având în vedere degradarea zonelor verzi aferente municipiului se impune realizarea unor lucrări reabilitare/extindere a parcurilor, scuarurilor şi aliniamentelor de arbori.

Aceste lucrări au ca scop principal îmbunătăţirea factorilor de mediu şi a calităţii vieţii atât prin creşterea suprafeţelor reprezentate de spaţiile verzi cât şi prin protejarea şi gestionarea durabilă a acestora.

Din evidenţele registrului local spaţii verzi înregistrate în luna ianuarie 2021 (termen raportare INS), reies cca 526 ha spaţii verzi astfel inventariate în baza Legii nr. 24/2007 şi a Ordinului nr. 1459/2008 privind aprobarea Normelor metodologice de elaborare a registrelor locale de spaţii verzi, astfel modificat şi completat prin Ordinul nr. 1.466/2010, care, raportate la suprafaţa întregului intravilan şi la numărul de locuitori (297.251 loc.) conform ultimului recensământ (2012), asigură un indicator de 17,70 mp/loc. spaţii verzi amenajate, dintre care parte din acestea constituie spaţii verzi cu acces limitat sau chiar restricţionat publicului larg (incinte aparţinând deconcentratelor din sectorul militar, incinte aflate în administrarea furnizorilor de utilităţi publice în cadrul cărora există vaste suprafeţe plantate cu rol de protecţie, semnificative din punct de vedere ecologic la nivelul întregului municipiu ş.a.a.).

Transportul este una din principalele cauze de contaminare a aerului cu gaze poluante şi particule ultrafine produse de motoarele pe benzină sau motorină. Ca substanţe poluante, pe primul loc se situează gazele de eşapament.

Figura 4-2: Ponderea emisiile de NOx din transport rutier în anul de referinţă 2018



Sursa: Studiul de calitate a aerului în municipiul Constanţa conform studii

Reţeaua rutieră din municipiul Constanţa este formată din drumuri naţionale, drumuri judeţene şi reţeaua stradală. Reţeaua de drumuri naţionale converge radial către municipiul Constanţa, în timp ce reţeaua de drumuri judeţene asigură legătura între drumurile naţionale şi centrele de comună sau satele judeţului Constanţa.

În ceea ce priveşte traficul rutier, gestionarea acestuia a devenit o problemă, având drept cauze: dezvoltarea de tip rezidenţial în zonele peri-urbane, drumurile orăşeneşti nu s-au modernizat în acelaşi ritm în care a crescut tranzitul de vehicule, a scăzut gradul de utilizare a mijloacelor de transport în comun, trama stradală este necorespunzătoare dezvoltării traficului auto.

Creşterea numărului de autovehicule duce la creşterea presiunii pe infrastructura rutieră, ceea ce determină o preocupare crescută pentru politici de mobilitate care să promoveze transportul public şi deplasările nemotorizate.

La nivelul arealului studiat, se identifică un număr de deficienţe şi disfuncţionalităţi, astfel:

- Spaţiul urban nu este clar conturat din punct de vedere al separărilor funcţionale, tipuri de trafic, etc.
- Intermodalitatea nu este reprezentată în modul de funcţionare al serviciilor de transport public organizate în arealul studiat
- Parcările şi serviciile de park and ride nu sunt organizate în complementaritate cu serviciile de transport public
- Arealul este fragmentat de construcţii provizorii cu funcţiune comercială care aduc un aport negativ imaginii urbane
- Clădirea Gării nu este pusă în valoare
- Accesibilitatea pietonală este slab dezvoltată
- Nu există o legătură pietonală facilă între Piaţa Gării şi Parcul Gării
- Zona gării nu este dotată cu servicii moderne şi spaţii adecvate pentru comercializare mărfuri sau servicii

2.4 Analiza cererii de bunuri şi servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu şi lung privind evoluţia cererii, în scopul justificării necesităţii obiectivului de investiţii

Sistemul de transport public din municipiul Constanţa este marcat de un singur mijloc de transport şi anume, autobuzul. Astfel, există o reţea publică de transport în comun gestionată de CT Bus.

Structura oraşului face ca o mare parte din deplasări să fie de tip periferie – centru. Acest model de deplasare este cauzat în mare măsură de amplasarea zonelor rezidenţiale dense la marginea oraşului (ex. Faleza Sud, Tomis Nord) şi de concentrarea zonelor de activităţi într- un singur nucleu amplu format din zona centrală, centrul istoric (zona peninsulei), portul turistic şi portul de marfă.

Marile artere care leagă aceste zone sunt deja la limita capacităţii, motiv pentru care şi străzile secundare din zona centrală au început să fie congestionate fiind utilizate adesea ca scurtături.

Spatiile destinate parcarii sunt insuficiente, astfel ca se parcheaza intr-o mare masura pe trotuare sau carosabil, cu impact negativ evident asupra sigurantei rutiere, a sigurantei pietonilor si biciclistilor, inclusiv ducand la cresterea congestiei pe arterele de circulatie.

Majoritatea serviciilor de transport cu autobuzul operate în sistem privat au punctul terminal în două autogări aflate langa gara principală, deşi multe rute care vin de la nord de Constanţa au ca punct final o staţie de autobuz situată în zona Tomis.

Deşi aceste locaţii sunt convenabile, nivelul general de facilităţi este redus. Aşa cum este adesea cazul cu astfel de terminale, multe dintre autobuzele parcate staţionează o perioadă considerabilă de timp înainte de începerea cursei, iar acest lucru înseamnă că este necesara o suprafaţa mai mare decât ar fi cazul pentru autobuze care doar debarcă pasagerii şi pleacă din nou după o perioadă scurtă de timp.

Unii operatori privaţi au propriile facilităţi de autogară, în special pentru serviciile la distanţe mai mari, iar acestea sunt de obicei destul de bine echipate din punct de vedere al facilităţilor de şşteptare.

Principalele probleme legate de infrastructura de transport public din municipiul Constanta sunt standardul relativ scăzut de facilităţi şi lipsa unor panouri informative in staţii.

Infrastructura staţiilor de autobuz nu este concepută pentru a facilita îmbarcarea şi coborârea persoanelor în vârstă, a celor cu dezabilităţi şi a părinţilor cu copii şi cărucioare.

Următoarele probleme şi concluzii au fost identificate în raport cu infrastructura de transport public urban în Zona Metropolitană Constanţa:

- Deşi există o integrare rezonabilă între serviciile de transport cu trenul, autobuzul şi taxiul, acest lucru ar putea fi mult îmbunătăţit prin reproiectarea majoră, în special în zona gării principale din Constanţa;
- Pentru a rezolva problema numărului excesiv de autoturisme în oraş, în special în timpul sezonului de vară, se pot dezvolta infrastructura şi serviciile de tip Park-and-Ride, propuse în puncte importante de pe arterele majore de intrare în oraş;
- Conceptul de serviciu rapid Park and Ride ar putea fi combinat cu introducerea infrastructurii Bus Rapid Transit pentru furnizarea unui transport public eficient în oraş;

2.5 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiţiei publice

Obiectivele strategice ale Polului de Creştere Constanţa sunt urmatoarele:

- Creşterea rolului economic şi social al Polului de Creştere Constanţa, prin adoptarea unei abordări policentrice, în vederea stimulării unei dezvoltări mai echilibrate a municipiului Constanţa şi a arealului său de influenţă -cele 16 localităţi ce formează Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) Zona Metropolitana Constanta.
- Creşterea competitivităţii economice în vederea stimulării mediului de afaceri local
- Diversificarea activităţilor economice în mediul rural din interiorul polului de creştere Constanţa
- Îmbunătăţirea accesibilităţii in interiorul şi în exteriorul municipiului Constanţa şi în arealul său de influenţă, realizând conexiuni cu zonele din imediata vecinătate
- Creşterea contribuţiei turismului la dezvoltarea polului de creştere Constanţa
- Creşterea calităţii serviciilor sociale şi a infrastructurii aferente din polul de crestere Constanţa
- Dezvoltarea durabilă şi protecţia mediului
- Fructificarea capitalului uman şi perfecţionarea resurselor umane.

Obiectivele specifice ale implementării obiectivului sunt:

-Creşterea numărului de persoane cu acces ridicat la serviciile detransport public pentru destinatiile majore
-Creşterea densităţii pistelor de biciclete
-Creşterea procentului de vehicule de transport public pe deplin accesibile
-Creşterea accesibilităţii pentru pietoni (calitatea suprafeţelor, treceri de pietoni şi obstacole)
-Reducerea numărului de vehicule în căutarea unui loc de parcare
-Sporirea angajamentului cu grupurile excluse social
-Creşterea frecvenţei serviciilor de transport cu autobuzul
Reducerea emisiilor de CO, NOx, VOCs, PM10 şi CO2
-Reducerea nivelului de zgomot şi vibraţii
-Pastrarea biodiversităţii. Îmbunătăţirea biodiversităţii acolo unde este posibil
-Reducerea netă a riscului de poluare a apei şi solului prin proiectarea corecta de noi infrastructuri
-Reducerea consumului de material şi de producţie a deşeurilor
-Creşterea procentului de vehicule ecologice
Extinderea zonei pietonale
-Creşterea nivelului de conştientizare cu privire la moduri alternative de transport
-Creşterea ponderii modurilor de transport non-auto
-Reducerea timpului de deplasare
-Reducerea congestiei traficului
-Reducerea costurilor de operare a vehiculelor (întreţinere)

Echilibrarea utilizării spaţiului drumului pentru a reduce dominaţia vehiculelor private
-Protejarea şi îmbunătăţirea patrimoniului cultural
-Creşterea nivelului de conştientizare cu privire la mobilitatea durabilă

3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ŞI PREZENTAREA A MINIMUM DOUĂ SCENARII/OPŢIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIŢII*2)

*Notă*2) În cazul în care anterior prezentului studiu a fost elaborat un studiu de prefezabilitate, se vor prezenta minimum două scenarii/opţiuni tehnico-economice dintre cele selectate ca fezabile la faza studiu de prefezabilitate.Pentru fiecare scenariu/opţiune tehnico-economic(ă) se vor prezenta:*

Dintre scenariile potenţiale studiate la faza de studiu de prefezabilitate, un număr dintre ele sunt considerate intervenţii cu o anvergură prea limitată pentru a soluţiona cu adevărat disfuncţionalităţile identificate în arealul studiat. Dată fiind importanţa acestui areal în contextul urban dat şi luând în calcul aşteptările preconizate, atât din partea autorităţilor publice cât şi din partea cetăţenilor municipiului Constanţa, considerăm că este important să se evalueze în continuare numai scenariile care adresează cât mai multe aspecte identificate, permiţând o restructurare totală şi sistematizarea raţională a zonei în ansamblul său şi astfel, se preconizează că vor fi obţinute rezultatele optime.

Proiectantul propune următoarele opţiuni care să fie analizate la faza de studiu de fezabilitate:

SP-1 – Varianta Maximală	**SP-2 – Varianta Minimală**
Varianta maximală (SP-1) presupune implementarea următoarelor obiective: OBIECTIV 1: Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile OBIECTIV 2: Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) şi demolare construcţii provizorii *Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol şi amenajare peisagistică liberă de construcţii* *Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spaţiu "info point"* OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale şi demolare construcţii provizorii *Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară* *Obiect 3.2 Construire staţie acoperită autobuze* *Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica* *Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete* *Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale* OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală şi demolare construcţii provizorii *Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)* *Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală şi amenajare peisagistica* OBIECTIV 5: Modernizare spaţii verzi, pasaj pietonal subteran existent şi extinderea acestuia *Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spaţii pietonale conexe*	Varianta minimală (SP-2) presupune implementarea obiectivelor prezentate la varianta maximală **FĂRĂ IMPLEMENTAREA OBIECTIVULUI 1 si OBIECTIVULUI 2** astfel varianta minimală presupune: OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale şi demolare construcţii provizorii *Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară* *Obiect 3.2 Construire staţie acoperită autobuze* *Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica* *Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete* *Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale* OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală şi demolare construcţii provizorii *Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)* *Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală şi amenajare peisagistica* OBIECTIV 5: Modernizare spaţii verzi, pasaj pietonal subteran existent şi extinderea acestuia *Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spaţii pietonale conexe* *Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală şi pasaj subteran pietonal existent* *Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul* OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile şi pietonale

Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent *Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul* OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile și pietonale	

3.1 Particularități ale amplasamentului:

a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietății sau titlul de proprietate, servituți, drept de preempțiune, zonă de utilitate publică, informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz);

Terenul este situat in intravilanul municipiului Constanta.

Zona este delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei (nr. cad. 250366 – din care se intervine pe o suprafata de ~4022mp), Bulevardul 1 Mai (nr. cad. 250396 – din care se intervine pe o suprafata de ~627mp), Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii (nr. cad. 249861 – din care se intervine pe o suprafata de ~130mp) **și este identificată conform extraselor de Carte Funciară eliberate în anul 2022, cu nr.:** 214179, 226800, 227666, 227668, 227669, 229019, 229726, 229726-C1, 244520, 238826, 241234.

Suprafata totala de interventie este de aproximativ ~35.750mp din care ~14.938mp sunt neintabulati, reprezentati de strazi si platforme betonate.

***Regim juridic** (cf. CU nr.624/12.02.2022):*

- *Terenul este situate in intravilanul municipiului Constanta.*
- *Imobilele au mai multi proprietari si sunt identificate cu numerele cadastrale de carte funciara:214179,226800,227666,227668,227669,229019,229726,229726-C1, 244520, 238826, 241234, conform extraselor de carte funciara eliberate in 2022 – toate aceste immobile sunt vizate spre expropriere conform avizarii OCPI*
- *modificarea regimului juridic al terenului prin declararea investitiei ca OBIECTIV DE UTILITATE PUBLICA si stabilirea unui culoar de expropiere;*

Regim economic:

ZRT1b – conform PUZ

Prin regulamentul propus se urmărește refuncționalizarea zonei studiate prin trecere acesteia din zona nereglementata urbanistic (pentru mari zone de strazi si platfome carosabile) si din zona destinata amenajarii de spatii verzi in zona destinata transporturilor, respectiv de tip UTR ZRT1b -SUBZONA TRANSPORTURILOR RUTIERE- unitatati de transfer , astfel încât să se integreze în tendințele de dezvoltare ale zonei și, ca urmare, unificarea morfologiei și a imaginii urbane a zonei.

UTILIZARI ADMISE

- *constructii si amenajari pentru gararea si intretinerea mijloacelor de transport rutier si*
- *pentru transferul persoanelor transportate in mijloace de transportin comun (parcari pentru autobuze si autocare), instalatii de transfer, precum si serviciile anexe aferente (parcari la sol, parcari supraetajate, statii de incarcare electrica);*

- *servicii pentru transportatorii in tranzit: spatii de asteptare acoperite in constructii specializate si peroane pentru pietoni acoperite etc.*
- *constructii si amenajari pentru gararea mijloacelor de transport rutiere si pe cale fixa legate de transportul in comun*
- *-cladiri administrative cu birouri pentru mentenanta zonei, spatii de asteptare si relaxare*
- *-servicii medicale si de asistenta, farmacie etc.*
- *-amenajari peisagistice/amenajare spatii verzi, marcaj rutier, mobilier urban, mijloace de publicitate stradala si orientare, afisaj electronic, iluminat stradal si ambiental etc.*
- *pasaje supraterane si subterane;*
- *echipamente tehnice si edilitare.*

UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI
- *conform studiilor de specialitate si temei program pusa la dispoztie de autoritatea contractanta, se accepta si alte functiuni care sunt compatibile cu functiunea de piata a unei gari; nod intermodal (de exemplu: amplasarea de dotari de agreement ; servicii, comert centralizat in cladiri specializate, servicii medicale, nu de tip chiosc etc);*
- *se permit constructii de dimensiuni mici destinate vanzarii de bilete, spatiu grupuri sanitare etc. ce tin de functionarea pietei si nodului intermodal;*

UTILIZARI INTERZISE
- *constructii provizorii, chioscuri, tonete etc., altele decat cele destinate vanzarii de bilete, spatiu grupuri sanitare etc. ce tin de functionarea pietei si nodului intermodal;*
- *se va incerca amplasarea de echipamente edilitare in subteran.*

ZRL4 – conform C.U. nr. 624 din 02.04.2022

Destinatia terenului stabilita prin planurile de urbanism si amenajarea teritoriului aprobate: zona de reglementare urbanistica ZRL4-subzona locuintelor colective medii (P+3-4E), situate in ansambluri preponderent rezidentiale.

UTILIZARI ADMISE:
- *locuinte in proprietate privata si locuinte sociale;*
- *construtii aferente echiparii tehnico-edilitare;*
- *amenajari aferente locuintelor: cai de acces carosabile si pietonale private, parcaje, garaje, spatii plantate, locuri de joaca pentru copii, amenajari de sport pentru tineret, imprejmuiri.*

UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI:
Se admit echipamente publice, complementare locuirii, amenajate la parterul cladirilor de locuit, cu acordul asociatiilor de proprietari, cu urmatoarele conditii:
- *dispensarele, farmaciile, spatiile pentru servicii, vor avea un acces separat de cel al locatarilor;*
- *cresele si gradinitele vor avea un acces separat de cel al locatarilor si vor dispune in utilizare exclusiva de o suprafata plantata minima de teren de 100 mp;*
- *se admite conversia locuintelor de la parter in spatii comerciale exdusiv pentru produse cerute de aprovizionarea zilnica, numai la intersectii de strazi si numai in limitele unei raze de servire de 250.0 metri;*
- *se admit spatii pentru administrarea grupurilor de peste 50-70 apartamente proprietate privata, eventual cu locuinta administratorului / portarului angajat permanent;*
- *se admite utilizarea unor incaperi din cadrul apartamentelor existente pentru activitati necesare exercitarii de profesiuni liberale (avocatura, arhitectura, medicina etc.) in limita a maxim 25% din suprafata utila a acestuia;*
- *utilizarea integrala a unor apartamente pentru birouri se poate admite numai in limita a 10 % din totalul apartamentelor unei cladiri de locuit, cu acordul asociatiilor de proprietari;*
- *se admite construirea de locuinte noi numai pe baza de PUZ si regulament aferent aprobate.*

UTILIZARI INTERZISE:
- *activitati productive;*
- *constructii provizorii de orice natura;*
- *depozitare si comert cu ridicata sau de mic-gros;*
- *depozitari de materiale refolosibile si platforme de precolectare a deseurilor urbane;*
- *depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;*
- *autobaze, unitati de transport si statii de intretinere auto;*
- *lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile invecinate;*
- *orice lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea necontrolata a apelor meteorice sau care impiedica evacuarea si colectarea acestora.*
- *se interzice conversia locuintelor existente din cladirile colective in alte functiuni, sau construirea unor locuinte colective mixtate cu alte functiuni cu exceptia celor specificate la utilizari admise cu conditionari;*
- *se interzice utilizarea spatiilor care deja au facut obiectul conversiei pentru depozite, alimentatie publica si alte activitati de natura sa incomodeze locuintele.*

Regim tehnic:
ZRT1b – conform PUZ
CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR
CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)
- *forma si dimensiunea parcelei pentru piata urbana va rezulta in urma stabilirii culoarului de expropiere pentru intreaga investitie.*
- *se accepta dezmembrarea lotului destinat pietei pentru crearea de servituti si amplasarea de echipamente edilitare etc.*

AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT
- *constructiile se vor dispune izolat si se pot amplasa la aliniament sau se pot retrage de la aliniament. Se impune o retragere de minim 3,0 m fata de strada Theodor Burada, considerat aliniament principal. Fata de celelalte aliniamente cladirile se pot amplasa si pe aliniament sau conform retragerilor mentionate in plansa de Reglementari Urbanistice.*

AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR
- *distanta fata de limitele parcelei va fi conform plansei de Reglementari Urbanistice. Fiind un spatiu public, se permite amplasarea si pe limitele de UTR.*
- *se permite iesirea din edificabilul propus cu copertine si acoperisuri aflate la inaltimi mai mari de 3,0 m fata de nivelul CTA. Se permite amplasarea de instalatii si echipamente edilitare in afara edificabilului.*
- *amenajarile peisagistice, pasaje subterane, amenajarile de locuri de parcare, mobilerul urban se pot amplasa in afara edificabilului, in functie de tema program a beneficiarului.*
- *se va lua in calcul amplasarea cladirii administrative de la nord, din imediata vecinatate a zonei ZRL4 cu blocuri de locuinte colective, astfel incat sa se respecte prevederile Ordin nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației. S-a respectat fata de blocurile de locuit din ZRL4 o distanta minim egala cu inaltimea blocului, pentru a nu fi necesara intocmirea unui studiu de insorire. Noul edificabil este amplasat la 20,0 m fata de cladirea blocului de locuit, respectand distanta minima impusa de lege, astfel incat nu este necesara elaborarea unui studiu de insorire. S-au respectat articolele: "Amplasarea clădirilor destinate locuințelor trebuie să asigure însorirea acestora pe o durată de minimum 1 ora si jumatate ore la solstițiul de iarnă, a încăperilor de locuit din clădire și din locuințele învecinate. În cazul în care proiectul de amplasare a clădirilor evidențiază că distanța dintre clădirile învecinate este mai mică sau cel puțin egală cu înălțimea clădirii celei mai înalte, se va întocmi studiu de însorire, care să*

confirme respectarea prevederii de la alin. (1).", aspect ce nu mai este necesar, impunandu-se o distanta de 20,0 m fata de blocul de locuinte.

AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- distanta minima intre cladiri va fi egala cu minim 4.0 metri sau conform normelor tehnice.

- distanta de mai sus dintre cladiri se poate reduce la jumatate daca nu sunt accese in cladire si nu sunt ferestre care lumineaza incaperi in care se desfasoara activitati permanente, daca sunt distante intre o cladire principal si un echipament tehnic;

- in toate cazurile se vor respecta conditiile de protectie fata de incendii.

CIRCULATII SI ACCESE

- se va asigura accesul in incinta numai direct dintr-o circulatie publica.

STATIONAREA AUTOVEHICULELOR

-Staționarea autovehiculelor necesare funcționării diferitelor activități se admite numai în interiorul zonei reglementate prin PUZ sau in interiorul altor parcele detinute de catre beneficiar in imediata vecinatate, deci în afara circulațiilor publice.

-Calculul capacitatii de parcare in functie de obiectiv si modul de amplasare se vor asigura in conformitate cu HCL nr. 213/2017 privind aprobarea Regulamentului privind asigurarea numarului minim de locuri de parcare pentru lucrarile de constructii si amenajari autorizate pe raza Municipiului Constanta, modificata prin HCL nr. 28/2018, HCL nr. 532/2018, HCL 318/2020 si HCL nr. 371/2020.

-functiuni administrative- se vor asigura 1 loc de parcare la 80 mp din Ad, pentru functiuni care nu genereaza trafic de utilizatori sau 1loc de parcare la 40 mp din Ad, pentru functiuni care genereaza trafic (acces public la ghisee, birouri, relatii cu publicul)

- nu sunt prevazute prevederi pentru functiunea de gara(este prevazuta o parcare cu regim de inaltime maxim 2S+P+5E, cu stationare pe termen lung; este prevazuta o parcare amenajata la sol, pentru stationare pe termen scurt; este prevazuta o zona de stationare pentru taxiuri; este prevazuta o zona de stationare pentru biciclete in cadrul parcarii supraterane).

- dimensiunile locurilor de parcare vor respecta prevederile normativelor in vigoare, cu conditia ca un loc de parcare sa masoare minim 2,30 metri latime si minim 5,0 metri lungime.

INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

- inaltimea cladirilor nu va depasi 20.0 metri, echivalentul pentru 2S+P+5E

- inaltimea cladirii administrative multifunctionala nu va depasi S+P+1E

ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

- volumele construite vor fi simple si se vor armoniza cu caracterul zonei si cu vecinatatile imediate; in acest scop prin certificatul de urbanism se va solicita ca in dosarul pentru autorizatia de construire sa se prezinte fotografii si documente grafice sugestive;

- fatadele posterioare si laterale vor fi tratate arhitectural la acelasi nivel cu fatada principal

- se recomanda pentru fatada garii (care nu intra in zona de reglementare, dar participa la imaginea generala a pietei) sa se schimbe imaginea acesteia, cu acordarea unei atentii deosebite asupra considerentelor estetice si integrarea acesteia in imaginea generala a pietei si amenajarii generale.

CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

- toate cladirile vor fi racordate la retelele publice de apa si canalizare si se va asigura preepurarea apelor uzate, inclusiv a apelor meteorice care provin din parcaje, circulatii si platforme exterioare;

SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

- orice parte a terenului incintei vizibila dintr-o circulatie publica, inclusiv de pe calea ferata, va fi astfel amenajata incat sa nu altereze aspectul general al pietei

- suprafetele libere din spatiul de retragere fata de aliniament vor fi plantate cu arbori in proportie de minim 40% formand de preferinta o perdea vegetala pe tot frontul incintei;

- suprafetele libere neocupate cu circulatii, parcaje si platforme functionale vor fi plantate cu un arbore la fiecare 200 mp

- Se propune asigurarea unei suprafete de spatiu verde echivalent cu 20% din suprafata reglementata, in interiorul UTR-ului ZRT1b.

IMPREJMUIRI
- imprejmuirile nu sunt premise, fiind vorba de o piata urbana si un nod intermodal.
-Orice delimitare se face prin amenajari peisagistice sau bolarzi integrati in imaginea generala a pietei.
POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI
*PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT = mp AC /mp teren *100)*
- POT maxim = 50%
COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT = mp ADC /mp teren)
- CUT maxim = 2.0 mc /mp teren

ZRL4 – conform C.U. nr. 624 din 02.04.2022
CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR
CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (suprafete, forme, dimensiuni) - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu conditionari:
- cladirile de locuit pot fi dispuse fiecare pe un lot propriu avand acces direct dintr-o circulatie publica sau pot fi grupate pe un teren utilizat in comun cu accesele asigurate din circulatia publica prin intermediul unor circulatii private;
- se interzice introducerea in lotizarile anterioare protejate a locuintelor colective medii prin unficarea parcelelor si ridicarea nivelului de inaltime; prin PUZ se vor stabili limitele parcelelor aferente cladirii de locuinte colective, prin delimitarea domeniului public al primariei de eel privat aferent asociatiei de proprietari; pentru cladiri de locuinte noi se va asigura o suprafata de teren de minim 150 mp /apartament; in zona protejata locuintele colective medii vor mentine caracteristicile parcelarului existent sau amprentele acestuia in cazul unificarii mai multor parcele si ii vor exprima volumetric prin segmentarea fatadelor.
AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:
- cladirile se vor retrage de la aliniament cu minim 4.0 metri pe strazi de categoria III si 6.0 metri pe strazi de categoria II si I, dar nu cu mai putin decat diferenta dintre inaltimea constructiilor si distanta dintre aliniamente;
- cladirile se pot dispune pe aliniament numai pe strazi secundare sau private cu conditia ca inaltimea cladirilor sa nu fie mai mare decat distanta dintre aliniamente; in caz contrar cladirea se va retrage de la aliniament cu minim 4.0 metri;
- in cazul situarii in intersectii, noile cladiri vor asigura racordarea intre aliniamentele diferite ale strazilor prin intoarcerea retragerii de la aliniament si pe strada avand cladirile dispuse pe aliniament pe o distanta egala cu cea dintre aliniamentele fronturilor opuse, cu conditia sa nu ramana calcane vizibile; pe aliniament se admit console, balcoane sau bovindouri catre domeniul public daca nu depasesc 0.90 m de la alinierea spre strada si asigura o distanta de 4.00 m pe verticala, de la cota terenului amenajat; cornisele pot iesi din alinierea strazii cu maximum 1/10 din distanta dintre aliniamente, dar nu mai mult de 1.20 metri; se admite retragerea ultimului nivel atunci cand distanta dintre aliniamente este mai mica decat Hmaxim admisibil, asfel incat cornisa nivelului retras sa nu depaseasca limita planului care formeaza un unghi de 450 cu planul orizontal al cornisei ultimului etaj de pe aliniament;
AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:
- cladirile izolate vor avea fatade laterale si se vor retrage de la limitele parcelei la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornisa a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren, dar nu mai mic de 5.0 metri;
- cladirile se pot cupla pe una dintre laturile laterale ale parcelei pe o adancime de maxim 15.0 metri de la aliniament, fiind retrase fata de cealalta limita laterala cu o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornisa a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren; cladirile care se inscriu in regim de construire continuu se alipesc pe o adancime de maxim 15.0 metri de calcanele

situate pe limitele laterale ale parcelelor cu exceptia parcelelor de colt unde se va intoarce fatada in conditiile de aliniere ale strazii laterale;

- *la noile constructii se vor asigura obligatoriu, conditiile de orientare, insorire si iluminat natural in conformitate cu actele normative in vigoare (RGU /1995, OMS 536 /1997 etc.); retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi cel putin egala cu inaltimea cladirii, dar nu mai mica de 10.0 metri; in functie de regimul de construire, cladirea se alipeste pe o adancime de maxim 15.0 metri fie de doua calcane de pe limitele parcelei, fie daca exista pe o limita un calcan iar fata de cealalta limita cladirea invecinata este retrasa, noua cladire se alipeste de calcanul existent si se retrage de cealalta limita la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornisa a cladirii; in cazul cladirilor izolate, retragerea fata de limitele laterale ale parcelei va fi la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornisa a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren daca pe fatadele cladirilor invecinate sunt ferestre ale unor incaperi de locuit; distanta se poate reduce la jumatate dar nu mai putin de 5.0 metri in cazul in care pe fatadele laterale ale cladirilor invecinate sunt numai ferestre ale dependintelor si casei scarii.*
- *AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:*
- *intre fatadele care spre care sunt orientate camere de locuit distanta va fi egala cu inaltimea cladirii celei mai inalte; distanta se poate reduce la jumatate in cazul in care pe fatadele opuse sunt numai ferestre ale dependintelor si ale casei scarii.*
- *CIRCULATII SI ACCESE - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:*
- *cladirile vor avea asigurat in mod obligatoriu accesul carosabil si pietonal dintr-o circulatie publica fie direct fie, in cazul utilizarii terenului in comun de catre mai multe cladiri, prin intermediul unei strazi private;*
- *de regula va exista un singur acces carosabil pentru o cladire, amplasat catre limita laterala a acesteia; in cazul unor grupari de cladiri, pozitionarea accesului si aleilor interioare se va stabili prin PUD;*
- *se va asigura accesul pe parcela al autoutilitarelor pentru colectarea deseurilor menajere; acolo unde acest lucru nu este posibil se va asigura un spatiu de stationare astfel in cat sa nu fie stanjenita circulatia publica.*

STATIONAREA AUTOVEHICULELOR - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:

stationarea autovehiculelor va fi asigurata in afara spatiilor publice; spatiul de parcare /garare va fi asigurat conform "Normativului departamental pentru proiectarea parcajelor de autoturisme in localitati urbane" si a RGU -Anexa nr. 5;

amenajarea de spatii de garare /parcare comune mai multor cladiri se va face conform PUZ; va fi incurajata amanjarea de spatii de parcare /garare subterane acolo unde terenul permite.

INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:

- *Hmaxim admisibil este P+4, respectiv 15.0 metri*
- *inaltimea maxima admisibila este egala cu distanta dintre aliniamente; in cazul in care inaltimea depaseste distanta dintre aliniamente, cladirea se va retrage de la aliniament la o distante egala cu diferenta dintre acestea dar nu mai putin de 4.0 metri;*
- *in cazul volumelor situate pe colt, la racordarea intre strazi avand regim diferit de inaltime, daca diferenta este de un singur nivel, se va prelungi regimul eel mai inalt spre strada secundara pe intreaga parcela; daca regimul difera cu doua niveluri se va realiza o descrestere in trepte, primul tronson prelungind inaltimea cladirii de pe strada principala pe o lungime minima egala cu distanta dintre aliniamente;*
- *se poate depasi nivelul maxim admisibil cu un nivel, in intersectii sau in puncte capete de perspectiva numai dupa aprobarea PUZ sau pe baza unui PUD.*

ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:

- *se va urmari asigura unei imagini unitare la nivelul circulatiilor publice, intregrarea in particularitatile zonei si armonizarea cu vecinatatile imediate prin utilizarea de materiale durabile si de calitate;*
- *Se vor aplica cerintele minime de performanta energetica stabilite prin metodologia de calcul al performantei energetice a cladirilor la cladirile noi si la noile unitati ale acestora, la cladirile existente, unitatile de cladire si elementele care alcatuiesc anvelopa cladirii supuse unor lucrari de renovare majora, la instalarea/ inlocuirea/ modernizarea sistemelor tehnice ale cladirilor conform Legii nr.372/ 13.12.2005 (republicata) privind performanta energetica a cladirilor.*

CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:

- *toate constructiile vor fi racordate la retelele edilitare publice: alimentare cu apa potabila, canalizare, energie electrica, gaze, telefonie;*
- *se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV;*
- *amenajarile exterioare vor asigura in mod special evacuarea rapida si captarea apelor meteorice in reteaua de canalizare.*

SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari: terenul liber ramas in afara circulatiilor, parcajelor si circulatiilor va fi plantat cu un arbore la fiecare 100 mp., terenul amenajat ca spatii de joc, de odihna si gradini de fatada decorative va reprezenta cel putin 50% dinsuprafata totala a terenului; se recomanda ca pentru imbunatatirea microclimatului si pentru protectia constructiei sa se evite impermeabilizarea terenului peste minimum necesar pentru alei si accese; in orice operatiune efectuata pe un teren mai mare de 5000 mp. se va prevedea ca din aceste spatii minim 10% sa fie destinate folosintei in comun.

- Respectare HOC nr.152/ 22.05.2013 privind stabilirea suprafetelor minime de spatii verzi si a numarului minim de arbusti, arbori, plante decorative si flori aferente constructiilor realizate pe teritoriul administrativ al judetului Constanta.; -

IMPREJMUIRI - conform PUZ si regulament aferent aprobate, cu urmatoarele conditionari:

- *se va asigura realizarea unei imagini unitare la nivelul circulatiilor publice prin autorizarea de imprejmuiri din materiale durabile si de calitate, care se incadreaza in tipul dominant la nivelul zonei dupa material, culoare, rezistenta, transparenta etc.;*
- *imprejmuirile spre strada vor fi transparente, vor avea inaltimea de maxim 1.80 m si un soclu opac de minim 0.30 m, partea superioara fiind realizata din materiale durabile;*

POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

– *PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT= mp AC /mp teren * 100)*
POT maxim = 30%

– *Terasele acoperite si descoperite amenajate in spatiile de odihna si joc, garajele si alte spatii anexe nu se iau in considerare in calculul AC daca nu depasesc 10% din suprafata terenului aferent.*

– *COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT= mp ADC /mp teren)*
CUT maxim= 1.5

– *Suprafetele alocate unor functiuni complementare admise, din subsolul, demisolul sau mansarda cladirii se iau in calculul ADC. Suprafetele mentionate la Art. 15.1 nu se iau in calcul daca reprezinta mai putin de 5% din total ADC.*

ORGANIZARE SANTIER: Respectare HCL nr.184/31.07.2013 privind imbunatatirea activitatilor de gospodarire, protectia mediului, intretinere si infrumusetare a municipiului Constanta Art.3 Persoanele fizice si juridice au urmatoarele obligatii:

1. sa asigure o permanenta stare de curatenie in interiorul si in exteriorul construcfiilor, pe terenurile pe care le delin cu orice titlu, pe caile de acces, precum si de jur imprejurul imobilelor respective

2. sa amenajeze rampa pentru curatirea vehiculelor care ies din incinta organizarii de santier Art.11 Constituie contraventie la normele privind intretinerea si folosirea constructiilor de orice fel, urmatoarele fapte:

3. Neluarea masurilor de impiedicare a producerii si raspandirii prafului in si din incinta organizarilor de santier, pe traseul lucrarilor edilitar- gospodaresti si pe amplasamentele de lucrari pentru

demolarea construqiilor, prin pulverizare cu apa a amplasamentului sau portiunilor de cladire supuse demolarii;
4. Neasigurarea tuturor condiliilor necesare, inclusiv prin dotarea cu bene speciale, pentru prevenirea imprastierii in cadrul santierelor si in zona invecinata a deseurilor, a materialelor de construqii, a molozului sau a pamantului de catre utilaje, mijloace de transport, curenfi de aer sau ploaie, precum si neasigurarea curateniei.
6. Neimprejmuirea cu panouri aliniate, inscriptionate cu denumirea firmei constructoare si cu un aspect estetic corespunzator a lucrarilor de construqii, in limita suprafetelor legal aprobate, precum si neacoperirea cu plasa a constructiilor existente in stare de degradare sau aflate in constructie.

b) relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Obiectivul de investitii are urmatoarele zone invecinate:
Nord: Imobilul locuințe colective dintre nr. Cad. 214179 și nr. Cad. 210448
Sud: Sos. Mangaliei si B-dul 1 Mai
Est: Str. Theodor Burada si Parcul Garii
Vest: Sos. Mangaliei si Gara Constanta
Accesurile pe terenul studiat se fac atat pietonal cat si carosabil.

c) orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite;

Din punct de vedere al orientarii fata de punctele cardinale amenajarea propusa se desfășoară de la Sud la Nord și propune eliberarea si reamenajarea zonei de accesibilitate a Gării Constanța.

d) surse de poluare existente în zonă;

Nu au fost indentificate surse de poluare in zona.

e) date climatice și particularități de relief;

Clima județului Constanța evoluează pe fondul general al climatului temperat continental, prezentând anumite particularități legate de poziția geografică și de componentele fizico-geografice ale teritoriului. Existența Mării Negre și a fluviului Dunărea, cu o permanentă evaporare a apei, asigură umiditatea aerului și totodată provoacă reglarea încălzirii acestuia. Circulația maselor de aer este influențată iarna de anticiclonul siberian care determină reducerea cantităților de precipitații, iar vara anticiclonul Azorelor provoacă temperaturi ridicate și secete.

Județul Constanța concentrează 43% din potentialul turistic al tarii, reprezentand una dintre cele mai importante zone turistice ale Romaniei. Prin localizarea geografică, climă, relief, vestigii arheologice, rezervații naturale, bază de cazare, agrement și tratament, posibilități de efectuare a unor excursii și croaziere, teritoriul județului oferă o gamă largă de activități turistice.

Intre factorii de ordin natural, care confera calitati superioare curei balneare pe teritoriul romanesc, mentionam: orientarea plajei spre est-sud-est, durata mare de stralucire a soarelui pe timpul verii (10-11 ore pe zi), stabilitatea termica de la o zi la alta, precipitatiile rare, brizele, apa marii, nămolurile curative.

Prin poziția sa geografică, România și principala sa poartă maritimă Constanța, vor juca un rol cheie în realizarea zonei de cooperare economică a Mării-Negre.

Influențele Mării Negre se resimt prin toamne lungi și călduroase, ca și prin primăveri târzii și secetoase.

Vântul predominant este cel care bate în direcția N-NE, caracterizându-se printr-o umiditate redusă vara, în timp ce iarna aduce viscole și geruri.

Temperaturile medii anuale se înscriu cu valori superioare mediei pe țară – 11,2 grade Celsius la Mangalia şi 11,2 grade Celsius la Murfatlar – iar în jumătatea central-nordică a teritoriului valorile scad sub 10 grade Celsius.

Temperatura medie a lunii celi mai reci(ianuarie) este pe cea mai mare întindere de -1/-2 grade Celsius, dar în extremitatea sud-estică este pozitivă: acest areal este aşadar cea mai calduroasă regiune iarna.

Temperatura medie în lunile iunie-august depăşeşte 25 grade Celsius.

Amplitudinea termică anuală este destul de diferenţiată: 23-24 grade Celsius în jumătatea dunăreană a Dobrogei şi 21-22 grade Celsius în jumătatea maritimă a climatului litoral.

Studiind evoluţia valorilor de temperatura aerului, constatăm faptul că în ultimii ani s-au înregistrat mai multe zile pe an cu temperatura maximă a aerului de peste 30°C. În cursul unor asemenea zile s-a depăşit şi pragul critic de 80 de unităţi al indicelui de confort termic. Cea mai rece perioadă a anului a fost de obicei a treia decadă a lunii ianuarie, când temperatura aerului a coborât până la valori de -20, - 21°C iar vântul a suflat puternic viscolind ninsoarea şi troienind zăpada.

Regimul precipitaţiilor

Regiunea se caracterizează printr-un climat secetos, cu precipitaţii atmosferice rare, dar reprezentate de ploi torenţiale. Volumul precipitaţiilor anuale ssunt cuprinse între 3-400 mm/an.

Din analiza cantităţilor medii multianuale de precipitaţii înregistrate pe teritoriul judeţului, influenţa apelor Mării Negre apare evidentă. Cantităţile reduse de precipitaţii, 300-500 mm anual, situează judeţul Constanţa printre regiunile cu cele mai mici valori din ţară. Repartiţia cantităţilor medii anuale de precipitaţii pe teritoriul judeţului Constanţa este neuniformă, mai scăzute pe litoral şi mai ridicate în zona centrală a judeţului. De asemenea se constată o mare disproporţie între perioada caldă şi perioada rece a anului. Începutul anotimpului cald, iunie, este marcat de o creştere a cantităţilor de precipitaţii, rezultat al ploilor torenţiale (50-60l/mp, pe litoral chiar mai puţin). În luna iulie cantităţile medii scad peste tot faţă de luna precedentă (40-50 l/mp, pe litoral chiar mai puţin). Luna august este de obicei, cea mai săracă în precipitaţii dintre lunile de vară. În anotimpul cald se înregistrează averse de ploaie care pot avea şi caracter torenţial, însoţite frecvent de descărcări electrice şi uneori de grindină şi de intensificări susţinute ale vântului.

Vântul, element climatic cel mai dinamic, este rezultatul direct al diferenţei de presiune dintre două mase de aer învecinate. Vântul are un rol deosebit elementul climatic cel mai dinamic, este rezultatul direct al diferenţei de presiune dintre două mase de aer învecinate. Vântul are un rol deosebit în echilibrarea contrastelor din atmosferă ce iau naştere în urma proceselor diferite de încălzire şi răcire a suprafeţei terestre. Prin acţiunea sa de ventilaţie, moderează excesele microclimatice locale, dar tot aşa de bine poate imprima peisajului natural dobrogean, un caracter arid prin intensificarea transpiraţiei plantelor şi evaporarea apei din sol.

Pentru judeţul Constanţa sunt caracteristice vânturile din nord şi nord-est, care îşi păstrează caracterul dominant faţă de celelalte direcţii. În sezonul cald, pe litoral predomină vântul din direcţiile sud-est şi sud. Specifică litoralului este circulaţia locală a aerului, sub forma brizelor. Clima litoralului este blândă, vara zilele sunt lungi şi călduroase, durata de strălucire a soarelui în luna iulie este de 10-12 ore pe zi, iar temperatura medie zilnică este de 24-250C, pe când cea anuală este de 11-120C. În sezonul cald, brizele marine bogate în aerosoli atenuează arşiţa zilelor toride.

Un alt factor care influenţează clima judeţului Constanţa îl reprezintă altitudinea redusă a reliefului, precum şi orientarea şi înclinarea pantelor care provoacă local deferenţieri climatice ca

urmare a variației unghiului de incidență a razelor solare. Radiația solară este diferențiată, în sensul că durata de strălucire a soarelui este mai mare în partea sudică a județului decât în cea nordică.

***Din punct de vedere geomorfologic**, suprafața amplasamentului studiat aparține Podișului Dobrogei de Sud. Podișul Dobrogean este un podiș tabular, cu interfluvii larg vălurite și plane, cu înălțimi medii cuprinse între 100m și 200m, care se termină printr-un abrupt către Dunăre și mare. Relieful major are un pregnant caracter de terasă de abraziune, acoperit cu un strat destul de gros de loess. Această terasă de abraziune coboară în trepte spre S-V, trepte constituite dintr-o serie de interfluvii separate de rețea hidrografică intermitentă, cu versanți asimetrici prelungi. Podișul Dobrogei de Sud este un podiș structural al cărui altitudine absolută scade de la 200m pe dreapta văii Casimcea, până sub 50m în largul culoarului transversal al văii Carasu(în prezent Canal Dunăre-Marea Neagră).*

Pantele sunt în general domoale dar în unele zone eroziunea de adâncime este accentuată – pantele pot depăși 20-25%. Aspectul general este de câmpie înaltă, calcaroasă, acoperită cu depozite groase de loess, care domină prin abrupturi unitățile învecinate mai joase(valea Dunării în vest și litoralul marin în est).

Diferențierile fizico-geografice existente în cadrul Podișului Dobrogei de Sud, au condus la stabilirea mai multor sub-unități: Valea Caras, Podișul Medgidiei, Podișul Cobadin, Podișul Oltina, Podișul Negru Vodă, Podișul Topraisar.

f) existența unor: rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate; posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție; terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională;

- rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Pe amplasamentul studiat exista retea de alimentare cu apa, gaze si canalizare. Exista retea de electricitate de joasa tensiune si retea de telecomunicatii. Pentru realizarea obiectivului de investitii va fi posibil nevoie de relocarea acestora, traseele ramanand a fi stabilite la o etapa ulterioara a proiectului.

- posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție;

Nu este cazul.

- terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională;

Nu este cazul.

g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:

- date privind zonarea seismică;

Amplasamentul în discuție se încadrează din punct de vedere seismic în zona seismică E, având accelerația terenului pentru proiectare a_g=0,16g. Perioada de colț a spectrului de răspuns (Tc) are valoarea de 0,7s. Zona se încadrează din punct de vedere seismic în zona de gradul 7 conform scării MKS3.

- date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice;

Parametri geotehnici caracteristici pentru terenul de fundare, au fost stabiliti pe baza determinarilor geotehnice de laborator, efectuate pe probele prelevate din amplasament, prelucrate conform recomandarilor normelor de specialitate.

Tabel nr. 2. Parametri geotehnici pentru terenul natural de fundare.

PARAMETRII GEOTEHNICI (1)		
Teren de fundare	Argile prafoase	Prafuri argiloase
Indicele de plasticitate I_p [%]	24.9	18.6
Indicele de consistenta I_c [%]	0.74	0.91
Greutatea volumica γ [kN/m^3]	18.8	17.6
Porozitatea n [%]	40.8	41.7
Indicele porilor e [-]	0.67	0.70
Gradul de saturare S_r [-]	0.79	0.53
Modulul de deformatie edometric E_{oed} [kPa]	9907	7404
Tasarea specifica	2.6	4.6
e_{200} [cm/m]		
Tasarea specifica suplimetara im_{300} [cm/m]	2.3	3.2
Unghiul de frecare interna φ [°]	17	21
Coeziunea c [kPa]	29	20
Coeficientul de frecare μ [-]	0.30 (2)	0.30 (2)
Presiunea conventionala de baza $\overline{p_{conv}}$ [kPa]	190 (3)	170 (3)

Observatii:

(1) - Valorile parametrilor geotehnici sunt caracteristice;
(2) - Conform NP 112-2014;
(3) - Valoare conform NP 125-2010, pentru fundatii avand latimea talpii B = 1 m si adancimea de fundare Dt = 1 m.

Avand in vedere sensibilitatea la umezire a materialelor din subsolul amplasamentului, proiectarea obiectivelor se va realiza tinanad cont de prevederile „Normativ privind fundarea constructiilor pe pamanturi sensibile la umezire", indicativ NP 125-2010. De asemenea, conform acestui normativ, se vor adopta toate masurile de protectie pentru evitarea umezirii terenului de fundare din precipitatii, din pierderi accidentale ale retelelor hidroedilitare cat si din instalatii tehnologice.

Incintele excavatiilor pentru fundatii vor fi amenajate astfel incat sa permita colectarea si evacuarea rapida a apei pe toata perioada executiei.

Umpluturile din jurul fundatiilor se var executa imediat dupa ce constructia a depasit nivelul terenului natural.

Umpluturile se pot realiza din materiale locale, avandu-se in vedere gradul mediu de compactare al acestora de 98%, iar eel minim de 95%.

Conform NP 125-2010 se interzice alcatuirea umpluturilor / pernelor din material granular permeabil.

Cotele de fundare trebuie sa depaseasca adancimea maxima de inghet, deoarece, datorita fenomenului de inghet-dezghet, terenul se degradeaza, micsorandu-si considerabil capacitatea portanta.

Sapaturile se pot realiza nesprijit, taluzurile avand pante de 1 :1.5 sau, in situatia in care acest lucrú nu este posibil datorită spatiúlúi limitat, se va realiza cu pereti verticali, sprijiniti corespunzator
adancimii si deschiderii excavatiei, respectandu-se prescriptiile normativului privind proiectarea si executia excavatiilor adanci din zonele urbane, NP 120-2014.

Talpa fundatiei va patrunde cel putin 20 cm in terenul natural bun de fundare sau in terenul de fundare imbunatatit.

In excavatiile pentru fundatii se recomanda sa se lase un ultim strat neexcavat, a carui sapare sa se faca numai cu putin timp inainte de turnarea betonului cu scopul de a se evita astfel eventualele deteriorari ale suprafetei terenului de fundare. Inainte de turnarea fundatiilor se va compacta fundul excavatiei.

Nu se vor incarca marginile excavatiilor cu pamant din sapatura si se va urmari aparitia si evolutia eventualelor crapaturi paralele cu marginea excavatiei.

- date geologice generale;

Din punct de vedere geologic amplasamentul aparţine platformi Dobrogei de sud, cuprinsă între masivul Dobrogei Centrale (de care este separat prin falia Capidava-Ovidiu), Platforma Valahă, zona de şelf a Mării Negre(precontinental) şi frontiera de stat cu Bulgaria. Delimitarea Platformei Valahe de Platforma Dobrogei se Sud se face în lungul unei fracturi paralele cu Dunărea, după care platforma Dobrogei de Sud este înălţată.

Dobrogea de Sud prezintă o structură cu trăsături specifice de platformă, având un soclu cristalin, acoperit de o cuvertură groasă de sedimente necutate.

Soclul este alcătuit din gnaise granitice, peste care stau şisturile cristaline mezometamorfice. Cuvertura sedimentară este reprezentată prin ciclul de sedimentare paleozoic de vârstă siluriană şi devoniană, alcătutită litologic din argile cenuşii cu intercalaţii calcaroase, gresii cuarţoase, marne şi marne calcaroase. Ciclul de sedimentare jurasic-cretacic – în acest ciclu se dezvoltă un complex

litofacial predominant carbonatic, reprezentat prin calcare şi dolomite. Ciclul de sedimentare paleogen-miocen superior, reprezentat prin nisipuri verzi glauconitice peste care stau calcarele organogene.

Depozitele Bessarabene sunt dispuse transgresiv peste diferiţi termeni stratigrafici ai Cretacicului, peste Luteţian şi peste Tortonian.

Bessarabianul este constituit în cea mai mare parte a regiunii din două orizonturi distincte – un orizont de argilă verzuie sau cafenie acoperit de un orizont de calcar lumaselic. Acest orizont a fost interceptat de numeroase foraje şi în săpături mai adânci realizate în municipiul Constanţa.

În perioada cuaternară platforma Dobrogei de Sud a fost acoperită cu depozite eoliene de tip loess, care acoperă această arie ca o pătură aproape continuă. Depozitele loessoide au grosimi de la câţiva metri până la aproape 20m(mai groase pe laturile de vest şi est, în depresiuni şi pe văi şi mai subţiri pe platourile interfluviale).

Din punct de vedere geologic, zona studiată se caracterizează prin prezenţa unor formaţiuni sedimentare reprezentate de loessuri şi depozite loessoide din Pleistocen (argile prăfoase de natură loessoidă şi argile) în care apar depozite argiloase, prăfoase.

- date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz;

Amplasamentul studiat a fost investigat, conform temei emise de catre proiectantul general, prin intermediul a opt foraje geotehnice (F1-F8), executate in sistem rotativ uscat, pana la adancimea maxima de 10.00 m.

Pozitia lucrarilor de investigare a fost stabilita in functie de obtinerea unor rezultate concludente referitoare la structura terenului de fundare, dar si de amplasamentul investigat, si este prezentata sub forma grafica in fig. 8.

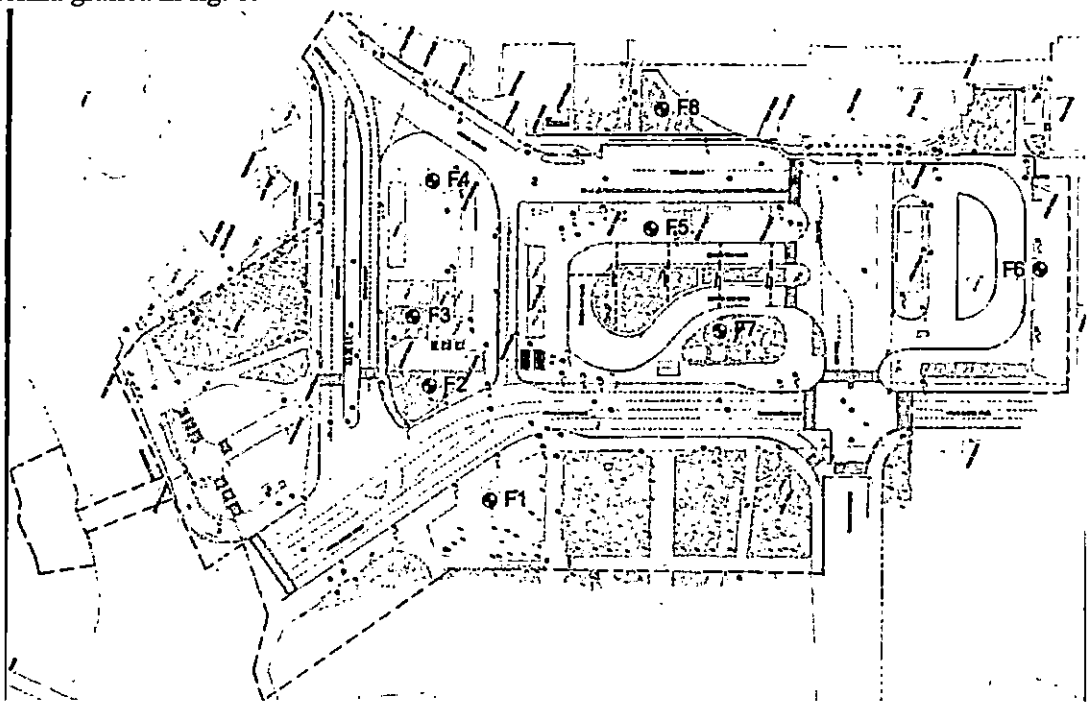


Fig. 8. Amplasamentul investigatiilor geotehnice

Din forajele executate au fost recoltate probe tulburate si netulburate in vederea analizarii acestora in laboratorul geotehnic, pentru a se determina caracteristicile fizico-mecanice ale terenului de fundare.

Din punct de vedere granulometric probele analizate se incadreaza in categoriile: argila prafoasa si praf argilos.

Dupa indicele de plasticitate (Ip), formatiunile coezive se incadreaza in categoria pamanturilor cu plasticitate medie (Ip = 11 -;- 20) si mare (Ip = 21 -;- 35).

Dupa indicele de consistenta (Ie), formatiunile coezive analizate sunt consistente (Ie = 0.51 -;- 0.75), vartoase (Ie = 0. 76-;- 0.99) si tari (Ie= 1.00).

Dupa gradul de umiditate (Sr), formatiunile analizate intra in categoria pamanturilor uscate (Sr < 0.40) si umede (Sr= 0.41 -;- 0.80).

Dupa modulul edometric de deformatie (Eoed), efectuat in stare naturala, depozitele coezive interceptate se incadreaza in categoria pamanturilor cu compresibilitate mare (Eoed = 5000 -;- 10000) si cu compresibilitate medie (Eoed = 10000 ..,.. 20000).

Tasarea specifica suplimentara (im3) determinata prin incercarea de compresiune prin umezire a evidentiat ca pamanturile se incadreaza in categoria celor sensibile la umezire (im3 = 2.6 ..,.. 3.2).

Incercarile de rezistenta la forfecare directa au evidentiat ca unghiul de frecare interna al materialelor argiloase analizate este cuprins intre 16 si 21 °, in timp ce coeziunea este cuprinsa intre 14 si 34 kPa.

Dupa gradul de sensibilitate la inghet, stabilit pe baza indicelui de plasticitate (Ip) si a alcatuirii granulometrice, tipurilor litologice coezive intalnite in lucrarile executate reprezinta pamanturi foarte sensibile la inghet (Ip = 10..,.. 35).

Lucrarile de investigare executate, au evidentiat atat structura cat si tipul terenului natural de fundare, rezultatele obtinute fiind prezentate, in mod sintetic, in acest subcapitol, astfel:

Forajul F1

- 0.00 -0.40 m = pamant vegetal cu pietris;
- 0.40 -1.80 m = umplutura din material argilos-prafos, cu resturi materiale de constructie;
- 1.80 -3.80 m = argila prafoasa, cafeniu - galbena, cu vine de calcar, vartoasa;
- 3.80 - 6. 70 m = praf argilos galben, cu calcar diseminat, vartos;
- 6. 70 - 9.20 m = argila prafoasa, cafenie - galbena, cu vine de calcar, vartoasa;
- 9.20 -10.00 m = praf argilos, galben, cu calcar diseminat, consistent.

Forajul F2

- 0.00 -2.80 m = umplutura din material argilos-prafos, cu bucati de beton si rar piatra sparta;
- 2.80 -3.80 m = umplutura din material argilos-prafos, cu fragmente de caramida si calcar;
- 3.80 - 7.30 m = praf argilos, galben, cu calcar diseminat, consistent;
- 7.30 - 7.80 m = praf argilos cafeniu;
- 7.80 -8.80 m = argila prafoasa, cafenie - galbena, cu vine de calcar, vartoasa;
- 8.80 - 9.30 m = argila prafoasa, galbena - cafenie, cu concretiuni de calcar, consistenta;
- 9.30 -10.00 m = praf argilos, galben, cu calcar diseminat, consistent.

Forajul F3

- 0.00 -2.30 m = umplutura din material argilos-prafos, cu resturi materiale de constructie si piatra sparta;
- 2.30 -3.50 m = argila prafoasa, galbena -cafenie, cu vine de calcar, vartoasa;
- 3.50 -4.20 m = praf argilos galben, cu calcar diseminat, consistent;
- 4.20 -6.30 m = argila prafoasa, galbena - cafenie, cu vine de calcar, vartoasa;
- 6.30 - 7.60 m = praf argilos galben, cu calcar diseminat, consistent;
- 7.60 - 9.00 m = argila prafoasa, cafenie - galbena, cu calcar diseminat, consistenta;
- 9.00 -10.00 m = praf argilos, galben, cu calcar diseminat, consistent.

Forajul F4
- 0.00 - 0.05 m = beton asfaltic;
- 0.05 -0.15 m = beton de ciment;
- 0.15 -0.35 m = umplutura din piatra sparta cu material argilos - prafos;
- 0.35 - 2.00 m = umplutura din material argilos-prafos, cu pietris si resturi materiale de constructie;
- 2.00 - 3.80 m = praf argilos, loessoid, galben, cu vine de calcar si macropori, vartos;
- 3.80 -5. 70 m = argila prafoasa, cafenie -galbena, cu calcar diseminat, vartoasa;
- 5.70 -7.70 m = praf argilos, galben -cafeniu, cu vine de calcar, consistent;
- 7. 70 -8.80 m = argila prafoasa, cafenie -galbena, cu vine de calcar, consistenta;
- 8.80 -10.00 m = praf argilos, galben, cu calcar diseminat, consistent.

Forajul FS
- 0.00 -1.30 m = umplutura din material argilos-prafos, cu piatra sparta;
- 1.30 -4. 70 m = argila prafoasa, cafenie -galbena, cu vine de calcar, vartoasa;
- 4. 70 -6.00 m = praf argilos galben -cafeniu, cu calcar diseminat, consistent.

Forajul F6
- 0.00 -0.40 m = pamant vegetal cu pietris;
- 0.40 -1.20 m = argila prafoasa, cafenie -galbena, calcar diseminat, vartoasa;
- 1.20 -2.80 m = praf argilos, loess, galben, cu vine de calcar si macropori, tare;
- 2.80 -4.40 m = argila prafoasa cafenie -galbena, cu concretiuni de calcar, vartoasa;
- 4. 70 -6.00 m = praf argilos galben, cu vine de calcar, consistent.

Forajul F7
- 0.00 -0.30 m = pamant vegetal cu rar pietris;
- 0.30 -0.60 m = umplutura din material argilos-prafos;
- 0.60 -1.00 m = argila prafoasa, cafenie, cu calcar diseminat, vartoasa;
- 1.00 -2.00 m = praf argilos, loess, galben, cu vine de calcar si macropori, tare.

Forajul F8
- 0.00-0.20 m = pamant vegetal;
- 0.20 -0.60 m = umplutura din material argilos-prafos, cu piatra sparta;
- 0.60 -0.90 m = argila prafoasa cafenie;
- 0.90 -1.80 m = argila prafoasa, cafenie -inchisa, vartoasa;
- 1.80 -2.00 m = argila prafoasa cafenie, vartoasa.

In forajele geotehnice executate nu s-a interceptat nivelul hidrostatic sau infiltratii de apa.

- încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare;

Din punct de vedere al incadrarii in zonele de rise natural, aria in care se situeaza zona studiata se incadreaza astfel:
- Cutremurele de pamant: zona de intensitate seismica pe scara MSK este 71, cu o perioada de revenire de cca. 100 ani.
- Inundatii: aria studiata se incadreaza in zona cu cantitati de precipitatii cuprinse intre 100 si 150 mm in 24 de ore, cu arii afectate de inundatii datorate revarsarii unui torent.
- Alunecari de teren: zona in care se afla amplasat perimetrul cercetat, este caracterizata cu potential scazut si probabilitate practic foarte redusa de alunecare.

- caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic.

Reteaua hidrografica a teritoriului judetului Constanta se imparte in doua unitati distincte si anume:

grupa danubiana si grupa maritima.

Raurile din grupa danubiana dreneaza partea vestica a judetului, majoritatea lor terminandu-se prin limane fluviatile.

Raurile din grupa maritima dreneaza in general partea estica a judetului. Cel mai important rau dintre acestea este Casimcea care isi are izvoarele langa comuna Razboieni, in platforma inalta din judetul
Tulcea, la o altitudine de 300 m si se varsa in lacul Tasaul.

Avand in vedere configuratia morfologica si geologica a amplasamentului, se considera ca apele
subterane au o prezenta redusa.

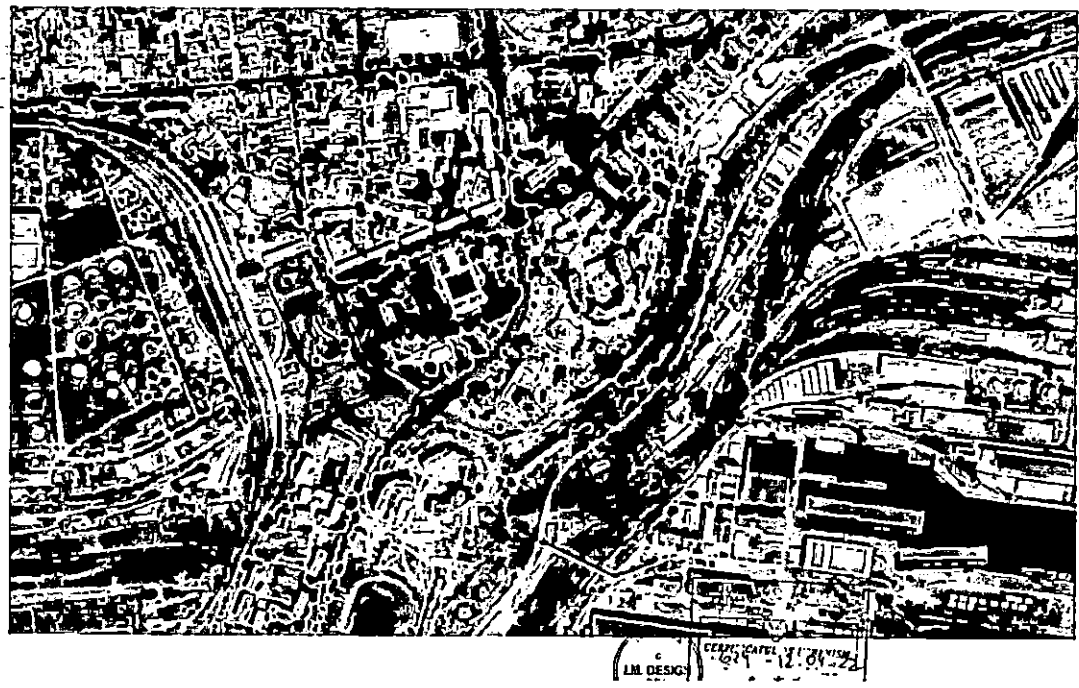
3.2 Regimul juridic

a) natura proprietăţii sau titlul asupra construcţiei existente, inclusiv servituţi, drept de preempţiune;

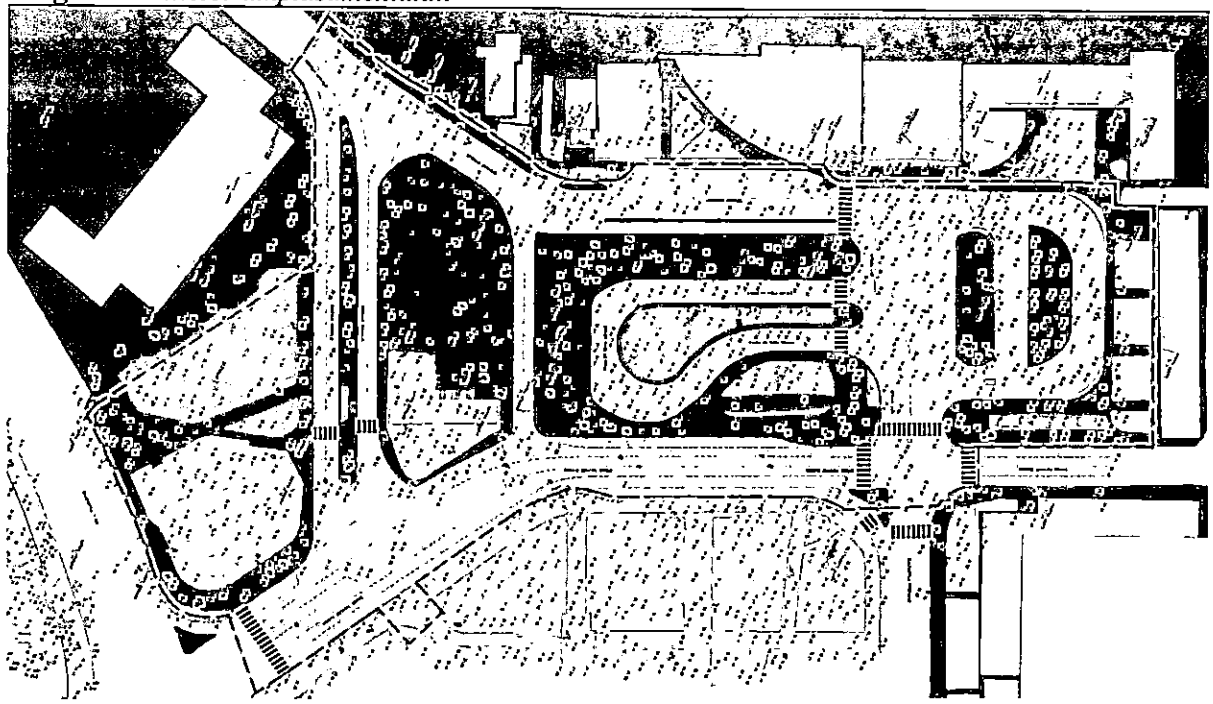
Terenul este situate în intravilanul minicipiului Constanţa.

Imobilele au mai mulţi proprietari şi sunt identificate cu numerele cadastrale de carte funciară: 214179, 226800, 227666, 227668, 227669, 229019, 229726, 2229726-C1, 244520, 238826, 241234 conform extraselor de carte funciară eliberate în 2022.

Incadrare:



Imagine a limitelor amplasamentului:



b) destinaţia construcţiei existente;

Folosirea actuală a terenului este de curţi construcţii şi parc.

c) includerea construcţiei existente în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum şi zonele de protecţie ale acestora şi în zone construite protejate, după caz;

Nu este cazul.

d) informaţii/obligaţii/constrângeri extrase din documentaţiile de urbanism, după caz;

Interdicţii de construire:

- pentru zona ZRV1A se interzic orice intervenţii care contravin legilor şi normelor în vigoare, se interzic orice schimbari ale funcţiunilor spaţiilor verzi publice şi specializate şi diminuarea suprafeţelor interzise; nu se admit nici un fel de intervenţii care depreciază caracterul zonelor protejate, este interzisă în perimetrul de protecţie amplasarea de obiective şi desfăşurarea de activităţi cu efecte dăunătoare asupra vegetaţiei şi amenajărilor; se interzic orice amenajări care să atragă locuitorii în spaţiile de protecţie faţă de infrastructura tehnică reprezentată de circulaţii majoreşi de reţele de transport a anergiei electrice şi gazelor; se interzice tăierea arborilor fără autorizaţia autorităţilor locale,legal abilitate.
- pentru zona ZRL4 nu există interdicţii temporare/definitive de construire.

3.3 Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcţional-arhitectural şi tehnologic:

a) caracteristici tehnice şi parametri specifici obiectivului de investiţii;

o categoria şi clasa de importanţă;

Obiectivul de investiție este încadrat în categoria de importanță "C", conform legislației în vigoare și clasa III de importanță.

- cod în Lista monumentelor istorice, după caz;
  Nu este cazul.
- an/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție;
  Nu este cazul.
- suprafața construită;
  Suprafata totala de interventie este de aproximativ ~35.750mp din care ~14.938mp neintabulati reprezentati de strazi si platforme betonate.
  Intervenția are următoarele suprafețe construite:
  - OB.2: Obc.2.3 – Suprafață construită = 164,00 mp
  - OB.3: Obc.3.1 – Suprafață parcare = cca.1.800,00 mp
  - OB.4: Obc.4.1 – Suprafață construită = 2.203,00 mp
- suprafața construită desfășurată;
  Intervenția are următoarele suprafețe desfășurate:
  - OB.2: Obc.2.3 – Suprafață desfășurată = 164,00 mp
  - OB.4: Obc.4.1 – Suprafață desfășurată = 11.572,00 mp
- valoarea de inventar a construcției;
  Valoarea de inventor pentru obiectivul de interveție este regăsită în adresa înaintată de către Direcția de Urbanism și Patrimoniu din cadrul Primăriei Municipiului Contanța, conform documentației deținută de către beneficiar/investitor.

Prin prezentul studiu se demareaza procesul de transformare a zonei prin amenajarea coerenta a spatiului urban ce deserveste populatia municipiului Constanta. In cadrul obiectivului de investitii se propune demolarea cladirilor cu caracter provizoriu si temporar existente si reamenajarea zonei urbane pietonale si carosabile, precum si amenajarea unei zone din Parcul Garii pentru a realiza o Piata Urbana a Garii Constanta care sa beneficieze de o identitate arhitecturala si functionala. Proiectul propune crearea de facilitati de circulatie si transport urban, organizarea functionala si estetica a spatiilor pietonale in raport cu spatiile de circulatie si in raport cu spatiile verzi, crearea de statii de autobuze si autocare dotate cu echipamente de ultima generatie pentru incarcarea autovehiculelor electrice de transport urban, cu peroane si zone de asteptare acoperite si/ sau umbrite pentru populatia ce utilizeaza sistemele de transport in comun, crearea de zone amenajate pentru parcarea autoturismelor pentru calatori/ navetisti sau transportatori, cu posibilitatea parcarii pe perioade lungi atat in parcarea amenajata la sol cat si in parcarea supraetajata, crearea de zone de asteptare si relaxare, de circulatie pietonala si loisir.

In cadrul obiectelor proiectate vor fi tratate modernizarea si cresterea confortului si eficientei energetice, va fi luata in calcul reducerea durabila a cheltuielilor de exploatare si a consumurilor de utilitati: energie electrica, gaz metan, energie termica (eficientizare energetica, surse regenerabile, optimizare trasee, contorizare, automatizare etc.), consum de apa potabila (reciclare, detectare scurgeri etc.); instalatii interioare termice, sanitare si de iluminat aferente cladirii vor viza reducerea consumului de energie termica pentru incalzire, a consumului de apa rece si energie termica pentru apa calda de consum si a consumului de energie electrica pentru iluminat artificial.

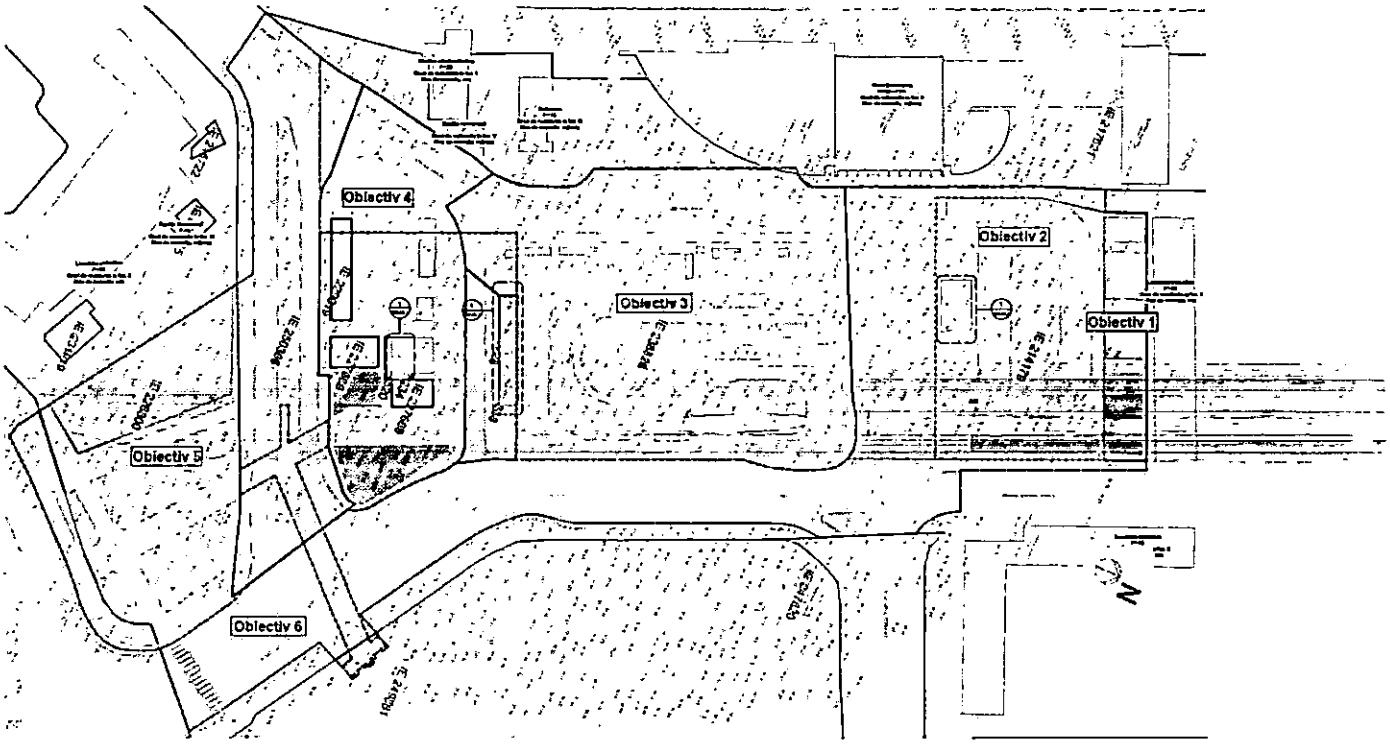
Au fost respectate prevederile Legii nr. 372/2005 privind performanta energetica a cladirilor, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, inclusiv normele metodologice de aplicare, prin proiect fiind propuse siteme de inalta eficienta energetica.

Documentatia tehnica a fost intocmita tinandu-se cont de realizarea unor adaptari suplimentare fata de cerintele minime ce decurg din Ordinul nr. 189 din 2013 pentru aprobarea reglementarii tehnice "Normativ privind adaptarea cladirilor civile si spatiului urban la nevoile individuale ale persoanelor

cu handicap, indicativ NP 051-2012 Revizuire NP 051/2000"; Zonele de promenade propuse vor fi dotate cu siteme inteligente de directionare prin sunet, lumina si materiale adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilitati.

In ceea ce priveste legislatia in vigoare privind securitatea la incendiu a acestor tipuri de amenajari si cladiri, aceasta cuprinde: H.G. 571 / 2016 pentru aprobarea categoriilor de constructii si amenajari care se supun avizarii si/sau autorizarii privind securitatea la incendiu, Legea 307/2006 privind apararea impotriva incendiilor, O.M.A.I. nr. 129/ 2016 privind Normele metodologice privind avizarea si/ sau autorizarea de securitate la incendiu si protectie civila.

OBIECTE ALE OBIECTIVULUI MIXT DE INVESTITII:



Plan de situatie

SP-1 – Varianta Maximala

Varianta maximală (SP-1) presupune implementarea următoarelor obiective:
OBIECTIV 1: Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile
OBIECTIV 2: Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) și demolare construcții provizorii
Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol și amenajare peisagistică liberă de construcții
Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spațiu "info point"
OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale și demolare construcții provizorii
Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară
Obiect 3.2 Construire stație acoperită autobuze
Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electronica
Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete
Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale

OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală şi demolare construcţii provizorii
Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)
Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală şi amenajare peisagistica
OBIECTIV 5: Modernizare spaţii verzi, pasaj pietonal subteran existent şi extinderea acestuia
Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spaţii pietonale conexe
Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală şi pasaj subteran pietonal existent
Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul
OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile şi pietonale

SP-2 – Varianta Minimala

Varianta minimală (SP-2) presupune implementarea obiectivelor prezentate la varianta maximală **FĂRĂ IMPLEMENTAREA OBIECTIVULUI 1 si OBIECTIVULUI 2** astfel varianta minimală presupune:
OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale şi demolare construcţii provizorii
Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară
Obiect 3.2 Construire staţie acoperită autobuze
Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electronica
Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete
Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale
OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală şi demolare construcţii provizorii
Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)
Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală şi amenajare peisagistica
OBIECTIV 5: Modernizare spaţii verzi, pasaj pietonal subteran existent şi extinderea acestuia
Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spaţii pietonale conexe
Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală şi pasaj subteran pietonal existent
Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul
OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile şi pietonale

b) varianta constructivă de realizare a investiţiei, cu justificarea alegerii acesteia;

SP-1 – Varianta Maximala este preferată pentru implementare

Avand in vedere faptul ca proiectul este unul de anvergura care presupune crearea unei noi identitati pentru Piata Garii Constanta, este important ca acesta sa fie realizat cu tot ce tine de organizarea spatiilor verzi, a parcarilor si a traseelor pietonale. De asemenea, construcţia unui centru de informare tip "info-point" şi implementare unei parcări de scurtă durată ori pentru taxi în imediata apropriere a gării este un avantaj atât din punct de vedere turistic cât şi pentru locuitorii oraşului care lucrează ori au nevoie să călătorească.

Din punct de vedere constructiv nu sunt diferente intre cele doua variante; in ambele variante sunt propuse aceleasi constructii spre realizare, diferenta facandu-se prin renuntarea la implementarea primelor doua obiective de investie.

Mai jos sunt descrise obiectele de interventie pentru varianta aleasa a fi implementata:

OBIECTIV 1: Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile

Amenajarea are ca obiectiv realizarea unor zone de loisir, zone de odihna si promenada, amenajate cu mobilier urban realizat din materiale durabile.

Amenajarea peisagistica joaca un rol important in crearea atmosferei calde nou create, zona fiind revitalizata cu jardiniere, palcuri de arbusti, zone de gazon si vegetatie corespunzatoare climei si adaptat mediului urban analizat.

OBIECTIV 2: Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) şi demolare construcţii provizorii

Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol şi amenajare peisagistică liberă de construcţii

a) destinaţie şi funcţiuni;

In situatia existenta exista imobile si constructii provizorii pe zona de interventie care sunt vizate spre demolare.

Amenajarea este destinata stationarii temporare a autovehiculelor si va cuprinde:

- amenajare parcare autoturisme la sol cu sistem de taxare cu bariere;
- amenajare zona stationare taxiuri;
- amenajare promenada pietonala cu mobilier urban;
- sistem de iluminat stradal

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Amenajarea vine in ajutorul circulatiei, reorganizand fluxul tuturor participantilor la trafic.

Se vor crea atat benzi special destinate mijloacelor de transport in comun (autobuze, autocare, taxiuri) cat si parcari organizate la sol pentru autoturisme.

Se vor amenaja mai multe zone de parcare pentru autoturisme la sol cu sistem de taxare cu bariere.

Minim 30% din numarul total de locuri de parcare vor fi prevazute cu infrastructura pentru statii electrice de incarcare si pentru 10% se vor monta statii de incarcare.

Se vor continua traseele piestelor de biciclete propuse prin studiile de avizare realizate pe Bulevardul Ferdinand.

Iluminatul stradal va fi compus din stalpi de iluminat stradal si stalpi si lampi de sol pentru iluminatul zonelor pietonale; acesta va fi dotat cu sisteme inteligente (panouri solare, turbine eoliene) si geometrie adaptata conceptului architectural propus.

c) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 50 ani.

Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spaţiu "info point"

Imobilul va avea destinatie de cladire administrativa cu sala de asteptare si zone pentru informare turistica. Constructie proiectata pentru functiuni administrative, cu spatii conexe, aferente pentru functionare (incaperi tehnice, zone aprovizionare, grupuri sanitare).

Functiunea principala a obiectului este de spatiu administrative şi informare turistica.

a) Caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Caracteristicile constructiei

Suprafata Construita	Aprox. 164 mp
Regim de înălţime	P
Hmax	9,5 m

Topografia zonei este aproximativ plana.

Cladirea are regimul de inaltime P+1E. Structura de rezistenta este formata din cadre metalice alcatuite din profile laminate tip HEA si IPE. Planseul intermediar va fi realizat in solutie compozita, tabla cutata peste care se va aseza beton armat, tot pachetul ajungand la o grosime de cca. 15cm.

Inaltimea parterului este de 4m iar inaltimea totala a struturii este de cca. 9m.

Fundatiile vor fi de tip fundatii izolate sub stalpii metalici, pe contur si in unele zone interioare existend si grinzi continue. Cladirea are regimul de inaltime Parter. Structura de rezistenta este formata din cadre metalice alcatuite din profile laminate tip HEA si IPE.

Inaltimea parterului este de 4m iar inaltimea totala a struturii este de cca. 9m.

Fundatiile vor fi de tip fundatii izolate sub stalpii metalici, pe contur si in unele zone interioare existând si grinzi continue.

Placa de pardoseala va avea o grosime de 20cm si va fi de tip dala flotanta asezata pe un strat de pamant/balast compactat. Imobilul va fi dotat cu sisteme eficiente energetic si anume: panouri fotovoltaice, panouri solare, pompe de caldura si recuperatoare de caldura.

Se vor respecta retragerile minime si aliniamentul fata de strada conform reglementarilor urbanistice ale zonei.

b) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia cladirii, durata minima de functionare este de 50 ani. Pot fi preconizate schimbari de functiune.

OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, strazi, platforme pietonale şi demolare construcţii provizorii

Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară

a) destinaţie şi funcţiuni;

Amenajarea este destinată întâmpinării călătorilor şi este propusă să funcţioneze ca zonă de relaxare şi loisir, evidenţiind faţada principală a Gării Constanţa şi legând astfel imobilul, prin noua amenajare, de noua piaţă urbană rezultată. Aceasta va cuprinde următoarele tipuri de intervenţii:

- amenajare promenada pietonala cu mobilier urban;
- sistem de iluminat stradal

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Platformele pietonale vor fi bine delimitate, dotate cu zone de loisir, zone de odihna,si promenada, amenajate cu mobilier urban realizat din materiale durabile precum beton usor/lemn compozit/piatra calcaroasa, prevazut cu sisteme inteligente de recuperare a energiei.

Se vor continua traseele piestelor de biciclete propuse prin studiile de avizare realizate pe Bulevardul Ferdinand.

Iluminatul zonelor pietonale; acesta va fi dotat cu sisteme inteligente (panouri solare, turbine eoliene) si geometrie adaptata conceptului architectural propus.

Amenajarea peisagera joaca un rol important in crearea atmosferei calde nou create, zona fiind revitalizata cu jardiniere, palcuri de arbusti,, zone de gazon si vegetatie corespunzatoare climei si adaptat mediului urban analizat.

c) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 40 ani.

Obiect 3.2 Amenajare staţie acoperită autobuze

Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica

a) destinaţie şi funcţiuni;

In situatia existenta exista imobile si constructii provizorii pe zona de interventie care sunt vizate spre demolare.

Situatia actuala a terenului studiat se prezinta ca o zona destructurata, populata cu cladiri provizorii si permanente, preponderant cu functiune comerciala, din materiale degradate si in dezacord cu conditiile actuale de dezvoltare durabila.

Se propune construirea obiecului de investitie **Parcare (Statie) Acoperita Autobuze si Autocare cu statii de incarcare si peron calatori.** Constructia este destinata stationarii autovehiculelor, adapostirii impotriva factorilor de mediu (soare, ploaie, vant, zapada) atat calatorilor cat si autovehiculelor.

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Caracteristicile constructiei

Amprenta max. la sol ale constructiei	100m x 15m
Suprafata amprenta la sol copetina autobuze	Aprox. 1500 mp
Inaltimea maxima	10m

Cladirea are regimul de inaltime Parter si este alcatuita dintr-o structura metalica de tip pendul inverast, cu un stalp central in forma de V si un acoperis rezemat in consola atat pe latura frontala cat si pe cea posterioara . Suprafata parcarii este de cca. 1500mp.

Structura metalica este alcatuita din profile laminate IPE, HEA si profile de tip rectangular. Acoperisul va fi contravantuit pentru o comportare de tip saiba rigidsa.

Fundatiile vor fi de tip fundatii izlate alcatuite din bloc de beton armat si cuzinet. Stalpii sunt incastrati in fundatie prin intermediul buloanelor de ancoraj.

Inchiderea propusa este din material partial translucent de tip ETFE , policarbonat sau sticla securizata. Acoperirea va avea sisteme eficiente de captare a energiei solare (panouri fotovoltaice) ce vor fi conectate la reteaua de distrbutie locala pentru energie electrica sau vor alimenta sistemul de iluminare propriu.

Constructia va avea peroane destinate calatorilor dotate cu obiecte de mobilier urban, banci, cosuri gunoi, etc.

Statiile de incarcare electrica vor fi amplasate adiacent zonei de stationare, pe un traseu distinct, al liniei de incarcare pentru autobuzele electrice.

Peroanele vor fi dotate cu sisteme de afisaj electronic al orarului si informatiilor de trafic aferente liniei de circulatie.

c) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;
Avand in vedere destinatia cladirii, durata minima de functionare este de 40 ani.

Obiect 3.4 Amenajare parcare acoperită biciclete
Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale

a) destinaţie şi funcţiuni;

In situatia existenta exista imobile si constructii provizorii pe zona de interventie care sunt vizate spre demolare.

Amenajarea este destinata stationarii temporare a autovehiculelor si va cuprinde:

- resistematizare si reamenajare sensuri si trasee de circulatie pentru toate categoriile de utilizatori ai zonei carosabile;
- amenajare promenada pietonala cu mobilier urban;
- sistem de iluminat stradal

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Se vor continua traseele piestelor de biciclete propuse prin studiile de avizare realizate pe Bulevardul Ferdinand.

Plaformele pietonale vor fi bine delimitate, dotate cu zone de loisir, zone de odihna,si promenada, amenajate cu mobilier urban realizat din materiale durabile, prevazut cu sisteme inteligente de recuperare a energiei. Se va pune accentul pe pavaj si legaturile intre Gara – Piata Garii – Parcul Garii. Traseele de circulatie vor fi directionate atat prin finisajul de pardoseala cu cromatica distincta, din

materiale naturale specific zonei (piatra calcaroasa de dobrogea, granit, deck din material compozit cu baza lemnoasa) cat si prin sistemele de iluminat inglobate in pardoseala.

Amenajarea peisagera joaca un rol important in crearea atmosferei calde nou create, zona fiind revitalizata cu jardiniere, palcuri de arbusti, zone de gazon si vegetatie corespunzatoare climei si adaptat mediului urban analizat.

O importanta deosebita li se ofera si persoanelor cu dizabilitati prin adaptarea trecerilor de pietoni, si ale traseelor principale de circulatie la nevoile acestra, inclusiv marcarea prin pavaj tactil şi montarea sistemelor de semnalizare sonoră şi vizuală în intersecţii.

Iluminatul stradal va fi compus din stalpi de iluminat stradal si stalpi si lampi de sol pentru iluminatul zonelor pietonale; acesta va fi dotat cu sisteme inteligente (panouri solare, turbine eoliene) si geometrie adaptata conceptului architectural propus.

c) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 50 ani.

OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală şi demolare construcţii provizorii

Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)

La momentul elaborarii prezentului studiu, pe zona propusa spre amenajare se gasesc cladiri cu caracter provizoriu si permanent propuse spre demolare.

Amenajarea vine in sprijinul orasului, oferind noi spatii amenajate pentru parcare, in conditii de siguranta ridicata atat impotriva intemperiilor cat si impotriva posibilelor accidente rutiere. Deasemenea, parcarea supraetajata vine cu facilitate de parcare pe perioade lungi, deservind atat calatorii sezonieri utilizatori ai sistemului de transport fevroviar sau de transport public urban cat si persoanele care doresc sa utilizeze sisteme inteligente de transport de tipul park and ride.

Parcare publica supraetajata este destinata stationarii autovehiculelor este conectata atat cu circulatia rutiera prin caile de acces carosabile cat si cu circulatia pietonala, prin iesirile prevazute in zonele amenajate ale pasajului pietonal.

Tot in zona de acces pietonal va fi construita o toaleta publica, si aceasta fiind prevazuta cu sisteme de utilizare a energiei regenerabile, apa calda fiind obtinuta prin intermediul unor panouri solare montate pe cladirea parcarii supraetajate, iar iluminatul fiind sustinut de sistemele de panouri fotovoltaice instalate pe fatada cladirii.

Iluminatul arhitectural vizeaza sisteme de tip led si preponderent corpuri de iluminat de tip proiector cu incarcare solara.

Fatadele clădirii sunt realizate dintr-un mesh pe structură metalică, respectând procentul de suprafaţă liberă, cu pereţi deschişi spre exterior pe feţe opuse şi fiecare reprezintă minim 50% din suprafaţa totală a faţadei deschise, astfel fiind considerată o clădire puternic ventilată natural (clădire deschisă). Structura meshului are rezistenta la foc cel putin C0 (CA1).

a) **caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;**

Caracteristicile constructiei

Dimensiunile max. la sol ale constructiei	55m x 40m
Suprafata Construita	Aprox. 2.203,00 mp
Suprafata desfasurata	Aprox. 11.572,00 mp
Regim de înălţime propus	S+P+3E
Hmaxim	16m

Name	Suprafata
Terasa	2369 m²

Suprafata Terasa	2369 m²
Subsol -1	2197 m²
Parter	2203 m²
Etaj 1	2391 m²
Etaj 2	2391 m²
Etaj 3	2391 m²
Suprafata Desfasurata Totala	11572 m²
	13941 m²

Constructia propusa va avea destinatia de parcare publica. Aceasta este atat subterana cat si supraterana, avand subsol, parter si 3 etaje; parcajul va fi inchis (subsol), avand pe toate laturile inchideri perimetrale (pereti si plansee) si deschis (parter si etaje) doar cu inchideri partiale perimetrale si descoperit.

Constructia are regimul de inaltime S+P+3E si terasa circulabila, are forma regulata atat in plan cat si pe verticala. Structura de rezistenta a cladirii este formata dintr-un sistem dual, cadre din beton armat si pereti din beton armat. Stalpii au dimensiunea de 50x70cm, peretii vor avea grosimi variabile intre 30 si 40 cm iar grinzile de cadru au sectiunea de 40x70cm. Placile vor avea grosime de 20cm la toate nivelurile cu exceptia zonei de peste adapostul de protective civila unde grosimea va fi de 25cm. Inaltimile de nivel sunt de 3.10m pentru subsol respectiv 2.9m pentru nivelurile din suprastructura. Sistemul de fundare este realizat dintr-un radier general in grosime de 80cm, radier ce se va aseza pe un strat de beton de egalizare de cca. 10cm. radierul se va evaza de la fata peretului lateral cu o lungime de cca. 70x80cm.

Numarul estimat aproximativ de locuri de parcare va fi de 307 locuri, dintre care 253 locuri supraterane si 54 subterane. Astfel, constructia propusa de incadreaza in parcaj de tip P2 la subsol – intre 101 si 300 de autoturisme – două accesuri cu câte un fir de circulaţie sau un acces cu două fire de circulaţie la parcajele tip P2– conform *Normativ de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme, indicativ NP 127:2009*

Minim 20% din numarul total de locuri de parcare vor fi prevazute cu infrastructura pentru statii electrice de incarcare, iar pentru 10% vor fi instalate puncte de incarcare.

Pe distanţă de cel puţin 4 m de la marginea căilor de circulaţie exterioare carosabile, panta rampelor de acces şi circulaţie, se recomandă să nu fie mai mare de 5%.

Indicatoarele de semnalizare şi marcare a traseului şi modului de deplasare al autoturismelor în parcaj, vor fi conformate potrivit prevederilor legislaţiei rutiere în vigoare, asigurându-se prevederea obligatorie a acestora prin proiectare. Parcarea supraetajata va fi dotata cu noduri de circulatie verticala, scari si lifturi.

Cel puţin 1% din locurile de parcare situate cât mai aproape de accesele în parcaj, vor fi conformate pentru handicapaţii locomotori. La amplasarea acestor locuri se va ţine seama şi de asigurarea protejării circulaţiei pietonale a acestora.

În afara circulaţiilor pentru autoturisme, constructia propusa va avea asigurate 2 căi de evacuare a persoanelor, astfel dispuse încât distanţa până la o cale de evacuare să nu depăşească 40m când evacuarea se face în două direcţii. Căile de evacuare a persoanelor (uşi, coridoare, scări), se alcătuiesc şi dimensionează astfel încât să asigure trecerea numărului de fluxuri de evacuare, determinat conform normelor. Coridoarele şi scările se alcătuiesc din materiale şi elemente incombustibile C0, rezistente la foc cel puţin 1 h – conform *Normativ pentru proiectarea şi execuţia parcajelor pentru autoturisme, indicativ NP 24-97, din 28.11.1997.*

b) **durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;**
Avand in vedere destinatia cladirii, durata minima de functionare este de 50 ani.

Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală și amenajare peisagistica

a) destinație și funcțiuni;

Pasajul subteran pietonal existent va primi o noua imagine si va crea o mai buna relatie trecator – spatiu urban prin amenajari peisagere.

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare și de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Pasajul, cu o lungime aproximativa de 60 m, va fi modernizat cu gradene si locuri de odihna, loisir, iluminat ambiental, pavaj si mobilier urban.

Alimentarea surselor de iluminat va fi realizata in mod eficient energetic de la panourile solare si turbinele eoliene din imediata apropiere.

La nivelul pavajului si al peretilor va exista iluminat de tip led interactive, structure speciale de sustinere a vegetatiei de tipul peretilor verzi, jardiniere si console.

Legatura cu cota strazii se va face prin gradene amenajate cu locuri de stat si spatii verzi, dar si prin scari acoperite.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 50 ani.

OBIECTIV 5: Modernizare spații verzi, pasaj pietonal subteran existent și extinderea acestuia

Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spații pietonale conexe

Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent

d) destinație și funcțiuni;

Pasajul subteran pietonal existent va primi o noua imagine si va crea o mai buna relatie trecator – spatiu urban prin amenajari peisagere.

e) caracteristici, parametri, nivel de echipare și de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Pasajul, cu o lungime aproximativa de 130 m, va fi modernizat cu gradene si locuri de odihna, promenade, loisir, iluminat ambiental, pavaj si mobilier urban.

Alimentarea surselor de iluminat va fi realizata in mod eficient energetic de la panourile solare si turbinele eoliene din imediata apropiere.

La nivelul pavajului si al peretilor va exista iluminat de tip led interactive, structure speciale de sustinere a vegetatiei de tipul peretilor verzi, jardiniere si console.

Legatura cu cota strazii se va face prin gradene amenajate cu locuri de stat si spatii verzi, dar si prin scari acoperite.

In alveolele amenajate vor putea fi organizate evenimente ocazionale destinate publicului iubitor de arta, prn organizarea de concerte, evenimente cinefile, targuri, expozitii, cursuri de dans etc, spatial beneficiind de o zona cu scena mobile si gradene din materiale usoare ancorate de gradenele de pamant in care vor predomina amenajarile peisagistice cu vegetatie de dimensiuni reduse. Perimetral, micile alveole cu caracter de piatete urbane vor fi marginate de un sir dens de vegetatie inalta ce va functiona ca bariera fonica si vizuala dar si ca rol de protectie sporita fata de limita strazii.

f) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 50 ani.

Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul

a) destinație și funcțiuni;

Noul pasaj pietonal va crea o legatura intre pasajul pietonal existent si parc.

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Noul pasaj, cu o lungime aproximativa de 60 m, va fi dotat cu gradene si locuri de stat, iluminat ambiental, pavaj si mobilier urban si va face legatura Pietei garii Constanta cu Parcul Garii, prin alveola centrala a pasajului subteran existent. Local pot fi amenajate terase sezoniere pentru sporirea gradului de vizitare al zonei.

Alimentarea surselor de iluminat va fi realizata in mod eficient energetic de la panourile solare si turbinele eoliene din imediata apropiere.

La nivelul pavajului si al peretilor va exista iluminat de tip led interactiv

Legatura cu exteriorul se va realiza prin gradene amenajate cu locuri de stat si spatii verzi, dar si prin scari extegrioare preva zute cu o cppertina c ear putea devein un reper al parcului..

c) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 50 ani.

OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile şi pietonale

a) destinaţie şi funcţiuni;.

Amenajarea este destinata modernizării drumurilor carosabile şi pietonale si va cuprinde:

- resistematizare si reamenajare sensuri si trasee de circulatie pentru toate categoriile de utilizatori ai zonei carosabile;
- sistem de iluminat stradal

b) caracteristici, parametri, nivel de echipare şi de dotare, date tehnice specifice, preconizate;

Amenajarea vine in ajutorul circulatiei, reorganizand fluxul tuturor participantilor la trafic.

Se vor crea benzi special destinate mijloacelor de transport in comun (autobuze, autocare, taxiuri).

Se vor continua traseele piestelor de biciclete propuse prin studiile de avizare realizate pe Bulevardul Ferdinand.

O importanta deosebita li se ofera si persoanelor cu dizabilitati prin adaptarea trecerilor de pietoni, si ale traseelor principale de circulatie la nevoile acestra, inclusiv marcarea prin pavaj tactil şi montarea sistemelor de semnalizare sonoră şi vizuală în intersecţii.

Iluminatul stradal va fi compus din stalpi de iluminat stradal si stalpi si lampi de sol pentru iluminatul zonelor pietonale; acesta va fi dotat cu sisteme inteligente (panouri solare, turbine eoliene) si geometrie adaptata conceptului architectural propus.

c) durata minimă de funcţionare apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse;

Avand in vedere destinatia amenajarii, durata minima de functionare este de 50 ani.

3.4 Costurile estimative ale investiţiei:

- costurile estimate pentru realizarea obiectivului de investiţii, cu luarea în considerare a costurilor unor investiţii similare, ori a unor standarde de cost pentru investiţii similare corelativ cu caracteristicile tehnice şi parametrii specifici obiectivului de investiţii;

Nota:

Costurile estimate sunt precizate in Devizul General, atasat – Anexa 9 .

Pentru toate datele privitoare la analiza economică se va consulta Documentaţia ataşată prezentului conţinut cadru(A.C.B. =analiza cost-eficacitate).

Costurile estimate nu includ cheltuielile pentru exproprierile de utilitate publica necesare realizării obiectivului, cf. Legii nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică.

- costurile estimative de operare pe durata normată de viață/de amortizare a investiției publice.

Pentru toate datele privitoare la analiza economică se va consulta documentația atașată prezentului conținut cadru (A.C.B. =analiza cost-eficacitate) – Anexa 8.

3.5 Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

- **studiu topografic;**

Studiu topografic a fost realizat de S.C. EUROSURVEY S.R.L și se găsește anexat prezentei documentații (Anexa 5).

- **studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitate a terenului;**

Studiu geotehnic a fost realizat de D&C EXPERT PROIECTARE STRUCTURI S.R.L și se găsește anexat prezentei documentații (Anexa 6).

- **studiu hidrologic, hidrogeologic;**

Nu este cazul

- studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;

- **studiu de trafic și studiu de circulație;**

Studiu de trafic a fost realizat de Interactive Transport Planning S.R.L. și se găsește anexat prezentei documentații (Anexa 7).

- **raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;**
- **studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere;**
- **studiu privind valoarea resursei culturale;**

Nu este cazul.

- **studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției.**

Nu este cazul.

3.6 Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a

construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică.

Prin proiectul propus se doreste transformarea zonei, prin amenajarea coerentă a spațiului urban ce deserveşte populația municipiului Constanța şi persoanele care sosesc sau pleacă din această zonă, fie pe cale rutieră, fie pe cale ferată. În cadrul obiectivului de investiții se propune demolarea cladirilor cu caracter provizoriu şi temporar existente şi reamenajarea zonei urbane pietonale şi carosabile, precum şi amenajarea unei zone din Parcul Gării pentru a realiza o Piață Urbană a Gării Constanța care să beneficieze de o identitate arhitecturală şi funcțională.

Astfel, conform Expertizei Tehnice întocmită cu nr.127 în 20.02.2022, de către expertul tehnic P.F.A. Marin George Cătălin, în cadrul proiectului se propune crearea de facilitați de circulație şi transport urban, organizarea funcțională şi estetica a spațiilor pietonale în raport cu spațiile de circulație şi în raport cu spațiile verzi, crearea de stații de autobuze şi autocare dotate cu echipamente de ultima generație pentru încărcarea autovehiculelor electrice de transport urban, cu peroane şi zone de aşteptare acoperiteşi/sau umbrite pentru populația ce utilizează sistemele de transport în comun, crearea de zone amenajate pentru parcare autoturismelor pentru calatori/navetişti sau transportatori, cu posibilitatea parcării pe perioade lungi atât în parcarea ce se doreşte a se amenaja la sol cât şi în parcarea supraetajată, crearea de zone de aşteptare şi relaxare, de comerț şi de circulație pietonală, loisir şi nu în ultimul rând crearea unei imagini reprezentative pentru fațada clădirii de interes municipal, Gara Constanța.

Evaluarea din punct de vedere tehnic a suprafețelor carosabile analizate a dus la identificarea unei stări de degradare pe alocuri destul de avansate. Prin lucrările de întreținere s-au făcut câteva corecții în special-pe zoneşe de staționare autobuzeşi Maxi Taxi unde asfaltul s-a deformat până la refulări, prin frezări superficiale.Au fost întâlnite zone cu fisuri, crăpături şi chiar gropi, defecte de suprafață şi structurale cu nivele de securitate, de la securitate mică la mare. Trotuarele sunt cele mai degradate şi ca urmare a schimbării destinației din pietonal în parcare auto. Ele nu au fost dimensionate pentru parcare auto şi ca atare sub sarcinile autovehiculelor s-au produs cedări, crăpături, gropi, fisuri, faianțări. Zonele cele mai degradate pentru circulațoa auto sunt cele unde circulă autobuzele, respectiv inelul central şi zona stației Taxi şi Maxi Taxi.

Apele pluviale sunt preluate şi decărcate către gurile de canalizare, dar deformarea suprafețelor carosabile a generat câteva suprafețe unde apele stagnează (inelul central). Reparațiile care s-au făcut în timp nu au dus şi la ridicarea gurilor de canalizarelanivel, acestea sunt denivelate cu cel puțin grosimea unui strat asfaltic.

Având în vedere existența unei căi de circulație majore, Bd.1 Mai, care deserveşte oraşul pe axa Nord-Sud, valorile de trafic în imediata vecinătate a Gării Constanța nu sunt foarte ridicate. Relațiile principale fiind de legătură între Bd. 1 Mai cu Bd. I.C. Brătianu şi de conexiune a centrului oraşului, zonei Tomisului cu gara şi autogara prin intermediul Bd. Ferdinand.

Conform Expertizei Tehnice întocmită cu nr.54 în iunie 2022, de către expertul tehnic atestat - Ing. Diaconu Ion Dumitru, lucrările necesar a fi implementate sunt următoarele:

SOLUȚIA 1 – Menținerea stării funcționale existente a pasajului pietonal

- Refacerea căii pe pasaj la nivelul arterelor existente.
- Protecția anticorozivă a stâlpilor metalici şi parapetelor pietonale.
- Injectarea tuturor fisurilor conform tehnologiilor din "Instrucțiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton si beton armat", indicativ C149-87;

- Refacerea locală a protecției anticorozive a suprafețelor de beton de la zidurile de sprijin și de la racordările cu terasamentele.
- Se recomanda montarea parapetelui de siguranta la marginea părții carosabile.
- Se va prevedea protecție anticorozivă pe toate suprafețele de beton expuse mediului agresiv.
- Toate suprafețele de beton simplu și beton armat expuse mediului vor fi prevăzute cu pante pentru scurgere rapidă a apelor pluviale.
- Pe toate suprafețele în contact direct cu pământul se va aplica două straturi de bitum filerizat pentru protecție împotriva apelor de infiltrații.

SOLUȚIA 2 – Implementare obiective propuse în documentația tehnică de specialitate arhitectura

În concordanță cu obiectivul propus de amenajare arhitecturală complexă a zonei Gării Constanța și conform propunerilor din documentația de arhitectură, în raport cu structura de rezistență a pasajului pietonal existent, principalele lucrări prevăzute sunt:

- Realizarea tuturor lucrărilor menționate la soluția 1.
- Se propune spargerea peretelui paralel cu Str. Theodor Burada al tronsonului Pasajul Sos. Mangaliei si crearea unui nou tronson de pasaj pietonal cu acces către Parcul Gării pe sub Str. Theodor Burada. Lungimea acestui nou tronson, inclusiv rampele si scările de acces fiind de circa 63.00m.
- Montarea unui lift de personae în zona Pasajul pietonal aferent străzii secundare cu acces în strada Theodor Burada
- În zona alveolei dintre tronsonul Pasajului pietonal Sos. Mangaliei și Pasajul pietonal aferent străzii secundare cu acces în strada Theodor Burada se renunță la treptele de nivel și se amenajează o nouă rampă, de la nivelul pasajului până la nivelul trotuarului, destinată persoanelor cu dizabilități; zidul de sprijin din alveolă (pe laturile cu noile rampe) va fi demolat (de la înălțimea de 1,80m) și reconstruit pe curb cu hp=40cm.
- Se refac finisajele din interiorul pasajului.
- Se reface sistemul de colectare și evacuare al apelor pluviale.
- Se propune reconfigurarea zonei din stânga a scării, cu ieșire în strada Piața Victoriei, cu amplasarea parcării subterane și supraterane, conform planului arhitectural; atât zidul de sprijin cât și scara vor fi demolate pentru realizarea subsolului, iar scara va fi reconstruită.

Nu se vor executa lucrări de desfacere/demolare elemente de rezistenta din beton, beton armat care pot afecta sau destabiliza structura de rezistenta a pasajului subteran, altele decat cele prezentate mai sus, cu exceptia lucrarilor de extindere cu un nou tronson de pasaj subteran către Parcul Gării, la care se vor lua masuri de conlucrare a pereților de beton armat.

Lucrările de demolare la nivelul zidurilor de sprijin se vor executa NUMAI DUPA realizarea unor lucrări suplimentare de sprijinire si protejare a acestora si a terasamentelor existente.

3.7 Grafice orientative de realizare a investiției

Nr.	Denumire capitol	Durata de realizare a investitiei (luni)																								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	28	24	25
1	Asigurarea utilităţilor necesare obiectivului de investiţii. Relocarea/protecţia utilităţilor(după caz.)																									
2	Documentaţii-suport şi cheltuieli pentru obţinerea de avize, acorduri şi autorizaţii																									
3	Proiect tehnic si detalii de executie																									
4	Organizarea procedurilor de achizitie																									
5	Autorizatia de construire																									
6	Organizare de santier																									
7	Constructii si instalatii																									
8	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale																									
9	Dotări																									
10	Probe tehnologice şi teste																									
11	Amenajări pentru protecţia mediului şi aducerea terenului la starea iniţială																									
12	Certificarea performanţei energetice şi auditul energetic al clădirilor																									
13	Receptia lucrarilor																									

4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE ŞI, DUPĂ CAZ, ALE AUDITULUI ENERGETIC, CONCLUZIILE STUDIILOR DE DIAGNOSTICARE

4.1 Clasa de risc seismic

Nu este cazul.

4.2 Prezentarea a minimum doua solutii de interventie.

CONFORM EXPERTIZEI TEHNICE întocmite de către expertul tehnic atestat – ing. Diaconu Ion Dumitru pentru pasajul subteran pietonal Gara Constranța, considerând următoarele 2 soluții de lucrări necesare:

Soluția 1 – Menținerea stării funcționale existente a pasajului pietonal prin:

- Refacerea căii pe pasaj la nivelul arterelor existente
- Protecția anticorozivă a stâlpilor metalici ai parapetelor pietonale
- Injectarea tuturor fisurilor conform tehnologiilor din "Instrucțiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton și beton armat", indicativ C149-87
- Refacerea locală a protecției anticorozive a suprafețelor de beton de la zidurile de sprijin și de la racordările cu terasamentele
- Se recomandă montarea parapetelor de siguranță la marginea părții carosabile
- Se va prevedea protecție anticorozivă pe toate suprafețele de beton expuse mediului agresiv
- Toate suprafețele de beton și beton armat expuse mediului vor fi prevăzute cu pante pentru scurgere rapidă a apelor pluviale
- Toate suprafețele în contact direct cu pământul, se va aplica două straturi de bitum filerizat pentru protecție împotriva apelor de infiltrație.

Soluția 2 – Implementare obiective propuse în documentația tehnică de specialitate arhitectura

În concordanță cu obiectivul propus de amenajare arhitecturală complexă a zonei Gării Constanța și conform tuturor propunerilor din documentația de specialitate și în raport cu structura de rezistență a pasajului pietonal existen, principalele lucrări prevăzute sunt:

- Realizarea tuturor lucrărilor menționate pentru soluția 1
- Se propune spargerea peretelui paralel cu strada Theodor Burada al tronsonului Pasajul Sos. Mangaliei și crearea unui nou tronson de pasaj pietonal cu acces către Parcul Gării pe sub strada Theodor Burada. Lungimea acestui nou tronson, inclusive rampele și scările de acces fiind de circa 63 metri.
- Montarea unui lift de personae în zona Pasajul pietonal aferent străzii secundare cu acces în strada Theodor Burada
- În zona alveolei dintre tronsonul Pasajului pietonal Sos. Mangaliei și Pasajul pietonal aferent străzii secundare cu acces în strada Theodor Burada se renunță la treptele de nivel și se amenajează o nouă rampă, de la nivelul pasajului până la nivelul trotuarului, destinată persoanelor cu dizabilități; zidul de sprijin din alveolă (pe laturile cu noile rampe) va fi demolat (de la înălțimea de 1,80m) și reconstruit pe curb cu hp=40cm.
- Se refac finisajele din interiorul pasajului.
- Se reface sistemul de colectare și evacuare al apelor pluviale.

- Se propune reconfigurarea zonei din stânga a scării, cu ieşire în strada Piaţa Victoriei, cu amplasarea parcării subterane şi supraterane, conform planului arhitectural; atât zidul de sprijin cât şi scara vor fi demolate pentru realizarea subsolului, iar scara va fi reconstruită.

Nota:

Lucrările de demolare la nivelul zidurilor de sprijin se vor executa numai după realizarea unor lucrări de suplimentare de sprijinire şi protejare a acestora şi a terasamentelor existente.

Lucrările prevăzute în soluţiile 1 şi 2 asigură circulaţia rutieră şi pietonală în condiţii de siguranţă şi confort pentru o perioadă de minim 50 de ani.

4.3 Soluţiile tehnice şi măsurile propuse de către expertul tehnic şi, după caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate în cadrul documentaţiei de avizare a lucrărilor de intervenţii;

Conform Expertizei Tehnice se consideră faptul că lucrările necesare propuse vor asigura cerinţele de rezistenţă, stabilitate, precum şi mărirea duratei de viaţă.

Lucrările prevăzute în cele 2 soluţii asigură circulaţia rutieră şi pietonală în condiţii de siguranţă şi confort pentru o perioadă de minim 50 de ani.

Dacă în timpul lucrărilor de reabilitare se constată defecte ascunse la infrastructuri şi suprastructură, se va anunţa expertul şi proiectantul în vederea stabilirii soluţiilor ce trebuie efectuate.

Nu se vor executa lucrări de desfacere / demolare elemente de rezistenţă din beton simplu şi beton armat care pot afecta sau destabiliza structura de rezistenţă a pasajului subteran, altele decât cele prezentate mai sus (subcapitolul 4.2), cu excepţia lucrărilor de extindere cu un nou tronson de pasaj subteran către Parcul Gării, la care se vor lua măsuri de conlucrare a pereţilor de beton armat.

Lucrările de demolare la nivelul zidurilor de sprijin se vor executa numai după realizarea unor lucrări suplimentare de sprijin şi protejare a acestora şi a terasamentelor existente.

Oricare alte lucrări, altele decât cele prevăzute şi menţionate în aceste capitole, se vor putea adopta decât cu informarea în prealabil a expertului tehnic şi doar după actualizarea, după caz, a expertizei. De asemenea, se vor lua măsuri speciale prin lucrări de protejare a pietonilor pe durata realizării lucrărilor.

4.4 Recomandarea intervenţiilor necesare pentru asigurarea funcţionării conform cerinţelor şi conform exigenţelor de calitate

Măsurile impuse şi concluziile Expertizei Tehnice sunt valabile 3 ani dacă nu se produce nici unul din următoarele evenimente:

- Transporturi excepţionale care pot afecta elementele pasajului;
- Apariţia unor degradări accidentale;
- Accidente rutiere cu lovirea elementelor constructive;
- Cutremur cu gradul de intensitate mai mare de 6 grade pe scara MSK;
- Incendii, explozii, produse pe/sub pasaj;
- Defecte suprimentare ale elementelor de susţinere faţă de cele din Expertiza Tehnică.

5. ANALIZA FIECĂRUI / FIECĂREI SCENARIU / OPȚIUNI TEHNICO-ECONOMIC(E) PROPUS(E)

5.1 Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință

Pentru toate datele privitoare la analiza economică se va consulta Documentația atașată prezentului conținut cadru (A.C.B. =analiza cost-eficacitate) - Anexa 8.

5.2 Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția

Pentru toate datele privitoare la analiza economică se va consulta Documentația atașată prezentului conținut cadru (A.C.B. =analiza cost-eficacitate) - Anexa 8.

5.3 Soluția tehnică, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, cuprinzând:

- descrierea principalelor lucrări de intervenție pentru:

– consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural;

Se vor lua măsuri de consolidare a elementelor existente precum:

Injectarea tuturor fisurilor conform tehnologiilor din "Instrucțiunile tehnice privind procedeele de remediere a defectelor pentru elementele de beton și beton armat", indicativ C149-87.

Se vor întări zidurile de spijin din zona amenajării peisagere cu gradene și de asemenea, se va consolida pasajul în zona obiectivului nou propus cu funcțiunea de parcare supraetajată.

– protejarea, repararea elementelor nestructurale și/sau restaurarea elementelor arhitecturale și a componentelor artistice, după caz;

Nu este cazul.

– intervenții de protejare/conservare a elementelor naturale și antropice existente valoroase, după caz;

Nu este cazul.

Având în vedere situația din teren, se recomandă intervenții de amenajare peisagistică precum:

1. Eliminarea pe termen scurt a arborilor cu risc de pierdere;
2. Eliminarea exemplarelor de specii invazive care atacă construcțiile sau pavajul;
3. Propunerea unor platforme pietonale și dotarea lor cu mobilier urban;
4. Instalare sistem irigații automatizat la nivel întregii zone de spațiu verde;
5. Realizarea unui sistem de iluminat exterior – sistem de iluminat stradal;
6. Înlocuirea si suplimentarea coșurilor de gunoi cu unele noi adecvate pentru colectarea selectivă a deșeurilor și in concordanta cu noua amenajare;
7. Amenajarea unor trasee de circulatie atât pietonale cât și a unor piste de biciclete.

– demolarea parțială a unor elemente structurale/ nestructurale, cu/fără modificarea configurației și/sau a funcțiunii existente a construcției;

Conform Expertizei Tehnice întocmite de către expertul tehnic atestat – ing. Diaconu Ion Dumitru, nu se vor executa lucrări de desfacere / demolare elemente de rezistență din beton simplu și beton armat care pot

afecta sau destabiliza structura de rezistență a pasajului subteran, altele decât cele prezentate mai sus (subcapitolul 4.2), cu excepția lucrărilor de extindere cu un nou tronson de pasaj subteran către Parcul Gării, la care se vor lua măsuri de conlucrare a pereților de beton armat.
În zona alveolei dintre tronsonul Pasajului pietonal Sos. Mangaliei și Pasajul pietonal aferent străzii secundare cu acces în strada Theodor Burada se renunță la treptele de nivel și se amenajează o nouă rampă, de la nivelul pasajului până la nivelul trotuarului, destinată persoanelor cu dizabilități; zidul de sprijin din alveolă (pe laturile cu noile rampe) va fi demolat (de la înălțimea de 1,80m) și reconstruit pe curb cu hp=40cm.

– introducerea unor elemente structurale/nestructurale suplimentare;
Nu este cazul.
Pentru obiectivele nou propuse se vor realiza intervențiile conform documentațiilor de specialitate avizate și autorizate.

– introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea răspunsului seismic ai construcției existente;
Nu este cazul.

- descrierea, după caz, și a altor categorii de lucrări incluse în soluția tehnică de intervenție propusă, respectiv hidroizolații, termoizolații, repararea/înlocuirea instalațiilor/echipamentelor aferente construcției, demontări/montări, debranșări/branșări, finisaje la interior/exterior, după caz, îmbunătățirea terenului de fundare, precum și lucrări strict necesare pentru asigurarea funcționalității construcției reabilitate;

Nu este cazul.

- analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția;

Analiza situației existente și proiectarea lucrărilor de intervenție sunt realizate în baza Expertizei Tehnice întocmite de către expertul tehnic atestat – ing. Diaconu Ion Dumitrușa celorlalte studii de specialitate. Încadrarea în zonele de risc natural, la nivel de macrozonare, a ariei pe care se găsește zona studiată se face in conformitate cu Monitorul Oficial al României: Legea nr. 575/noiembrie 2001: Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – secțiunea a V-a: zone de risc natural și GT006-97 „Ghid privind identificarea și monitorizarea alunecărilor de teren și stabilirea soluțiilor cadrului de intervenție, în vederea prevenirii și reducerii efectelor acestora, pentru siguranța în exploatare a construcțiilor, refacerea și protecția mediului".

Riscul este o estimare matematică a probabilității producerii de pierderi umane si materiale pe o perioadă de referință viitoare și într-o zonă dată, pentru un anumit tip de dezastru. Factorii de risc avuți în vedere sunt: cutremurele de pământ, inundațiile și alunecările de teren.

Inundații: aria studiată nu se încadrează în zone cu risc de inundații.

Alunecări de teren: aria studiată nu se încadrează în zone cu potențial de producere a alunecărilor de teren.

Din punct de vedere al **factorilor de risc antropici** care pot afecta investiția, se numără:
- întreținerea deficitară și lipsa urmăririi comportării în timp a construcției de către personalul căruia îi revine această responsabilitate;
- poluarea mediului: poluarea aerului, creșterea globală a temperaturii, distrugerea stratului de ozon.

- informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate;

Nu este cazul.

- caracteristicile tehnice şi parametrii specifici investiţiei rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenţie.

TABEL OBIECTE DE INTERVENTIE		
nr.	Descriere	Suprafata amprenta la sol
OBIECTIV 1	Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile	1184.18 mp
OBIECTIV 2	Amenajare platforme pietonale, parcari la sol, construire cladire administrativa (P) si demolare constructii provizorii	3998.94 mp
OBIECT 2.1	Amenajare parcari la sol si amenajare peisagistica libera de constructii	3835.52 mp
OBIECT 2.2	Construire cladire administrativa cu spatiu "info point"	163.42 mp
OBIECTIV 3	Amenajare parcari acoperite, strazi, platforme pietonale si demolare constructii provizorii	13184.34 mp
OBIECT 3.1	Amenajare pietonal acces gara	978.61 mp
OBIECT 3.2	Construire statie acoperita pentru autobuze	1068 mp
OBIECT 3.3	Amenajare parcare de scurta durata autobuze - incarcare electrica	310.67 mp
OBIECT 3.4	Construire parcare acoperita biciclete	258.20 mp
OBIECT 3.5	Amenajare strazi si platforme pietonale	10568.87 mp
OBIECTIV 4	Construire parcare supraetajata de lunga durata (S+P+3E), modernizare promenada pietonala si demolare constructii provizorii	4359.36 mp
Obiect 4.1	Construire parcare publica supraetajata cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilitati de incarcare pentru automobile electrice (S+P+3), amenajare circulatii, acces pietonal si auto	3107.67 mp
Obiect 4.2	Modernizare promenada pietonala si amenajare peisagistica	1251.69 mp
OBIECTIV 5	Modernizare spatii verzi, pasaj pietonal subteran existent si extinderea acestuia	5874.39 mp
OBIECT 5.1	Amenajare peisagistica cu spatii pietonale conexe	4561.54 mp
OBIECT 5.2	Modernizare promenada pietonala si pasaj subteran pietonal existent	852.67 mp

OBIECT 5.3	Construire pasaj pietonal subteran - legatura cu parcul	460.18 mp
OBIECTUL 6	Modernizare infrastructura drumuri carosabile si pietonale	8761.80 mp
	TOTAL Suprafata totala Obiecte de interventie	37.363,45 mp
	TOTAL Suprafata teren	35.748,2 mp

Bilant teritorial propus	
P.O.T.	6,65 %
C.U.T.	0,25
Regim de inaltime	P, S+P+3E
H maxim propus	5.00 m, 16.00 m

5.4 Necesarul de utilităţi rezultate, inclusiv estimări privind depăşirea consumurilor iniţiale de utilităţi şi modul de asigurare a consumurilor suplimentare

Informaţiile se vor regăsi în Breviarul de calcul - specialitatea instalaţii sanitare, instalaţii electrice şi instalaţii HVAC, anexat prezentului proiect.

5.5 Durata de realizare şi etapele principale corelate cu datele prevăzute în graficul orientativ de realizare a investiţiei, detaliat pe etape principale

Conform graficului de execuţie anexat prezentei la capitolul 3.7 – *Grafice orientative de realizare a investitiei.*

5.6 Costuri estimative ale investiţiei

– costurile estimate pentru realizarea investiţiei, cu luarea în considerare a costurilor unor investiţii similare;

Informaţiile se vor regăsi în Devizul General, anexat prezentului proiect în conţinutul Anexei 9.

– costurile estimative de operare pe durata normată de viaţă/amortizare a investiţiei.

Conform HG 2139/2004 şi codului de clasificare 1.3 din „Catalogul privind clasificarea şi duratele normale de funcţionare a mijloacelor fixe" durata de funcţionare normată a clădirilor cu destinaţie:- Clădiri pentru transporturi, poştă şi telecomunicaţii este de 40 - 60 ani, iar pentru celelalte instalaţii şi echipamente se apreciată corespunzător destinaţiei/funcţiunilor propuse.

5.7 Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiţii:

a) impactul social şi cultural, egalitatea de şanse;

Modernizarea si reorganizarea sistemului de transport pe intreaga zona polului de crestere Constanta este o prioritate, pentru a sprijini dezvoltarea economica si sociala a minicipiului si a statiunilor turistice

din cadrul zonei Marii Negre, avand in vedere numarul în creştere de autovehicule - aproximativ 400 autovehicule / 1000 locuitori – ajungând la media Uniunii Europene;

b) estimări privind forţa de muncă ocupată prin realizarea investiţiei: în faza de realizare, în faza de operare;

In faza de realizare: aprox. 50 oameni

In faza de operare: aprox. 10 oameni

c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversităţii şi a siturilor protejate, după caz;

In cazul ambelor scenarii propuse sunt valabile urmatoarele:

Impactul asupra mediului va fi pozitiv deoarece proiectul propune soluţii prietenoase cu mediul înconjurător, iar lucrările de construcţii vor respecta legislaţia naţională şi cerinţele legislaţiei europene în domeniul mediului.

La executarea lucrărilor de construcţii se vor lua toate măsurile privind protecţia mediului înconjurător prin întreţinerea curentă a utilajelor, depozitarea materialelor de construcţii în locuri special amenajate care nu vor permite împrăştierea combustibililor, lubrefianţilor şi a reziduurilor la întâmplare. Zgomotul produs de utilaje se va încadra în limitele normale prevăzute de lege, iar praful rezultat şi poluarea accidentală nu vor afecta semnificativ zona din punct de vedere al mediului.

Deşeurilor se vor repartiza pe categorii (valorificabile şi nevalorificabile) şi se vor valorifica conform H.G.nr. 856/2002, prin fişe de evidenţă a deşeurilor

d) impactul obiectivului de investiţie raportat la contextul natural şi antropic în care acesta se integrează, după caz;

Prin proiectul propus se doreşte transformarea zonei, prin amenajarea coerentă a spaţiului urban ce deserveşte populaţia municipiului Constanţa şi persoanele care sosesc sau pleacă din această zonă, fie pe cale rutieră, fie pe calea ferată. În cadrul obiectivului de investiţii se propune demolarea cladirilor cu caracter provizoriu şi temporar existente şi reamenajarea zonei urbane pietonale si carosabile, precum şi amenajarea unei zone din Parcul Gării pentru a realiza o Piata Urbană a Gării Constanţa care să beneficieze de o identitate arhitecturală si functionala.

Proiectul propune crearea de facilităţi de circulaţie şi transport urban, organizarea funcţională şi estetică a spaţiilor pietonale în raport cu spaţiile de circulaţie şi în raport cu spaţiile verzi, crearea de staţii de autobuze şi autocare dotate cu echipamente de ultimă generaţie pentru încarcarea autovehiculelor electrice de transport urban, cu peroane şi zone de asteptare acoperite şi/ sau umbrite pentru populaţia ce utilizează sistemele de transport în comun, crearea de zone amenajate pentru parcarea autoturismelor pentru calători/navetişti sau transportatori, cu posibilitatea parcării pe perioade lungi atât în parcarea amenajată la sol cât şi în parcarea supraetajată, crearea de zone de aşteptare şi relaxare, de comerţ şi de circulaţie pietonală, loisir.

Având în vedere existenţa unei căi de circulaţie majore, bd. 1 Mai – bd. 1 Decembrie 1918, care deserveşte oraşul pe axa nord – sud, valorile de trafic în imediata vecinătate a gării Constanţa nu sunt foarte ridicate. Relaţiile principale fiind de legătură între bd. 1 Mai cu bd. I. C. Brătianu şi de conexiune a centrului oraşului, zonei Tomisului cu gara şi autogara prin intermediul bd. Ferdinand.

Propunerea arhitecturală este una neinvazivă față de mediul înconjurător, parcela fiind ocupată în mod responsabil iar volumetria este una echilibrată, bine integrată în context.

5.8 Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții

Informațiile se vor regăsi detaliat în Analiza financiar – economică, anexată prezentului proiect în conținutul Anexei 8.

5.9 Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară

Informațiile se vor regăsi detaliat în Analiza financiar – economică, anexată prezentului proiect în conținutul Anexei 8.

5.10 Analiza economică*3), inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate

Informațiile se vor regăsi detaliat în Analiza financiar – economică, anexată prezentului proiect în conținutul Anexei 8.

5.11 Analiza de senzitivitate*3)

*Notă*3) Prin excepție de la prevederile pct. 4.7 și 4.8, în cazul obiectivelor de investiții a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnico-economică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate.*

Informațiile se vor regăsi detaliat în Analiza financiar – economică, anexată prezentului proiect în conținutul Anexei 8.

5.12 Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Analiza calitativă a riscurilor la nivelul studiului de fezabilitate reprezintă, de fapt, momentul demarării procesului de management al riscurilor al proiectului de investiții.

Managementul Riscurilor este și va fi în continuare un proces ciclic, cuprinzând următoarele etape repetitive:

- Identificarea riscurilor;
- Analiza și evaluarea riscurilor;
- Definirea strategiei de management al riscurilor și stabilirea planului de acțiuni;
- Implementarea planului de acțiuni;
- Măsurarea, controlul și monitorizarea efectelor acțiunilor.

În tabelul de mai jos sunt descrise, analizate și evaluate principalele riscuri care ar putea afecta implementarea proiectului de investiții. De asemenea, pentru fiecare risc sunt prezentate strategii de management și sunt propuse acțiuni, cu identificarea responsabilităților.

Nr. Crt.	Risc	Probabilitate 1	2	3	4	5	Importanta	Actiuni propuse
1	Riscuri naturale							
1.1.	Cutremure						foarte mare	
1.2.	Riscuri climatice						mare	
1.3.	Riscuri cosmice						foarte mare	
2	Riscuri de securitate fizica							
2.1.	Furt						mica	
2.2.	Sabotaj si incendiere						mica	
3	Riscuri politice							
3.1.	Modificarea lugislatiei						neimportant	
3.2.	Conflicte militare						neimportant	
4	Riscuri financiare si economice							
4.1.	Cursul valutar						neimportant	contracte la un curs de schimb fix, precizat la momentul semnarii
4.2.	Pret						foarte mare	incheierea de contracte ferme cu furnizorii si precizarea preturilor valabile la momentul platii
4.3.	Inflatie						foarte mare	includerea in estimarile bugetare a unui factor de ajustare care sa ia in calcul si eventualele miscari de pret
4.4.	Fraude financiare, escrocare						mica	evidenta contabila ce respecta principiile de prudentialitate si toate celelalte norme legale in vigoare
4.5.	Intarziere furnizorilor						foarte mare	- contracte cu furnizori ce vor prevede termene clare de livrare si executie - clauze conform carora pentru fiecare zi de intarziere (din vina furnizorului) sa se aplice penalizari
5	Riscuri tehnologice							
5.1.	Accidente de munca						mica	angajatorul (antreprenorul) se va ocupa de efectuarea unui instructaj al muncii si de asigurarea unor conditii de lucru corespunzatoare. Riscurile privind personalul sunt reglementate in Legea nr. 346 din 5 iunie 2002 privind asigurarea pentru accidente de munca si boli profesionale.
6	Riscuri calitative							
6.1.	Calitatea necorespunzatoare a lucrarilor executate						foarte mare	stabilirea de standarde calitative ce trebuiesc respectate

6. SCENARIUL/OPȚIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(Ă) OPTIM(Ă), RECOMANDAT(Ă)

5.1 Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Departajarea dintre cele doua scenarii se face la nivelul executarii obiectelor de interventie.

SP-1 – Varianta Maximală	SP-2 – Varianta Minimală
Varianta maximală (SP-1) presupune implementarea următoarelor obiective: OBIECTIV 1: Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile OBIECTIV 2: Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) și demolare construcții provizorii *Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol și amenajare peisagistică liberă de construcții* *Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spațiu "info point"* OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale și demolare construcții provizorii *Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară* *Obiect 3.2 Construire stație acoperită autobuze* *Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica* *Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete* *Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale* OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală și demolare construcții provizorii *Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilități de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)* *Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală și amenajare peisagistica* OBIECTIV 5: Modernizare spații verzi, pasaj pietonal subteran existent și extinderea acestuia *Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spații pietonale conexe* *Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent* *Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul*	Varianta minimală (SP-2) presupune implementarea obiectivelor prezentate la varianta maximală **FĂRĂ IMPLEMENTAREA OBIECTIVULUI 1 si OBIECTIVULUI 2** astfel varianta minimală presupune: OBIECTIV 3: Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale și demolare construcții provizorii *Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară* *Obiect 3.2 Construire stație acoperită autobuze* *Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica* *Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete* *Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale* OBIECTIV 4: Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală și demolare construcții provizorii *Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilități de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)* *Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală și amenajare peisagistica* OBIECTIV 5: Modernizare spații verzi, pasaj pietonal subteran existent și extinderea acestuia *Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spații pietonale conexe* *Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent* *Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul* OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile și pietonale

OBIECTIV 6: Modernizare infrastructura drumuri carosabile şi pietonale	

5.2 Selectarea şi justificarea scenariului/opţiunii optim(e) recomandat(e)

SP-1 – Varianta Maximala este preferate pentru implementare

Avand in vedere faptul ca proiectul este unul de anvergura care presupune crearea unei noi identitati pentru Piata Garii Constanta, este important ca acesta sa fie realizat cu tot ce tine de organizarea spatiilor verzi, a traseelor pietonale şi a construcţiilor propuse cu scop de parcare, administrare şi informare turistică.

In ambele variante sunt propuse aceleasi tipuri de obiecte si constructii spre realizare, diferenta facandu-se prin excluderea primelor 2 obiective in cadrul variantei minimale.

5.3 Descrierea scenariului/opţiunii optim(e) recomandat(e) privind:

a) obţinerea şi amenajarea terenului;

Terenul propus pentru interventie este situat in intravilanul municipiului Constanta. Suprafata totala de interventie este de aproximativ ~35.750mp din care ~14.938mp neintabulati reprezentati de strazi si platforme betonate.

Terenul este alcatuit din mai multe tipuri de proprietati astfel: proprietati apartinand domeniului public si proprietati private (persoane fizice si persoane juridice) si au categoria de folosinta curti-constructii, respectiv drum.

Imobilele au mai multi proprietari si sunt identificate cu numerele cadastrale: 214179, 226800, 227666, 227668, 227669, 229019, 229726, 229726-C1, 244520, 238826, 241234, conform extraselor de carte funciara eliberate in 2022.

Proprietatile private aflate in interiorul limitei de interventie sunt vizate spre expropriere. De asemenea, toate constructiile aflate in interiorul limitei de interventie se supun demolarii.

Nr. Cadastrale vizate pentru expropriere sunt: 214179, 226800, 227666, 227668, 227669, 229019, 229726, 229726-C1, 244520.

Dupa stabilirea coridorului de expropriere si exproprierea imobilelor afectate, prima etapa in amenajarea terenului o reprezinta demolarea imobilelor si constructiilor provizorii.

b) asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului;

Noile constructii vor fi racordate la utilitatile din zona: apa, canalizare, gaze, iluminat public.

Avand in vedere anvergura proiectului, vor exista suprapuneri intre zonele de interventie si traseul unor utilitati (conform avizelor obtinute de la furnizori), lucru ce se va rezolva prin devierea acestora conform normelor in vigoare la fazele superioare ale proiectului.

c) soluţia tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcţional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrări pentru investiţia de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanţă ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuşi;

Smart City :

Construcţiile propuse se vor conforma standardului de Clădiri al căror consum de energie este aproape egal cu zero. Sisteme alternative de înaltă eficienţă care pot fi implementate în construcţiile propuse sunt de tipul:

- sisteme solare active şi alte sisteme de încălzire şi/sau răcire, inclusiv electrice, bazate pe surse de energie regenerabilă;
- energie electrică produsă prin cogenerare sau trigenerare;
- utilizarea luminii naturale;
- exploatarea condiţiilor locale de expunere la radiaţia solară

Pentru toate clădirile se va evalua posibilitatea tehnică şi financiară de utilizare a sistemelor alternative de energie precum :

- descentralizate de alimentare cu energie, bazate pe surse regenerabile de energie;
- de cogenerare/trigenerare;
- pompe de căldură;
- schimbătoare de căldură sol-aer;

recuperatoare de căldură.

STRUCTURI

a) DEMOLARI

Pentru implementarea obiectului de investitii vor fi demolate toate cladirile existente pe imobilele expropriate. Cladirile intabulate vor fi demolate de beneficiar conform planselor de demolare, iar cladirile neintabulate intra in sarcina proprietarului.

Descrierea cladirilor vizate spre demolare:

a. Nr. Cad. 244520-C1

Localizare: la nord de Sos. Mangaliei, in proximitatea pasajului subteran.
Adresa: Loc. Constanta, Sos Mangaliei, Nr. 1F, 1G,1H-lot2, Jud. Constanta, conform extras CF
Dimensiuni:

Forma in plan - dreptunghiulara
Suprafata: aprox. 5x12m ~ 60mp
Regim de inaltime: Parter
Hmax.: 3.5m

Materiale: Constructie realizata din pereti de zidarie, placate la soclu cu placi ceramice, acoperire din structura metalica si tamplarie PVC.
Destinatie: Constructii anexa
Functiune: Spatiu comercial

b. Nr. Cad. 214179-C1

- Localizare: la nord de Str. Garii, in proximitatea Garii Constanta.
- Adresa: Loc. Constanta, Str Theodor Burada, Jud. Constanta, ZONA GARA C.F.R, conform extras CF

Edificata in anul 2011

Dimensiuni:

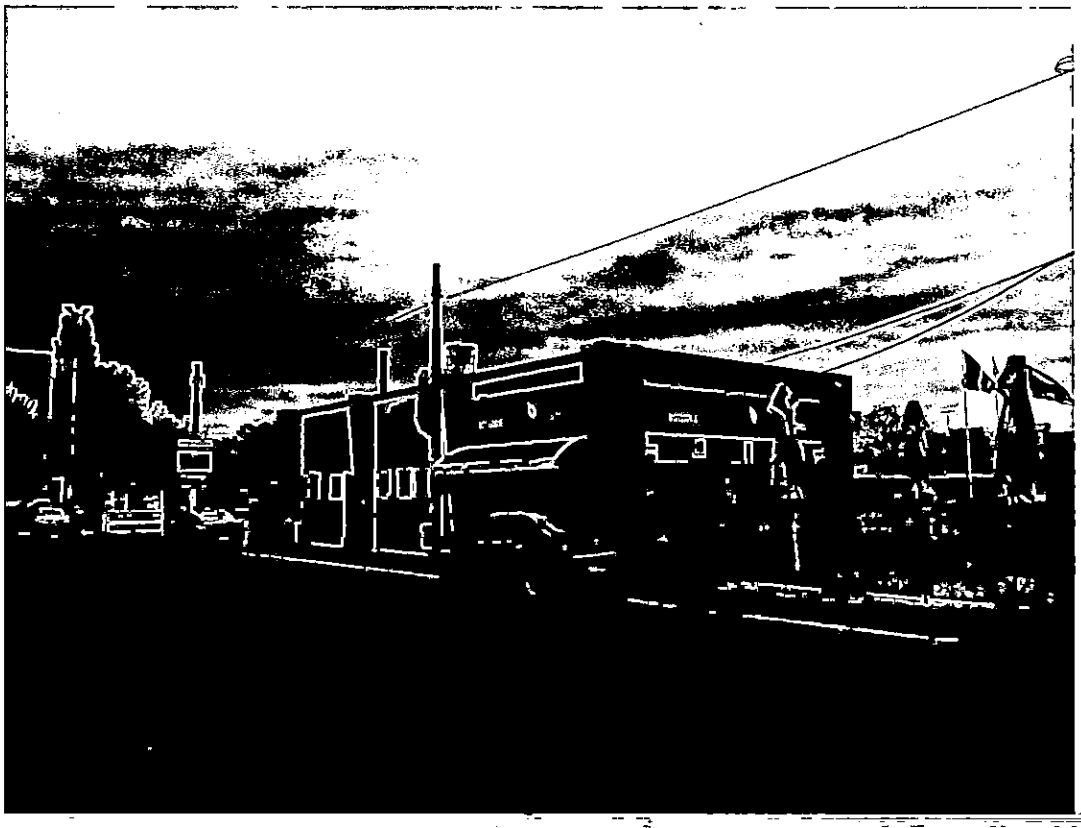
Forma in plan - dreptunghiulara
Suprafata: aprox. 18x9 ~ 160mp
S. construita la sol:154 mp; conf. Extras CF
Regim de inaltime: Parter
Hmax.: ~5m

Nu detine certificat de performanta energetica.

Materiale: Constructie realizata din structura metalica+panouri tip sandwich si tamplarie PVC.

Destinatie: Constructii anexa

Functiune: Sala de asteptare calatori cu facilitati diverse



c. Nr. Cad. 227668

Localizare: La nord Str. Piata Victoriei, la est nr. Cad. 229726

Adresa: Loc. Constanta, Zona Gara Cfr - In Vecinatatea Pasaj Gara- Corp 2, Jud. Constanta, conform extras CF

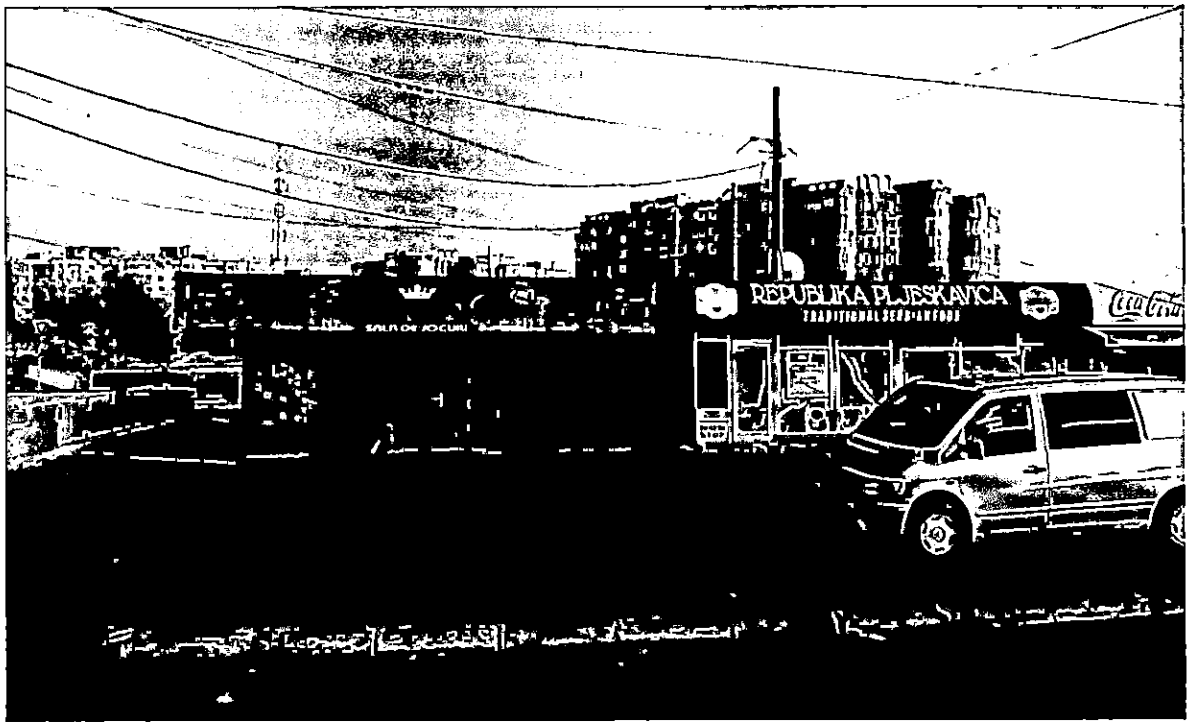
Dimensiuni:

Forma in plan - dreptunghiulara
Suprafata: aprox. 5.5x14m ~ 78mp
S. construita la sol:78mp; conf. Extras CF
Regim de inaltime: Parter
Hmax.: 3.5m

Materiale: Constructie realizata din stuctura metalica, cu soclu de zidarie, acoperire din structura metalica si tamplarie PVC.

Destinatie: Constructii anexa

Functiune: Spatiu comercial



d. Nr. Cad. 229726 – C1, 229726 – C2

Localizare: La nord Str. Piata Victoriei, la vest nr. Cad. 227668
Adresa: Loc. Constanta, Nr. CORP 1, Jud.Constanta, conform extras CF 229726 – C1
La est de 229726 – C2
Dimensiuni:

Forma in plan - dreptunghiulara
Suprafata: aprox. 5.5x14m ~ 77mp
S. construita la sol:77mp; conf. Extras CF
Regim de inaltime: Parter
Hmax.: 3.5m

Materiale: fundatie din beton, pereti din panouri de aluminiu, acoperis metalic si tamplarie PVC, conf. Extras CF
Destinatie: Constructii anexa
Functiune: SPATII COMERCIALE (CHIOSC1 + CHIOSC2 + CHIOSC3) conf. Extras CF

229726 – C2

La vest de 229726 – C1
Dimensiuni:

Forma in plan - dreptunghiulara
Suprafata: aprox. 5.5x4m ~ 22mp
S. construita la sol:22mp; conf. Extras CF
Regim de inaltime: Parter
Hmax.: 3.5m

Materiale: fundatie din beton, pereti din panouri de aluminiu, acoperis metalic si tamplarie PVC, conf. Extras CF
Destinatie: Constructii anexa
Functiune: Spatiu comercial (fost pasaj pietonal) conf. Extras CF

În baza celor constatate se propune demolarea construcţiilor din amplasament, cu respectarea normelor şi normativelor aflate în vigoare, nefiind influenţată comportarea structurii de rezistenţă a clădirilor învecinate.

Operaţiile de demolare se vor supune respectării unor etape precis stabilite.

Înaintea începerii demolării unui perete sau zid se vor sprijini toate golurile de uşi sau ferestre pentru a preveni prăbuşirea buiandrugilor şi a peretelui/zidăriei pe care o susţin aceştia.

Modul de demolare şi de acţionare cu utilajele nu va afecta şi nu va periclita persoanele aflate în clădirile învecinate şi pe cele aflate pe trotuar sau carosabil. Executantul va realiza panouri sau bariere de protecţie în vederea îndeplinirii condiţiilor anterior specificate.

Ordinea operaţiilor în vederea realizării demolării:

Etapa 1: dezechiparea construcţiei;

Etapa 2: demolarea propriu-zisă.

Dezechiparea construcţiei :

P1 – demontarea elementelor instalaţiilor funcţionale;

P2 – deontarea foilor de geam;

P3 – demontarea părţilor mobile;

P4 – demontarea cât mai îngrijită a placajelor.

Demolarea propriu-zisă :

Demolarea propriu-zisă reprezintă etapa finală, când au mai rămas acoperişul, structura de rezistenţă, compartimentările interioare. De regulă, demolarea se face 'bucată cu bucată' de sus în jos, începând cu acoperişul.

P1 – demontarea acoperişului – învelitoare şi şarpantă;

P2 – se desfac compartimentările interioare;

P3 – se desfac închiderile exterioare autoportante;

P4 – se desfac elementele portante ale nivelului (stâlpi, grinzi, sau pereţi portanţi după caz);

P5 – se desface infrastructura (fundaţii directe şi fundaţii de adâncime, după caz).

Pentru executarea lucrărilor de desfiinţare se vor lua măsuri de transport a materialelor rezultate din demolarea construcţiei în locuri special amenajate prin grija benefeciarului.

Deşeurile rezultate în urma execuţiei lucrărilor se vor depozita selectiv pe categorii de deşeuri în containere speciale şi vor I predate la societăţi autorizate în valorificare/eliminare.

Constructiile sunt racordate la reţelele de utilităţi, alimentare cu apă, canalizare, energie electrică.

Alimentarea cu energie electrică este asigurata de la reteaua stradala.

Amplasamentul este racordat la utilităţile urbane din zona de apă existentă.

Evacuarea rezidurilor menajere solide

Colectarea gunoiului menajer se face in spatiile special amenajate existente in cadrul complexului. Ridicarea periodică a deşeurilor este asigurată prin contractul cu un operator economic autorizat de administraţia publică locală.

Platforma pentru depozitarea deşeurilor este etanşă (impermeabilizată) pentru a preveni infiltrarea deşeurilor în sol/ apă şi racordată la un hidrant şi la reţeaua de canalizare pentru a putea fi curăţată la necesitatea precum şi pentru spălarea şi dezinfecţia recipientelor.

Informatiile se vor regăsi detaliat in documentatia pentru specialitatea structuri de rezistenta anexata prezentei documentatii.

b) <u>LUCRARI PROPUSE</u>

OBIECT 2.1 / OBIECT 3-1 / OBIECT 3.5: Amenajare strazi, platforme pietonale si parcari amenajare la sol; demolare imobile si constructii provizorii

SUPREAFETELE CAROSABILE AUTO SI STATIILE DE BUS SI TAXI:

- 20cm strat de forma din piatra sparta si recuperate
- Cca.15-20cm strat de fundatie inferioara din frezatul straturilor asfaltice
- 30cm fundatie superioara din piatra sparta amestec optional (0-63mm – impanata cu split)
- 6cm strat de baza din mixture asfaltica AB22.4 baza 50/70
- 6cm strat de legatura din BAD22.4 leg 50/70
- 4cm strat de uzura din MAS16 rul 50/70

SUPRAFETE CAROSABILE PIETONALE

- pavele autoblocante ornamentale 6-8cm grosime
- nisip de poza cca. 4cm
- 10cm beton de ciment c20/25
- 20cm fundatie de piatra sparta
- 10cm strat de forma din piatra sparta recuperate

Suprafetele carosabile auto si pietonale se vor incadra cu bordure pe cat posibil din beton de ciment.

Minim 30% din numarul total de locuri de parcare vor fi prevazute cu infrastructura pentru statii electrice de incarcare si pentru 10% se vor monta statii de incarcare.

Se vor continua traseele piestelor de biciclete propuse prin studiile de avizare realizate pe Bulevardul Ferdinand.

Plaformele pietonale vor fi bine delimitate, dotate cu zone de loisir, zone de odihna,si promenada, amenajate cu mobilier urban realizat din materiale durabile, prevazut cu sisteme inteligente de recuperare a energiei. Se va pune accentul pe pavaj si legaturile intre Gara – Piata Garii – Parcul Garii. Traseele de circulatie vor fi directionate atat prin finisajul de pardoseala cu cromatica distincta, din materiale naturale specific zonei (piatra calcaroasa de dobrogea, granit, deck din material compozit cu baza lemnoasa) cat si prin sistemele de iluminat inglobate in pardoseala.

ACCESUL PERSOANELOR CU DIZABILITATI

Se vor respecta indicațiile din Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – Indicativ: NP 051/2013.

Spatiul urban va fi accesibil si utilizabil de catre toate persoanele indiferent de capacitatile lor fizice, senzoriale si cognitive.

Traseele pentru deplasare vor fi conformate astfel incat sa permita accesul persoanelor cu diferite dizabilitati in spafiul urban, utilizarea spațiului de către acestia si participarea lor la viata sociala a orasului.

Traseele pentru deplasare vor fi astfel conformate incat pe parcursul lor sa nu existe nici un obstacol, intrerupere sau piedica care ar compromite total utilitatea lor.

Caile de acces pietonale vor fi separate in mod distinct de caile rutiere si de rutele pentru biciclisti.

Suprafata de calcare a trotuarelor si a traseelor pietonale va fi rigida, stabila, cu un finisaj antiderapant.

Spațiu urban – alunecare: stratul de uzură va fi astfel rezolvat încât să împiedice căderea prin alunecare, chiar și pe vreme ploioasă (coeficient de frecare min. 0,40). Panta trotuarelor și a aleilor va fi de: max. 2% în sens transversal și max. 5% în sens longitudinal.

Rosturile din pavaj sau orificiile de la gratarele pentru ape pluviale trebuie sa aiba o la.time de maxim 1.5 cm.

Diferenta de nivel maxima intre trotuar si carosabil va fi 20 cm. in aceste conditii panta rampei va avea o inclinare recomandata de 8%, dar nu mai mare de 15%.

Statiile pentru mijloacele de transport in comun vor fi astfel rezolvate incat accesul in mijlocul de transport sa se faca la nivel, fara efort fizic si risc de cadere. Daca acest lucru nu este posibil este permisa o diferenta de nivel de 2,0 cm.

Stafiile vor avea finisaje ale suprafetei de calcare antiderapante

In toate parcarile amenajate vor fi prevazute locuri de parcare rezervate persoanelor cu handicap, configurate si semnalizate corespunzator.

Locurile de parcare rezervate persoanelor cu handicap vor fi amplasate la primul nivel subteran de parcare fata de nivelul de referintli, in imediata vecinlitate a iesirii din parcare (catre cladire sau catre un spatiu exterior).

Rampe, ascensoare, culoare de circulație, posibilitate de întoarcere, cotituri: rampele vor avea pantele normate (8%), nu vor exista denivelări la nivelul parterului, spațiile de întoarcere sunt generoase

Modalități de informare și atenționare specifice persoanelor cu diverse probleme care țin de percepție – signalistica va fi clară și ușor de interpretat;

OBIECT 2.2: Construire cladire adminstrativa cu sala de asteptare si spatii comerciale cu zone de alimentatie publica.

Caracteristicile constructiei

Dimensiunile max. la sol ale constructiei	47m x 12m
Suprafata Construita	Aprox. 500 mp
Suprafata Desfasurata	Aprox. 800mp
Regim de înălțime	P+1E
Hmax	10m

Topografia zonei este aproximativ plana.

Constructia propusa va avea destinatia de spatiu administrativ, urmand a fi amplasate utilitatile necesare acestei functiuni. Nivelul de echipare si de dotare al acestuia va fi in functie de nevoia beneficiarului.

Cladirea are regimul de inaltime P+1E. Structura de rezistenta este formata din cadre metalice alcatuite din profile laminate tip HEA si IPE. Planseul intermediar va fi realizat in solutie compozita, tabla cutata peste care se va aseza beton armat, tot pachetul ajungand la o grosime de cca. 15cm.

Inaltimea parterului este de 4m iar inaltimea totala a struturii este de cca. 9m.

Fundatiile vor fi de tip fundatii izolate sub stalpii metalici, pe contur si in unele zone interioare existend si grinzi continue.

Placa de pardoseala va avea o grosime de 20cm si va fi de tip dala flotanta asezata pe un strat de pamant/balast compactat.

Invelitoarea va fi din tabla cutata cu sistem de termoizolatie din vata minerala si membrana pvc.

Acoperisul va fi tip terasa necirculabila si va sustine sistemele de instalatii de climatizare, panourile solare si fotovoltaice ale cladirii propuse.

OBIECT 3.2 – 3.3: Construire Parcare (Statie) Acoperita Autobuze si Autocare; demolare imobile si constructii provizorii

Caracteristicile constructiei

Amprenta max. la sol ale constructiei	100m x 15m
Suprafata amprenta la sol copetina autobuze	Aprox. 1500 mp
Inaltimea maxima	10m

Cladirea are regimul de inaltime Parter si este alcatuita dintr-o structura metalica de tip pendul inverast, cu un stalp central in forma de V si un acoperis rezemat in consola atat pe latura frontala cat si pe cea posterioara . Suprafata parcarii este de cca. 1500mp.

Structura metalica este alcatuita din profile laminate IPE, HEA si profile de tip rectangular. Acoperisul va fi contravantuit pentru o comportare de tip saiba rigidsa.

Fundatiile vor fi de tip fundatii izlate alcatuite din bloc de beton armat si cuzinet. Stalpii sunt incastrati in fundatie prin intermediul buloanelor de ancoraj.

Inchiderea propusa este din material partial translucent de tip ETFE , policarbonat sau sticla securizata. Acoperirea va avea sisteme eficiente de captare a energiei solare (panouri fotovoltaice) ce vor fi conectate la reteaua de distrbutie locala pentru energie electrica sau vor alimenta sistemul de iluminare propriu.

OBIECT 4.1: Construire parcare publica supraetajata, cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilitati de incarcare pentru automobile electrice; demolare imobile si constructii provizorii.

Caracteristicile constructiei	
Dimensiunile max. la sol ale constructiei	55m x 40m
Suprafata Construita	Aprox. 2203 mp
Suprafata desfasurata	Aprox. 11572mp
Regim de înălțime propus	S+P+3E
Hmaxim	16m

Constructia propusa va avea destinatia de parcare publica. Aceasta este atat subterana cat si supraterana, avand subsol, parter si 3 etaje; parcajul va fi inchis (subsol), avand pe toate laturile inchideri perimetrale (pereti si plansee) si deschis (parter si etaje) doar cu inchideri partiale perimetrale si descoperit.

Constructia are regimul de inaltime S+P+3E si terasa circulabila, are forma regulata atat in plan cat si pe verticala. Structura de rezistenta a cladirii este formata dintr-un sistem dual, cadre din beton armat si pereti din beton armat. Stalpii au dimensiunea de 50x70cm, peretii vor avea grosimi variabile intre 30 si 40 cm iar grinzile de cadru au sectiunea de 40x70cm. Placile vor avea grosime de 20cm la toate nivelurile cu exceptia zonei de peste adapostul de protective civila unde grosimea va fi de 25cm. Inaltimile de nivel sunt de 3.10m pentru subsol respectiv 2.9m pentru nivelurile din suprastructura. Sistemul de fundare este realizat dintr-un radier general in grosime de 80cm, radier ce se va aseza pe un strat de beton de egalizare de cca. 10cm. radierul se va evaza de la fata peretului lateral cu o lungime de cca. 70x80cm.

Fatadele clădirii sunt realizate dintr-un mesh pe structură metalică, respectând procentul de suprafață liberă, cu pereți deschiși spre exterior pe fețe opuse și fiecare reprezintă minim 50% din suprafața totală a fațadei deschise, astfel fiind considerată o clădire puternic ventilată natural (clădire deschisă). Structura meshului are rezistenta la foc cel putin C0 (CA1).

OBIECT 5.1 – 5.2: Reamenajare pasaj pietonal subteran cu amenajari peisagere si pietonale conexe

Pasajul, cu o lungime aproximativa de 200 m, va fi modernizat cu gradene si locuri de odihna, promenade, loisir, iluminat ambiental, pavaj si mobilier urban.

Alimentarea surselor de iluminat va fi realizata in mod eficient energetic de la panourile solare si turbinele eoliene din imediata apropiere.

La nivelul pavajului si al peretilor va exista iluminat de tip led interactive, structure speciale de sustinere a vegetatiei de tipul peretilor verzi, jardiniere si console.

Legatura cu cota strazii se va face prin gradene amenajate cu locuri de stat si spatii verzi, dar si prin scari acoperite.

OBIECT 5.3: Construire pasaj pietonal subteran – legatura cu parcul

Noul pasaj, cu o lungime aproximativa de 60 m, va fi dotat cu gradene si locuri de stat, iluminat ambiental, pavaj si mobilier urban si va face legatura Pietei garii Constanta cu Parcul Garii, prin alveola centrala a pasajului subteran existent. Local pot fi amenajate terase sezoniere pentru sporirea gradului de vizitare al zonei.

Alimentarea surselor de iluminat va fi realizata in mod eficient energetic de la panourile solare si turbinele eoliene din imediata apropiere.

La nivelul pavajului si al peretilor va exista iluminat de tip led interactiv

Legatura cu exteriorul se va realiza prin scari exterioare.

INSTALATII

a) INSTALATII HVAC

Informatiile se vor regăsi detaliat in documentatia pentru specialitatea instalatii HVAC anexata prezentei.

INSTALATII DE DESFUMARE

METODA DE DESFUMARE

Parcarea subterana:

In conformitate cu normativul NP 127:2009, s-au prevazut instalatii de ventilare in caz de incendiu prin implementarea unui sistem de ventilare de desfumare, cu evacuare mecanica a fumului si a gazelor fierbinti si introducere mecanica a aerului de compensare.

Debitul de desfumare s-a calculat, luand in considerare 600mc/h pe masina, parcarea fiind dotata cu instalatie autoamata. Pentru compensare, debitul va fi introdus mecanic, reprezentand 75% din debitul evacuat.

Pentru desfumarea parcajului subteran, este necesar un debit de 30600mc/h si 22950mc/h debit compensare. Astfel, se vor prevedea 2 ventilatoare de desfumare de 15300mc/h. Ventilatoarele vor fi amplasate in ghena verticala, si vor fi rezistente la foc F400, 120 minute. Dirijarea aerului catre gurile de extractie se va realiza cu ventilatoare tip jet fan F400, 120minute. Compensarea se va realiza mecanic cu introducere aer cu ventilatoare de compensare. Sistemul de desfumare va avea actionare automata si manuala.

Ventilatorul de desfumare va functiona pe urmatoarele debite:

Regim desfumare: 15300mc/h

Regim ventilare evacuare monoxid de carbon:7650mc/h.

Parcarea supraterana:

In conformitate cu art. Nr.4.2 alin. (1) din normativul NP 24:2022, pentru parcarea supraterana se aplica reglementarile din NP127 si P118/1. Astfel, conform NP127-2009, art. 114, alin. (3) avand in vedere ca parcarea supraterana este deschisa, puternic ventilata natural, se considera ca este asigurata evacuarea natural-organizata a fumului.

Parcarea subterana este de asemenea echipata cu sprinklere.

SPATIILE DESFUMATE

Conform NP127-2009 si NP024-2022, se desfumeaza spatiile parcarii subterane / suprateranae, casele de scări închise si incaperile tampon ale parcajelor subterane vor avea asigurată evacuarea fumului în caz de incendiu prin punerea în suprapresiune față de încăperile adiacente cu care comunică — introducere mecanică a aerului în scară, introducerea mecanică a aerului în încăperea-tampon.

aria spațiului necesar desfumării / suprafața efectivă de desfumare	La subsol: - Aria caselor de scară: - -S.02 Casa scării S1 -S.04 Casa scării S2 **S total necesar desfumării:** - Aria spațiului necesar desfumării: -S.01 - Parcare: La spraterana: - Aria spațiului necesar desfumării: -P.01 - Parcare: -E1-01- Parcare:	 17 mp 22 mp **39 mp** 1965mp 1735mp 2007mp

	-E2.01 - Parcare:	2007mp
	-E3.01 - Parcare:	2007mp
	-T.01 - Parcare:	2055mp

Pentru parcarea subterana se va asigura 75% din debitul de desfumare.

Conform NP127, art.120, alin (2) si (3), tubulaturile de admisie a aerului si de evacuare a fumului din interiorul compartimentului de parcare si care asigura evacuarea fumului in caz de incendiu trebuie sa fie din materiale din clasa de reactie la foc minimum A2-s2, d0 si etanse la foc E 30-o-i, v(e) sau h(o). La trecerea acestor tubulaturi prin alte compartimente ale parcajului sau prin alte destinatii trebuie sa fie rezistente la foc EI 60 v(e) sau h(o).

La intrarea tubulaturilor din fiecare nivel de parcare in canalele verticale de evacuare a fumului sau de admisie a aerului se prevad voleti rezistenti la foc EI 60 la cele de evacuare si voleti etansi la foc E 60 la cele de admisie a aerului. Toti voletii vor fi cu actionare automata in caz de incendiu.

Conform NP127, art.126, recerea tubulaturilor de admisie a aerului si de evacuare a fumului prin alte spatii sau compartimente ale parcajului este admisa in conditiile protejarii tubulaturilor cu materiale rezistente la foc EI 60.

b) INSTALATII SANITARE SI STINGERE A INCENDIULUI

INSTALATIA DE HIDRANTI DE INCENDIU INTERIORI

Conform "Normativ de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme" NP127-2009 art. 153, alin. 1, NP 24-97 "Normativ pentru proiectarea, executia si exploatarea parcajelor etajate pentru autoturisme" si P118/2-2013 art. 4.1, pentru parcaje subterane cu un numar de autoturisme cuprins intre 101 si 200, tip P2, se prevede instalatie de hidranti interiori.

Conform P118-2/2013, completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018, punctul 4.1, litera (i), cladirea administrativa nu necesita echiparea cu hidranti interiori.

Volum subsol: 7248.65 mc

Volum suprateran: 27083.58 mc

Volumul compartimentului de incendiu: 34332.23 mc

Conform "Normativ de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme" NP127-2009 art. 154, alin. 2 pentru parcaje din categoria P3, echipate cu instalatie de stingere automata tip sprinkler, hidrantii interiori trebuie sa asigure minimum 2 (doua) jeturi in functiune simultana.

Conform "Normativ de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme" NP127-2009 art. 154, alin. 2 pentru parcaje din categoria P3, echipate cu instalatie de stingere automata tip sprinkler, hidrantii interiori trebuie sa asigure timpul de functionare de minim 10 de minute.

Din punct de vedere al numarului de jeturi pe punct, se va asigura un singur jet de punct.

Conform anexa nr.3, randul 2 din "Normativ de securitate la incendiu a constructiilor" P118/2-2013, completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018, debitul de calcul pentru parcaje subterane sau supraterane, cu volumul mai mare de 5000m3, trebuie sa fie:

Debitul de calcul al instalatiei: Qhi = 2,1 l/s x 2 jet = de 4.2l/s.

Presiunea necesara la ajutajul ţevii de refulare = 22.4mH2O

In distribuitorul retelei de alimentare cu apa se prevede o conducta cu Dn 100 mm cu robinet de inchidere, doua clapete de sens si doua racorduri fixe avand cuplaj Storz cu diametrul de trecere de 65 mm pentru alimentarea de la pompele mobile de incendiu.

Sursa de apa este constituita dintr-un singur bransament la reteaua publica din care se alimenteaza rezervorul de incendiu.

Volumul de apa pentru stingerea incendiilor, va fi stocat intr-un singur rezervor, avand urmatorul volum necesar pentru cu hidranti interiori:

Vhi = 4,20 l / sec. x 10 min. x 60 sec. = 2.520 l = 2,52 m3

Intrucat grupul de pompare pentru hidrantii interiori va fi comun cu grupul de pompare pentru hidrantii exteriori, iar pentru stingerea incendiilor cu hidranti exteriori este necesar un debit de calcul de 20,00 l / sec., respectiv pentru stingerea incendiilor cu hidranti interiori este necesar un debit de calcul de 4,20 l / sec., in conformitate cu art. 13.31 din Normativul P 118/2 - 2013 completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018 si art. 2.7.10 din Normativul de siguranta la foc a constructiilor, indicativ P 118 - 99, a fost prevazut un grup de pompare pentru hidranti, comun pentru hidrantii interiori si exteriori, astfel:

- Grup de pompare apa alimentare cu 2 electropompe centrifuge cu ax orizontal (1 A + 1 R + 1 P) cu grad de protectie motoare electrice IP - 65, avand urmatoarele caracteristici:

- debitul: Q = 88,00 m3 / h.;

- presiunea: H = 60 mH2O;

- pompa pilot pentru acoperirea pierderilor din instalatie, avand:

- debitul: Q = 4,0 m3 / h.;

- presiunea: H = 70 mH2O;

INSTALATIA DE HIDRANTI DE INCENDIU EXTERIORI

La subsol, conform art.153 (1), lit. e), din NP127-2009, la parcajele subterane de tipul P1, P2, P3 şi P4 este obligatorie echiparea cu instalaţii de stingere a incendiilor cu hidranţi exterior.

In conformitate cu art. 6.9 din Normativul P 118/2 - 2013 completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018, hidrantii de incendiu exteriori, se amplaseaza la o distanta de minimum 5m de peretii exterior ai cladirilor pe care le protejeaza.

Volumul compartimentului de incendiu: 34332.23 mc

Conform art.154 (6), din NP127-2009, la parcajele subterane timpul teoretic de functionare a hidrantilor exterior este de 180 minute.

Debitul de apa pentru stingerea din exterior a incendiilor, q_{ie}, se alege din normativul NP127 – 2009, iar pentru cazul nostru, avand volumul parcarii intre 30001-50000 m3, debitul de stingere din exterior este de 20l/s.

Lungimea jetului compact se alege conform anexei 14bis, astfel incat sa se asigure interventia pentru stingerea in cele mai indepartate puncte combustibile din spatiul incaperilor. Pentru lungimea jetului compact de 10 m si debitul de 5 l/s, folosind un diametru al orificiului tevii de refulare de 20mm, este necesar un disponibil de presiune de 1,31 bar la ajutajul tevii de refulare.

Sursa de apa este constituita dintr-un singur bransament la reteaua publica din care se alimenteaza rezervorul de incendiu.

Volumul de apa pentru stingerea incendiilor, va fi stocat intr-un singur rezervor, avand urmatorul volum necesar pentru hidrantii exteriori:

Vhe = 20 l / sec. x 180 min. x 60 sec. = 216000 l = 216 m3

P 118/2 - 2013 completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018 si art. 2.7.10 din Normativul de siguranta la foc a constructiilor, indicativ P 118 - 99, a fost prevazut un grup de pompare pentru hidranti, comun pentru hidrantii interiori si exteriori, astfel:

- Grup de pompare apa alimentare cu 2 electropompe centrifuge cu ax orizontal (1 A + 1 R + 1 P) cu grad de protectie motoare electrice IP - 65, avand urmatoarele caracteristici:

- debitul: Q = 88,00 m3 / h.;

- presiunea: H = 60 mH2O;

- pompa pilot pentru acoperirea pierderilor din instalatie, avand:

- debitul: Q = 4,0 m3 / h.;

- presiunea: H = 70 mH2O;

INSTALATIE AUTOMATA DE STINGERE INCENDIU CU SPRINKLERE

La subsol:

Conform art.153, alin. (1), lit. b), din NP127-2009, la parcajele subterane de tipul P1, P2, P3 şi P4, este obligatorie echiparea cu instalaţii de stingere a incendiilor cu sprinklere, astfel:

-Sprinklere standard montate cu capul in sus pentru spatiile neincalzite in sistem apa-aer (parcaj subteran si suprateran);

Instalatia de sprinklere este formata din: sprinklere, conductele de ramificatie si distributie, conducte principale, ACS-uri, robinete de aerisire/golire, robinete de testare, ce vor fi pozate in zonele cele mai defavorizate din punct de vedere hidraulic.

Sprinklerele vor fi amplasate astfel incat sa asigure protejarea intregii suprafete a investitiei (zonele inchise), fiind montate la tavan.

Conform art. 7.30, suprafata maxima controlata de un aparat de control si semnalizare pentru instalatiile de tip apa – aer este data de volumul maxim al instalatiei, cat si de timpul maxim intre declansarea unui sprinkler si proiectarea apei pe suprafata protejata care nu trebuie sa depaseasca 60s.

Aparatele de control si semnalizare si grupurile de pompare pentru instalaţiile de stins incendiu cu apa vor fi montate in încăperile special amenajate si vor fi prevazute cu semnalizare acustica si optica.

La parter şi la nivelurile supraterane:

Conform art 7.1., alin.. j) din P118-2/2013, completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018, parcarea supraterana fiind considerate parcare inchis, respectiv conform NP024-2022, art.4.2, alin. (2), care face trimitere catre NP127-2009, art.153 alin.(2), lit b), nu este necesara este necesara echiparea cu instalatii automate de stingere a incendiior, tip sprinkler.

Zona de parcare se incadreaza in categoria risc mijlociu la incendiu, clasa de pericol OH2.

Aria maximă acoperită de un sprinkler este de 12 m2.

Conform P 118/2 – 2013 completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018, art. 7.100 si tabelul 7.10, valoarea minima de calcul a densitatii de stingere este i=5mm/min.

Conform P 118/2 - 2013 completat cu OMAI Nr. 6.026 din 25.10.2018, art. 7.100 si tabelul 7.10, valoarea ariei de declansare simultana este de 180m2.

Presiunea disponibila la capul de sprinkler este P=1bar.

Debitul specific qsp (l/s), realizat in secţiunea orificiului de refulare, la presiunea de 1 bar este de 1.33l/s.

Numarul de sprinklere pe aria de declansare, in functiune in caz de incenidu n=180m2/12m2=15buc.

Debitul total teoretic al instalatiei: Q.spk = n x q.s = 15 x 1.33 x 1.15 =23 l/s

Debitul real de calcul pentru clasa de pericol OH2, calculat pentru 25 sprinklere conform plan, cu softul programului magiCAD:

Q.spk. real = 44 l/s=158.4mc/h

Sursa de apa este constituita dintr-un singur bransament la reteaua publica din care se alimenteaza rezervorul de incendiu.

Volumul de apa pentru stingerea incendiilor, va fi stocat intr-un singur rezervor, avand urmatorul volum necesar pentru instalatiile de sprinklere, aferent functionarii pentru un interval de 60min.

Debitul real de calcul pentru aria cea mai avantajata, cu softul programului MagiCAD:

Qspk = 44 [l/s];

Vspk = 44 I / sec. x 60 min. x 60 sec. = 158400 I = 158.4 m3

In concordanta cu cerinţele P 118/2 – 2013, art. 7.24, pentru alimentarea cu apa de la pompele mobile (maşinile de intervenţie), vor fi prevăzute racorduri avand cuplaj Storz cu diametrul de 65 mm, amplasate in exterior, in locuri uşor accesibile autospecialelor. Numărul racordurilor se va stabili funcţie de debitul de calcul al instalaţiilor, considerând 15,00 l / sec. pentru fiecare racord. Fiecare racord va fi prevazut cu ventil de retinere si robinet de trecere.

Nr. racorduri=44(l/s) / 15(l/s)=2.93 = 3 racorduri exterioare.

INSTALATIE DE LIMITARE SI STINGERE A INCENDIILOR CU SPRINKLERE DESCHISE

Conform NP-127/2009, art. 153, alin. (1), lit. c), este necesara echiparea cu sprinklere deschise, la rampele de circulatie intre nivelul subteran si nivelul parterlui.

Inaltimea golului de trecere este de 2.6m

Latimea rampei de acces din axele 3-4/C-H este de 3.35m, respectiv rampa din axele 5-6/C-H. este de 3.5m

Timpul teoretic de funcţionare pentru sprinklerele deshise este de 60min iar intensitatea de stropire este de 0.5 l/s m.

Informatiile se vor regăsi detaliat in documentatia pentru specialitatea instalatii anexata prezentei documentatii.

c) **INSTALATII ELECTRICE**

Informatiile se vor regăsi detaliat in documentatia pentru specialitatea instalatii electrice anexata prezentei documentatii.

d) **INSTALATII CURENTI SLABI**

Informatiile se vor regăsi detaliat in documentatia pentru specialitatea instalatii – curenti slabi anexata prezentei documentatii.

d) probe tehnologice și teste.
Nu este cazul

5.4 Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

Informațiile se vor regăsi în Devizul General anexat prezentei documentatii, în conținutul Anexei 9.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

TABEL SUPRAFETE CONSTRUITE DEFĂSURATE		
Ind.	**Descriere**	**Suprafață construită (mp)**
Obiect 2.2: Amenajare clădire administrativă cu spațiu "info point" (P)		
1	PARTER	163.42
Obiect 3.2: Construire stație acoperită autobuze (P) Obiect 3.3: Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electronica		
1	PARTER	1068
2	PARTER	310.67

Obiect 4.1: Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)		
1	SUBSOL 1	3107.67
2	PARTER	3107.67
3	ETAJ 1	3107.67
4	ETAJ 2	3107.67
5	ETAJ 3	3107.67
TOTAL	Suprafată construită desfăsurată	15538.35
TOTAL	**Suprafată construită interventie**	**4649.76**

c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Pentru toate datele privitoare la analiza economică se va consulta Documentația atașată prezentului conținut cadru(A.C.B.) – Anexa 8.

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

Durata estimată de către proiectant privind lucrările de execuție a obiectivului de investiții este de **36 luni** calendaristice, dintre care 28 luni pentru execuția lucrărilor de construcții și instalații și 8 luni pentu elaborarea documentațiilor proiectului tehnic și obținerea autorizației de construire.

Această durată fiind estimativă, poate fi modificată de către beneficiar și capacitatea constructorului cât și de perioada de implementare a acestui proiect ținând cont de condițiile climaterice cât și de tehnologia de execuție adoptată.

5.5 Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Prin documentatia tehnica intocmita se impun respectarea normativelor si standardelor aflate in vigoare:

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată cu modificările ulterioare
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții și a regulamentelor emise în aplicarea acesteia
- Legea nr. 372 din 13/12/2005 privind performanța energetică a clădirilor, republicata 2020.
- Normativ privind calculul termotehnic al elementelor de constructie a clădirilor: C107/1-2005; C1207/2-2005; C107/3-2005; C107/4-2005; C107/5-2005;
- Metodologia de calcul al performantei energetice a clădirilor: MC 001/1-2006, MC 001/2-2006, MC 001/3-2006, MC 001/4-2009, MC 001/5-2009;
- Ordinul nr.2513/ 22.11.2010, pentru modificarea Reglementării tehnice "Normativ privind calculul termotehnic al elementelor de constructie ale clădirilor", indicativ C 107-2005,
- Ordinul nr. 386/28.03.2016, pentru modificarea si completarea reglementarilor tehnice „Normativ privind calculul termotehnic al elementelor de constructie ale clădirilor, indicativ C107-2005.

- Ordinul nr. 2641/04.04.2017, privind modificarea si completarea reglementarilor tehnice din ordinul nr. 157/ 2007.
- I5/2010 - Normativ privind proiectarea , executiia si exploatarea instalatiilor de ventilare si climatizare.
- I13/2015 - Normativ privind proiectarea , executiia si exploatarea instalatiilor de încălzire centrala.
- I9/2015 - Normativ privind proiectarea , executiia si exploatarea instalatiilor sanitare aferente clădirilor.
- Gex 009/2013 – Ghid privind inspectia sistemelor de climatizare in clădiri
- Gex 010/2013 – Ghid privind inspectia energetica a cazanelor si a sistemelor de încălzire din clădiri.
- Gex 013/2015 – Ghid privind utilizarea surselor regenerabile de energie la clădiri noi si existente.

5.6 Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.

Investiția se poate realiza din surse de finantare nerambursabile / buget local – conform graficelor stabilite de către investitor.

7. URBANISM, ACORDURI ŞI AVIZE CONFORME

6.1 Certificatul de urbanism emis în vederea obţinerii autorizaţiei de construire

Certificat de Urbanism nr. 624 din 12.04.2022

6.2 Extras de carte funciară, cu excepţia cazurilor speciale, expres prevăzute de lege

Proiectul presupune intervenirea pe urmatoarele strazi/imobile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei (nr. cad. 250366 – din care se intervine pe o suprafata de ~4022mp), Bulevardul 1 Mai (nr. cad. 250396 – din care se intervine pe o suprafata de ~627mp), Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii (nr. cad. 249861 – din care se intervine pe o suprafata de ~130mp) si imobile identificate conform extraselor de Carte Funciara eliberate cu nr.: 214179, 226800, 227666, 227668, 227669, 229019, 229726, 229726-C1, 244520, 238826, 241234.

6.3 Actul administrativ al autorităţii competente pentru protecţia mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentaţia tehnico-economică

Conform Certificatului de Urbanism, Clasarea notificării de mediu se va obţine şi va reprezenta anexă la documentatia necesara in vederea obtinerii autorizatiei de construire.

6.4 Avize conforme privind asigurarea utilităţilor

Pentru aceasta faza au fost obtinute urmatoarele avize/autorizatii privind utilitatile, astfel:

Aviz	Emitent	Nr. si Data
Alimentare cu apa si canalizare	S.C. R.A.J.A. S.A.	746/39731 / 20.05.2022
Alimentare cu energie electrica	E-DISTRIBUTIE DOBROGEA S.A.	18800522 / 26.01.2024
Telefonizare	S.C. TOTAL GROUP TELECOM S.R.L.	90 / 12.05.2022
Gaze naturale	DISTRIGAZ SUD RETELE	40922-319.245.600 / 22.11.2023
Alimentare cu energie termica	TERMOFICARE CONSTANTA S.R.L.	6172 / 02.05.2022
RCS&RDS	S.C. RCS&RDS S.A.	3719 / 11.12.2023
Comisia de Circulaţii	Direcţia Servicii Publice – PMC	R 33410 / 03.04.2024
Securitate la incendiu	Inspectoratul pentru Situaţii de Urgenţă Dobrogea	

6.5 Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru şi Publicitate Imobiliară

Studiu topografic a fost realizat de S.C. EUROSURVEY S.R.L.

6.6 Avize, acorduri şi studii specifice, după caz, în funcţie de specificul obiectivului de investiţii şi care pot condiţiona soluţiile tehnice

Avize / Acorduri

Aviz Comisia de Circulatie;

Aviz Politia Rutiera – Politia Municipiului Constanta;

Aviz sanatatea populatiei;

Securitate la incendiu;

Aviz protectie civila - negatie;

Aviz Consiliul Judetean;

Aviz Directia Judeteana pentru Cultura Constanta;

Aviz CFR;

8. IMPLEMENTAREA INVESTIȚIEI

7.1 Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției

Investiția este implementată de U.A.T. Municipiul Constanta – Primaria Municipiului Constanta prin **Confort Urban S.R.L.** .

7.2 Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare

Se estimează că durata de implementare a investiției este de 36 de luni, cf. graficului de invetitie anexat prezentei.

Investiția cuprinde patru etape :

1) Obținerea finanțării;
2) Etapa de servicii;
3) Etapa de implementare;
4) Etapa de postimplementare.

1) Obtinerea finantarii cuprinde întocmirea si depunerea documentației de finanțare.

2) Etapa de servicii prevede executarea si finalizarea următoarelor lucrări dupa obținerea finanțării:

- pregătirea caietelor de sarcini pentru proiectare;
- organizarea licitației pentru proiectare;
- atribuirea contractului de servicii:
- elaborarea proiectului tehnic, a detaliilor de execuție, DTAC si a documentațiilor necesare obținerii avizelor cerute in Certificatul de Urbanism;
- pregătirea caietelor de sarcini pentru lucrări de execuție;
- organizarea licitației pentru proiectare si execuție.

3) Etapa de implementare prevede executarea si finalizarea următoarelor lucrări:

- atribuirea contractului de execuție;
- stabilirea ordinii de implementare a obiectelor obiectivului de interventii
- execuția investiției etapizat pe obiecte de către executantul lucrării;
- lucrările de construcție vor fi supravegheate de un diriginte de șantier, calificat si atestat, contractat separat de către beneficiar;
    - etapele principale ale realizării investiției sunt:
      -realizare studiu geotehnic;
      -executarea săpăturii;
      -realizarea infrastructurii și a suprastructurii;
    - realizarea lucrărilor de închidere și compartimentare;
    - lucrări hidroizolații terase circulabile și necirculabile;
    - montajul tâmplăriei termoizolante, montarea termosistemului și a placării exterioare;
    - compartimentări interioare, tâmplării interioare;
    - instalații interioare: electrice, curenți slabi, sanitare, stingere incendii;
    - montare utilaje instalații și echipamente;
    - finisaje interioare: pardoseli, tencuieli umede, tencuieli uscate, placări, tavane suspendate;
    - montaj mobilier și signalistică;

- rețele exterioare: alimentare cu apă, canalizare menajeră și pluvială, energie electrică, iluminat exterior;
- platforme carosabile și pietonale;
- sistematizare verticală: refacerea solului vegetal, plantații, înierbare, împrejmuiri.

- recepția lucrărilor – lucrările terminate vor fi preluate de beneficiar printr-o recepție preliminara;
- pregătirea personalului de exploatare;
- in perioada de garanție orice defecțiune va fi remediata, gratuit de executant.

4) Etapa de postimplementare

- exploatarea si întreținerea investiției;
- recepția finala a lucrărilor.

7.3 Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare

Toate utilajele prevăzute în cadrul acestui proiect vor avea garanție minim 36 de luni, exploatarea operarea și întreținerea după perioada de garanție se vor face de firme autorizate pentru fiecare domeniu.

Fondurile necesare pentru menținerea, întreținerea, funcționarea si exploatarea investiției după încheierea proiectului și încetarea finanțării nerambursabile, vor fi asigurate din bugetul Ministerului Apararii Nationale conform prevederilor legale, pe toata durata de durabilitate a contractului de finanțare.

7.4 Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale

Pe perioada de execuție a lucrărilor, Beneficiarul va desemna un colectiv de lucru ce se va ocupa cu implementarea proiectului. Beneficiarul va instrui personalul din cadrul proiectului.

Pentru personalul existent, se pot face cursuri de imbunatatire a cunostintelor si performantelor manageriale si de administrare; finantate din surse proprii, daca Beneficiarul considera ca este nevoie si daca exista cereri in acest sens din partea angajatilor.

Efortul necesar implementării prezentului proiect necesită atât alocarea unei echipe de implementare pentru asigurarea desfășurării în bune condiții a tuturor aspectelor legate de finanțare, care să vină în sprijinul echipei de management al proiectului din partea beneficiarului investiției. Din acest motiv, va fi necesară consultanță de specialitate, atât pentru elaborarea documentației de atribuire și aplicarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziție publică, cât și pentru asistență tehnică pe perioada de implementare a investiției.

Echipa de management a proiectului va fi formată din personalul propriu al Primăriei, iar membrii care o vor alcătui, vor fi selecționați pe baza criteriilor de competență și experiență profesională. Echipa Primăriei va monitoriza activitatea furnizorului pe toată perioada de implementare și va urmări și controla toate activitățile desfășurate în proiect, pe toată perioada derulării implementării acestuia.

Echipa de management al proiectului va avea ca atribuții principale:

- monitorizarea și supervizarea implementării proiectului din punct de vedere tehnic și financiar;
- monitorizarea tuturor aspectelor legate de implementarea proiectului din punct de vedere al proiectelor finanțate din fonduri publice;
- monitorizarea activităților financiare pe perioada de desfășurare a implementării;
- întocmirea rapoartelor trimestriale de progres și a raportului final cu sprijinul consultanților contractați;

- derularea achiziţiilor publice din cadrul proiectului, cu asistenţă din partea consultanţilor;
- întocmirea, păstrarea şi arhivarea documentaţiei aferente implementării proiectului;

Se recomandă ca echipa de management a proiectului să fie formată din:

➢ **Manager de proiect**: Va asigura demararea şi va monitoriza desfăşurarea întregului proiect. Va aviza rapoartele de progres, va asigura transmiterea rapoartelor de progres, va facilita verificarea şi desfăşurarea activităţilor de monitorizare şi verificare din partea Autorităţii Finanţatoare. Va pune la dispoziţie, la cererea Autorităţii Contractante sau a altor organisme în drept, informaţii privind situaţia existentă, progresul fizic şi date care să releve modul de atingere a indicatorilor prevăzuţi în cererea de finanţare. Va emite decizii asupra desfăşurării activităţilor în etapele următoare de implementare. În plus, va asigura dreptul de acces la locurile şi spaţiile unde se implementează sau a fost implementat proiectul.

➢ **Responsabil financiar**: Va asigura corectitudinea întocmirii, păstrării, arhivării documentaţiei aferente implementării, inclusiv privind realizarea achiziţiilor şi întocmirea documentelor justificative conform legislaţiei româneşti, astfel încât să permită verificarea cu uşurinţă a documentelor. De asemenea, va asigura contractarea şi desfăşurarea activităţilor de audit extern.

➢ **Responsabilul tehnic:** Va acorda sprijin managerului de proiect ori de câte ori este de nevoie şi va colabora cu echipa de implementare, în vederea asigurării implementării proiectului conform graficului şi obiectivelor stabilite.

➢ **Responsabil juridic**: Va avea rolul de a analiza, examina, perfecta, redacta şi viza actele juridice, contractele, acordurile şi corespondenţa juridică în perioada implementării proiectului. Pe toată perioada de desfăşurare a proiectului va avea rolul de a controla şi aviza legalitatea actelor, de a asista echipa de proiect în toate demersurile juridice şi de a cunoaşte actualizările legislaţiei legate de proiect. De asemenea, pe toată perioada de desfăşurare a proiectului, responsabilul juridic va informa echipa de proiect în legatură cu toate schimbările apărute în legislaţie şi va propune soluţii concrete de corecţie în cazul sesizării unor disfuncţionalităţi de materie juridică în procesul de implementare a proiectului.

După încetarea finanţării si punerea in functiune, investiţia va intra in perioada de operare, perioadă în care prin alocările de resurse umane si financiare se va asigura menţinerea/conservarea rezultatelor obţinute in urma realizării investiţiilor propuse prin prezentul proiect.

De asemenea, este responsabilitatea solicitantului ca la nivelul acestuia să existe un mecanism de control şi verificare a tuturor costurilor, în scopul stimulării eficienţei şi evitării creşterii artificiale a costurilor de intretinere.

În ceea ce priveşte modul de autosusţinere al proiectului din punct de vedere financiar după încetarea finanţării, se vor aloca anual din bugetul local sumele necesare menţinerii investiţiei pe toată durata de viată a acesteia.

În vederea unor estimări corecte, costurile cu mentenanţa vor fi evaluate de personalul de specialitate care va asigura administrarea pentru a fi ulterior prevăzute in bugetul local al beneficiarului.

9. CONCLUZII ŞI RECOMANDĂRI

Investiţia propusă este justificată tehnic şi economic.

Prin realizarea ei se preconizeaza transformarea zonei, rezultatul fiind o amenajare coerentă a spaţiului urban ce deserveşte populaţia Municipiului Constanţa şi persoanele care sosesc sau pleacă din această zonă, fie pe cale rutieră, fie pe calea ferată.

Propunerea arhitecturală este una neinvazivă faţă de mediul înconjurător, parcela fiind ocupată în mod responsabil iar volumetria este una echilibrată, bine integrată în context.

Recomandăm realizarea investitiei, conform variantei maximale propuse, având în vedere toate obiectivele stabilite prin aceasta, în cel mai scurt timp posibil.

B. PIESE DESENATE

Conform borderou piese desenate – pagina 4:

1. plan de amplasare în zonă;
2. plan de situație;
3. planuri generale, fațade și secțiuni caracteristice de arhitectură cotate
scheme de principiu pentru rezistență și instalații – conform borderou specialitati - volumetrii, scheme funcționale, izometrice sau planuri specifice, după caz;
4. planuri generale, profile longitudinale și transversale caracteristice, cotate, planuri specifice, după caz.

Data:
APRILIE 2024

Proiectant*4),
arh. Irina Maria MIHAI
(numele, funcția și semnătura persoanei autorizate)

ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMÂNIA
7323
Irina-Maria MIHAI
Arhitect cu drept de semnătură

ANEXĂ LA
HCL NR. 244/2024

Proiectant,
I.M. DESIGN S.R.L.
Bucuresti, sector 2,
Str. Spatarului nr. 33
office@im-design.ro;
Tel: +(40) 731 979 504

I.M. DESIGN SRL

DEVIZ GENERAL - varianta 1

al obiectivului de investiţii

AMENAJARE PIATA URBANA GARA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER
– INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –
Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii

Nr. crt.	Denumirea capitolelor şi subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obţinerea şi amenajarea terenului				
1.1	Obţinerea terenului (pretul se va stabili de catre beneficiar cf. PMC)	2,218,685.89	421,550.32	2,640,236.21
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecţia mediului şi aducerea terenului la starea iniţială	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecţia utilităţilor	2,500,000.00	475,000.00	2,975,000.00
Total capitol 1		**4,718,685.89**	**896,550.32**	**5,615,236.21**
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităţilor necesare obiectivului de investiţii				
2.1	Asigurarea utilităţilor necesare obiectivului de investiţii	1,000,000.00	190,000.00	1,190,000.00
Total capitol 2		**1,000,000.00**	**190,000.00**	**1,190,000.00**
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare şi asistenţă tehnică				
3.1	Studii	**896,647.83**	**170,363.09**	**1,067,010.92**
	3.1.1. Studii de teren	403,491.53	76,663.39	480,154.92
	3.1.2. Raport privind impactul asupra mediului	134,497.18	25,554.46	160,051.64
	3.1.3. Alte studii specifice	358,659.13	68,145.24	426,804.37
3.2	Documentaţii-suport şi cheltuieli pentru obţinerea de avize, acorduri şi autorizaţii	44,832.39	8,518.15	53,350.55
3.3	Expertizare tehnică si Studiu de Trafic	32,000.00	6,080.00	38,080.00
3.4	Certificarea performanţei energetice	179,329.57	34,072.62	213,402.18
3.5	Proiectare	**4,550,727.65**	**864,638.25**	**5,415,365.90**
	3.5.1. Temă de proiectare	89,664.78	17,036.31	106,701.09
	3.5.2. Studiu de prefezabilitate	99,980.00	18,996.20	118,976.20
	3.5.3. Studiu geotehnic	41,000.00	7,790.00	48,790.00
	3.5.4. Elaborare documentatie de urbanism Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z.)	132,000.00	25,080.00	157,080.00
	3.5.5. Studiu de fezabilitate/documentaţie de avizare a lucrărilor de intervenţii şi deviz general	153,167.61	29,101.85	182,269.45
	3.5.6. Documentaţiile tehnice necesare în vederea obţinerii avizelor/acordurilor/autorizaţiilor	1,793,295.67	340,726.18	2,134,021.85
	3.5.7. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic şi a detaliilor de execuţie	448,323.92	85,181.54	533,505.46
	3.5.8. Proiect tehnic şi detalii de execuţie	1,793,295.67	340,726.18	2,134,021.85
3.6	Organizarea procedurilor de achiziţie	89,664.78	17,036.31	106,701.09
3.7	Consultanţă	**1,344,971.75**	**255,544.63**	**1,600,516.38**
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiţii	1,210,474.58	229,990.17	1,440,464.75
	3.7.2. Auditul financiar	134,497.18	25,554.46	160,051.64
3.8	Asistenţă tehnică	**1,620,801.13**	**103,516.51**	**648,340.24**

	3.8.1. Asistenţă tehnică din partea proiectantului	268,994.35	**51,108.93**	**320,103.28**
	3.8.1.1. pe perioada de execuţie a lucrărilor	179,329.57	34,072.62	213,402.18
	3.8.1.2. pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuţie, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcţii	89,664.78	17,036.31	106,701.09
	3.8.2. Dirigenţie de şantier	1,075,977.40	204,435.71	1,280,413.11
	3.8.3. Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararea de Guvern nr.300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	275,829.38	52,407.58	328,236.96
Total capitol 3		**8,758,975.10**	**1,459,769.56**	**9,142,767.27**
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiţia de bază				
4.1	Construcţii şi instalaţii	79,563,633.43	15,117,090.35	94,680,723.78
4.1.1	*01 Ob.1 Amenajare peisagistica*	*940,860.68*	178,763.53	1,119,624.21
4.1.2	*02 Ob.2.1 Parcari*	*2,549,192.60*	484,346.59	3,033,539.19
4.1.3	*03 Ob.2.2 Cladire administrativa*	*2,131,277.68*	404,942.76	2,536,220.44
4.1.4	*04 Ob.3.1 Acces gara*	*1,046,909.14*	198,912.74	1,245,821.88
4.1.5	*08 Ob.3.5 Pergole parcare*	*11,739,273.65*	2,230,461.99	13,969,735.64
4.1.6	*10 Ob.4.2 Promenada*	*1,960,887.65*	372,568.65	2,333,456.30
4.1.7	*11 Ob.5.1 Spatii pietonale*	*4,880,274.75*	927,252.20	5,807,526.95
4.1.8	*12 Ob.5.2 Pasaj pietonal existent*	*3,427,325.84*	651,191.91	4,078,517.75
4.1.9	*09 Ob.4.1 Parcare S+P+3E*	*38,815,953.84*	7,375,031.23	46,190,985.07
4.1.10	*13 Ob.5.3 Pasaj pietonal nou*	*875,890.91*	166,419.27	1,042,310.18
4.1.11	*05 Ob.3.2 Statie autobuze*	*4,472,761.99*	849,824.78	5,322,586.77
4.1.12	*07 Ob.3.4 Parcare biciclete*	*642,898.76*	122,150.76	765,049.52
4.1.13	*14 Ob.6 Drumuri*	*4,748,944.38*	902,299.43	5,651,243.81
4.1.14	*06 Ob.3.3 Parcare autobuze*	*1,331,181.56*	252,924.50	1,584,106.06
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice şi funcţionale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice şi funcţionale care necesită montaj	10,101,150.00	1,919,218.50	12,020,368.50
4.3.1	*03 Ob.2.2 Cladire administrativa*	*77,400.00*	14,706.00	92,106.00
4.3.2	*09 Ob.4.1 Parcare S+P+3E*	*9,423,750.00*	1,790,512.50	11,214,262.50
4.3.3	*05 Ob.3.2 Statie autobuze*	*600,000.00*	114,000.00	714,000.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice şi funcţionale care nu necesită montaj şi echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	2,278,342.54	432,885.08	2,711,227.62
4.5.1	*02 Ob.2.1 Parcari*	*123,850.50*	23,531.60	147,382.10
4.5.2	*03 Ob.2.2 Cladire administrativa*	*65,100.00*	12,369.00	77,469.00
4.5.3	*04 Ob.3.1 Acces gara*	*45,805.50*	8,703.05	54,508.55
4.5.4	*08 Ob.3.5 Pergole parcare*	*253,786.54*	48,219.44	302,005.98
4.5.5	*13 Ob.5.3 Pasaj pietonal nou*	*112,500.00*	21,375.00	133,875.00
4.5.6	*09 Ob.4.1 Parcare S+P+3E*	*1,677,300.00*	318,687.00	1,995,987.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
Total capitol 4		**91,943,125.97**	**17,469,193.93**	**109,412,319.90**
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de şantier	**2,241,619.59**	**425,907.72**	**2,667,527.31**
	5.1.1. Lucrări de construcţii şi instalaţii aferente organizării de şantier	1,793,295.67	340,726.18	2,134,021.85
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării şantierului	448,323.92	85,181.54	533,505.46
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	**933,426.22**	**0.00**	**933,426.22**
	5.2.1. Comisioanele şi dobânzile aferente creditului băncii finanţatoare	0.00	0.00	0.00
	5.2.2. Cota aferentă ISC pentru controlul calităţii lucrărilor de construcţii	424,284.65	0.00	424,284.65
	5.2.3. Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism şi pentru autorizarea lucrărilor de construcţii	84,856.93	0.00	84,856.93
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	424,284.65	0.00	424,284.65
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme şi autorizaţia de construire/desfiinţare	0.00	0.00	0.00

5.3	Cheltuieli diverse şi neprevăzute (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.5 + 3.8 + 4) a) 10% în cazul executării unui obiectiv/obiect nou de investiţii; b) 20% în cazul executării lucrărilor de intervenţiei la construcţie existentă.	20,322,930.95	3,861,356.88	24,184,287.83
5.4	Cheltuieli pentru informare şi publicitate	0.00	0.00	0.00
Total capitol 5		**23,497,976.75**	**4,287,264.60**	**27,785,241.36**
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice şi teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice şi teste	0.00	0.00	0.00
Total capitol 6		**0.00**	**0.00**	**0.00**
CAPITOLUL 7 **Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret**				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% (25.0% din 1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	26,431,600.60	5,022,004.11	31,453,604.71
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	2,643,160.06	502,200.41	3,145,360.47
Total capitol 7		**29,074,760.66**	**5,524,204.52**	**34,598,965.18**
TOTAL GENERAL		**158,993,524.38**	**29,826,982.94**	**187,744,529.92**
din care: C + M (1.2 + 1.3 +1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		**84,856,929.10**	**16,122,816.53**	**100,979,745.63**

I.M. DESTON

PREŞEDINTE ŞEDINŢĂ
ADRIANA ARGHIRESCU

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL,
FULVIA ANTONELA DINESCU

Proiectant,
I.M. DESIGN S.R.L.
Bucuresti, sector 2,
Str. Spatarului nr. 33
office@im-design.ro;
Tel: +(40) 731 979 504

DEVIZ GENERAL - varianta 2

al obiectivului de investiţii

AMENAJARE PIATA URBANA GARA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER
– INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –
Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii

Nr. crt.	Denumirea capitolelor şi subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obţinerea şi amenajarea terenului				
1.1	Obţinerea terenului (pretul se va stabili de catre beneficiar cf. PMC)	2,218,685.89	421,550.32	2,640,236.21
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecţia mediului şi aducerea terenului la starea iniţială	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecţia utilităţilor	2,500,000.00	475,000.00	2,975,000.00
Total capitol 1		**4,718,685.89**	**896,550.32**	**5,615,236.21**
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităţilor necesare obiectivului de investiţii				
2.1	Asigurarea utilităţilor necesare obiectivului de investiţii	1,000,000.00	190,000.00	1,190,000.00
Total capitol 2		**1,000,000.00**	**190,000.00**	**1,190,000.00**
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare şi asistenţă tehnică				
3.1	Studii	**849,843.13**	**161,470.19**	**1,011,313.33**
	3.1.1. Studii de teren	382,429.41	72,661.59	455,091.00
	3.1.2. Raport privind impactul asupra mediului	127,476.47	24,220.53	151,697.00
	3.1.3. Alte studii specifice	339,937.25	64,588.08	404,525.33
3.2	Documentaţii-suport şi cheltuieli pentru obţinerea de avize, acorduri şi autorizaţii	42,492.16	8,073.51	50,565.67
3.3	Expertizare tehnică si Studiu de Trafic	32,000.00	6,080.00	38,080.00
3.4	Certificarea performanţei energetice	169,968.63	32,294.04	202,262.67
3.5	Proiectare	**4,337,766.25**	**824,175.59**	**5,161,941.84**
	3.5.1. Temă de proiectare	84,984.31	16,147.02	101,131.33
	3.5.2. Studiu de prefezabilitate	99,980.00	18,996.20	118,976.20
	3.5.4. Studiu geotehnic	41,000.00	7,790.00	48,790.00
	3.5.5. Elaborare documentatie de urbanism Plan Urbanistic Zonal (P.U.Z.)	132,000.00	25,080.00	157,080.00
	3.5.6. Studiu de fezabilitate/documentaţie de avizare a lucrărilor de intervenţii şi deviz general	155,507.84	29,546.49	185,054.33
	3.5.7. Documentaţiile tehnice necesare în vederea obţinerii avizelor/acordurilor/autorizaţiilor	1,699,686.26	322,940.39	2,022,626.65
	3.5.8. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic şi a detaliilor de execuţie	424,921.57	80,735.10	505,656.66
	3.5.9. Proiect tehnic şi detalii de execuţie	1,699,686.26	322,940.39	2,022,626.65
3.6	Organizarea procedurilor de achiziţie	84,984.31	16,147.02	101,131.33
3.7	Consultanţă	**1,274,764.70**	**242,205.29**	**1,516,969.99**
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiţii	1,147,288.23	217,984.76	1,365,272.99
	3.7.2. Auditul financiar	127,476.47	24,220.53	151,697.00
3.8	Asistenţă tehnică	**1,536,552.66**	**98,180.77**	**614,921.68**

	3.8.1. Asistenţă tehnică din partea proiectantului	254,952.94	**48,441.06**	**303,394.00**
	3.8.1.1. pe perioada de execuţie a lucrărilor	169,968.63	32,294.04	202,262.67
	3.8.1.2. pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuţie, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcţii	84,984.31	16,147.02	101,131.33
	3.8.2. Dirigenţie de şantier	1,019,811.76	193,764.23	1,213,575.99
	3.8.3. Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararea de Guvern nr.300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	261,787.97	49,739.71	311,527.68
Total capitol 3		**8,328,371.84**	**1,388,626.42**	**8,697,186.49**
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiţia de bază				
4.1	Construcţii şi instalaţii	74,883,163.15	14,227,801.00	89,110,964.15
4.1.1	*01 Ob.1 Amenajare peisagistica*	*940,860.68*	178,763.53	1,119,624.21
4.1.4	*04 Ob.3.1 Acces gara*	*1,046,909.14*	198,912.74	1,245,821.88
4.1.5	*08 Ob.3.5 Pergole parcare*	*11,739,273.65*	2,230,461.99	13,969,735.64
4.1.6	*10 Ob.4.2 Promenada*	*1,960,887.65*	372,568.65	2,333,456.30
4.1.7	*11 Ob.5.1 Spatii pietonale*	*4,880,274.75*	927,252.20	5,807,526.95
4.1.8	*12 Ob.5.2 Pasaj pietonal existent*	*3,427,325.84*	651,191.91	4,078,517.75
4.1.9	*09 Ob.4.1 Parcare S+P+3E*	*38,815,953.84*	7,375,031.23	46,190,985.07
4.1.10	*13 Ob.5.3 Pasaj pietonal nou*	*875,890.91*	166,419.27	1,042,310.18
4.1.11	*05 Ob.3.2 Statie autobuze*	*4,472,761.99*	849,824.78	5,322,586.77
4.1.12	*07 Ob.3.4 Parcare biciclete*	*642,898.76*	122,150.76	765,049.52
4.1.13	*14 Ob.6 Drumuri*	*4,748,944.38*	902,299.43	5,651,243.81
4.1.14	*06 Ob.3.3 Parcare autobuze*	*1,331,181.56*	252,924.50	1,584,106.06
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice şi funcţionale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice şi funcţionale care necesită montaj	10,101,150.00	1,919,218.50	12,020,368.50
4.3.1	*03 Ob.2.2 Cladire administrativa*	*77,400.00*	14,706.00	92,106.00
4.3.2	*09 Ob.4.1 Parcare S+P+3E*	*9,423,750.00*	1,790,512.50	11,214,262.50
4.3.3	*05 Ob.3.2 Statie autobuze*	*600,000.00*	114,000.00	714,000.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice şi funcţionale care nu necesită montaj şi echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	2,278,342.54	432,885.08	2,711,227.62
4.5.1	*02 Ob.2.1 Parcari*	*123,850.50*	23,531.60	147,382.10
4.5.2	*03 Ob.2.2 Cladire administrativa*	*65,100.00*	12,369.00	77,469.00
4.5.3	*04 Ob.3.1 Acces gara*	*45,805.50*	8,703.05	54,508.55
4.5.4	*08 Ob.3.5 Pergole parcare*	*253,786.54*	48,219.44	302,005.98
4.5.5	*13 Ob.5.3 Pasaj pietonal nou*	*112,500.00*	21,375.00	133,875.00
4.5.6	*09 Ob.4.1 Parcare S+P+3E*	*1,677,300.00*	318,687.00	1,995,987.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
Total capitol 4		**87,262,655.69**	**16,579,904.58**	**103,842,560.27**
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de şantier	**2,124,607.83**	**403,675.49**	**2,528,283.32**
	5.1.1. Lucrări de construcţii şi instalaţii aferente organizării de şantier	1,699,686.26	322,940.39	2,022,626.65
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării şantierului	424,921.57	80,735.10	505,656.66
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	**880,911.34**	**0.00**	**880,911.34**
	5.2.1. Comisioanele şi dobânzile aferente creditului băncii finanţatoare	0.00	0.00	0.00
	5.2.2. Cota aferentă ISC pentru controlul calităţii lucrărilor de construcţii	400,414.25	0.00	400,414.25
	5.2.3. Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism şi pentru autorizarea lucrărilor de construcţii	80,082.85	0.00	80,082.85
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	400,414.25	0.00	400,414.25
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme şi autorizaţia de construire/desfiinţare	0.00	0.00	0.00

5.3	Cheltuieli diverse şi neprevăzute (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.5 + 3.8 + 4) a) 10% în cazul executării unui obiectiv/obiect nou de investiţii; b) 20% în cazul executării lucrărilor de intervenţiei la construcţie existentă.	19,327,394.92	3,672,205.03	22,999,599.96
5.4	Cheltuieli pentru informare şi publicitate	0.00	0.00	0.00
Total capitol 5		**22,332,914.09**	**4,075,880.52**	**26,408,794.62**
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice şi teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice şi teste	0.00	0.00	0.00
Total capitol 6		**0.00**	**0.00**	**0.00**
CAPITOLUL 7 **Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret**				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% (25.0% din 1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	25,133,940.21	4,775,448.64	29,909,388.85
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	2,513,394.02	477,544.86	2,990,938.89
Total capitol 7		**27,647,334.23**	**5,252,993.50**	**32,900,327.74**
TOTAL GENERAL		**151,289,961.74**	**28,383,955.34**	**178,654,105.33**
din care: C + M (1.2 + 1.3 +1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		**80,082,849.41**	**15,215,741.39**	**95,298,590.80**

SOCIETATEA I.M. DESIGN SRL CUI 15590551 ILFOV - ROMÂNIA

DOCUMENTAȚIE FOTOGRAFICĂ
- SITUAȚIE EXISTENTĂ -

PENTRU LUCRAREA

AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER
– INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –

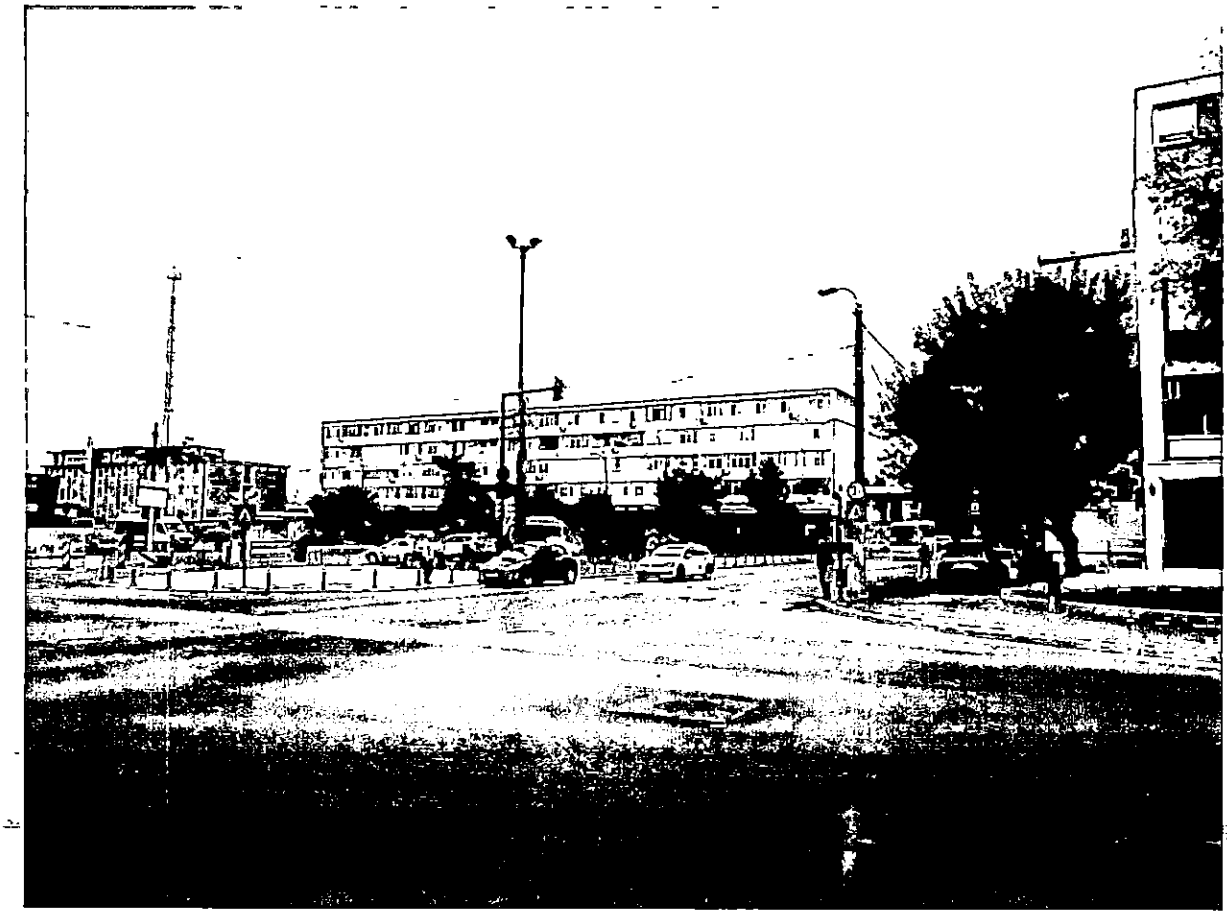
Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii

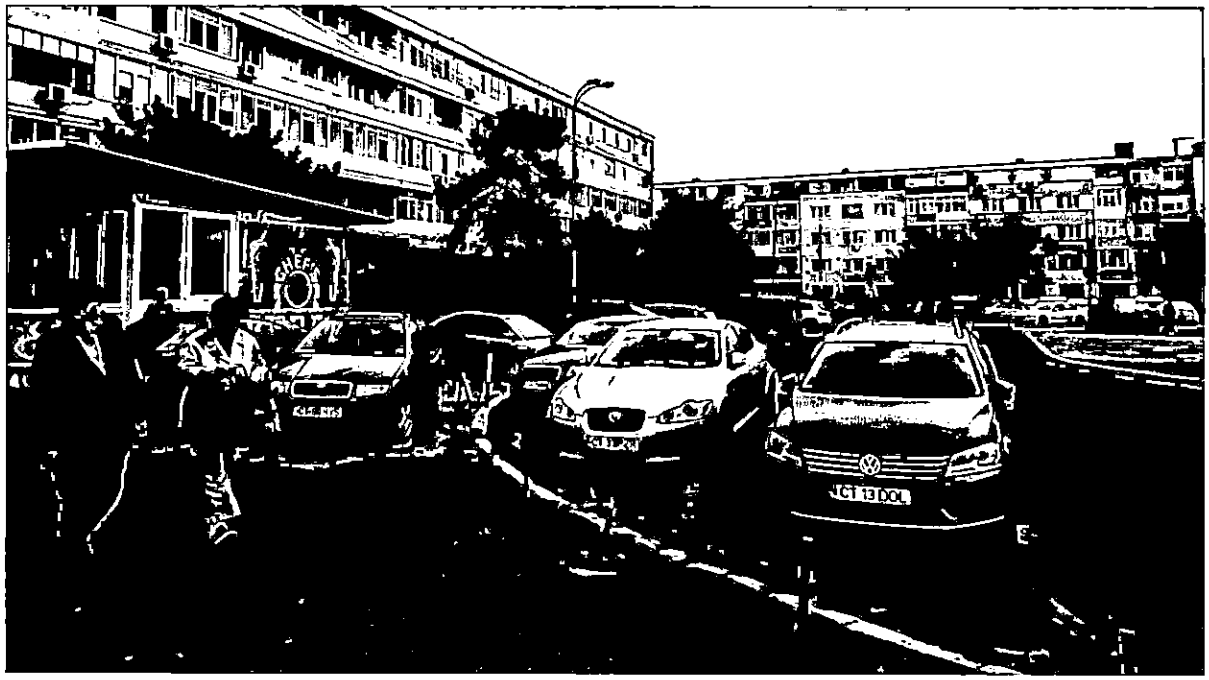
BENEFICIAR:	**UAT MUNICIPIUL CONSTANTA** **PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA**
AUTORITATEA CONTRACTANTA:	**CONFORT URBAN S.R.L.**
PROIECTANT GENERAL:	**I.M. DESIGN S.R.L.**

RELEVEU FOTOGRAFIC

NUME PROIECT	**AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –**
AMPLASAMENT	Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii
NR. CONTRACT /DATA	***151/23.12.2021***
BENEFICIARUL INVESTIEI	**UAT MUNICIPIUL CONSTANTA** **PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA**
AUTORITATE CONTRACTANTA	**CONFORT URBAN S.R.L.** Municipiul Constanţa, str. Vârful cu Dor nr. 10 J13/699/1997, C.U.I. RO1875349
ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE	**I.M. DESIGN S.R.L.** Adresa de corespondenta: Strada Spatarului nr. 33, Sector 2, Bucuresti e-mail: office@im-design.ro, Tel: +(40) 731 979 504
SEF PROIECT:	Arh. Irina Maria MIHAI
FAZA DE PROIECTARE	**STUDIU DE FEZABILITATE – MIXT** (*studiu de fezabilitate, completat cu elementele specifice din documentaţia de avizare a lucrărilor de intervenţii*)
DATA ELABORARE	**2023**, BUCURESTI

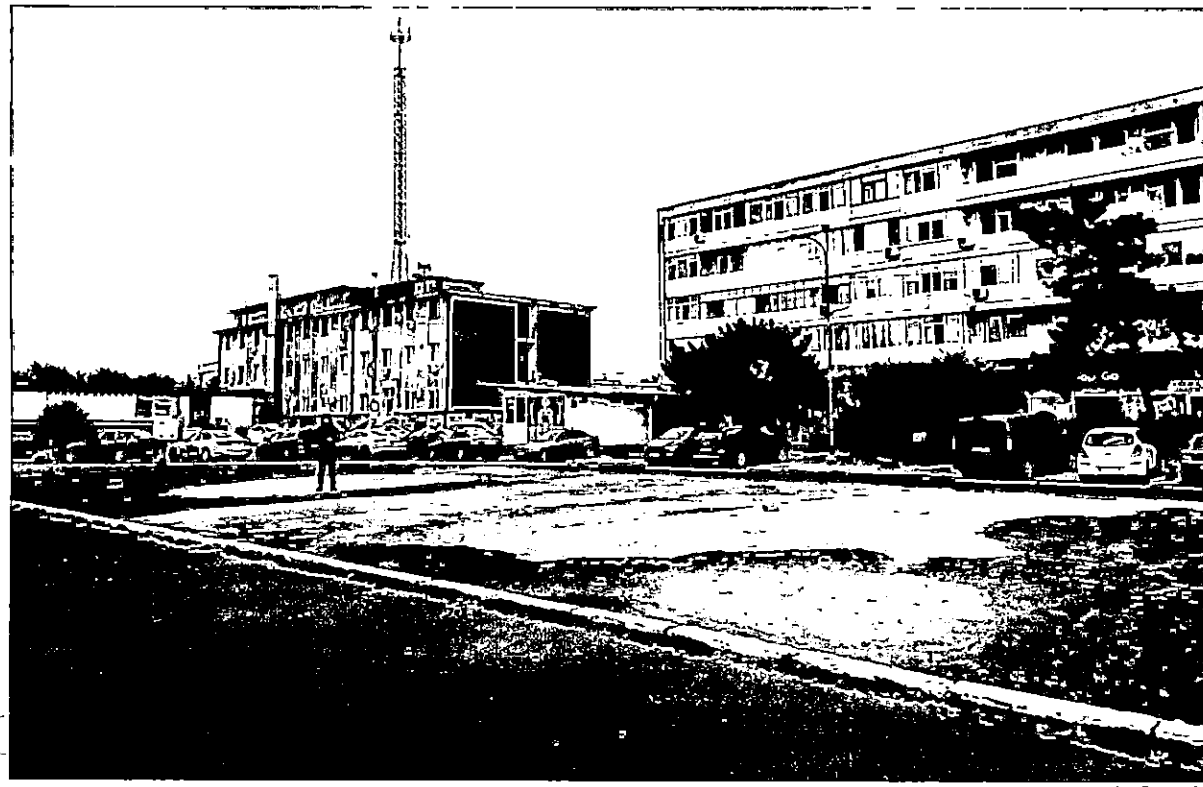
OBIECTIV 1 - *Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile*





OBIECTIV 2 - *Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) si demolare constructii provizorii*

Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol și amenajare peisagistică liberă de construcții



Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spațiu "info point"

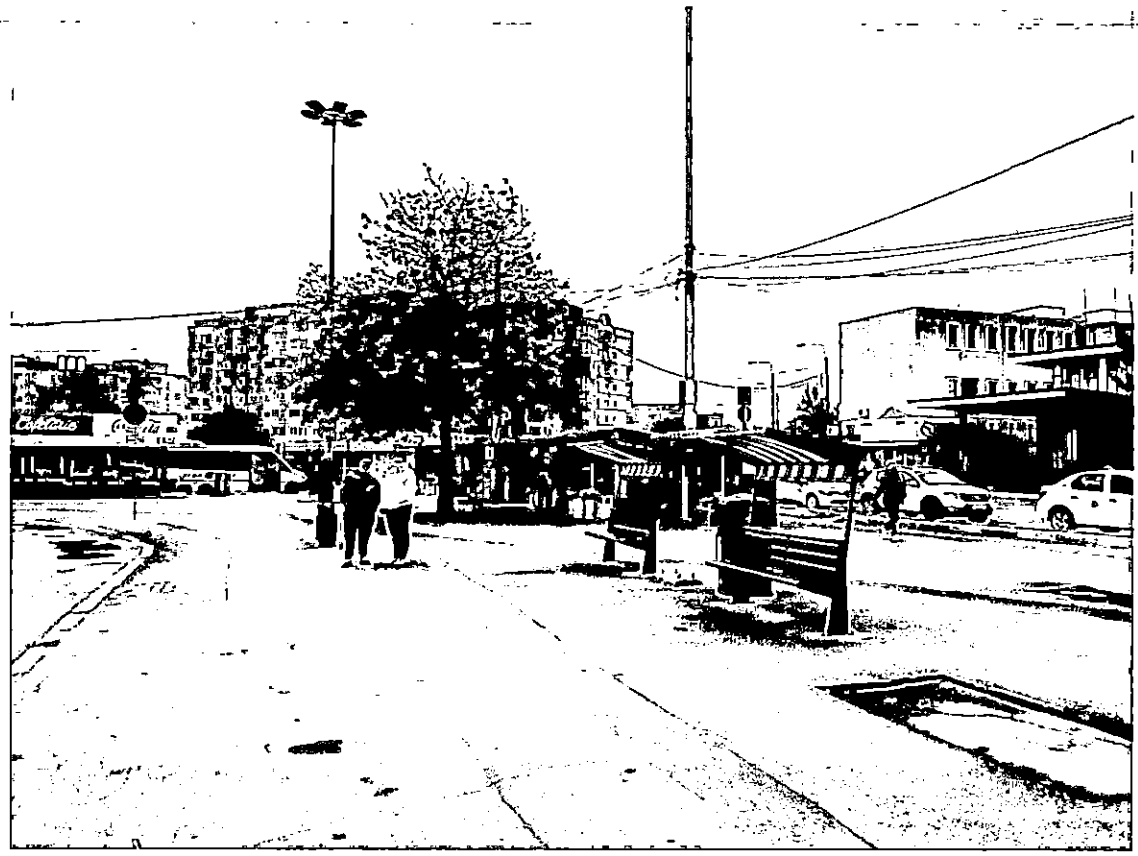
OBIECTIV 3 – *Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale si demolare construcții provizorii*

Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară

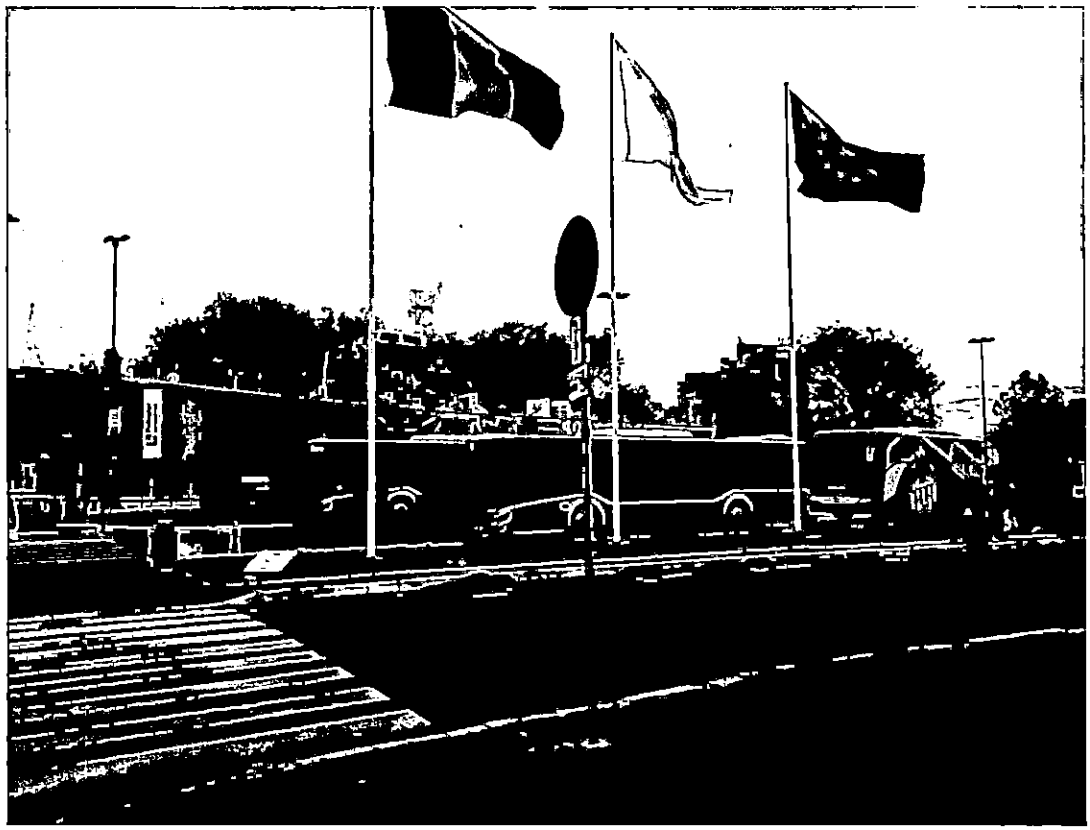
Obiect 3.2 Construire stație acoperită autobuze

Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica

Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete

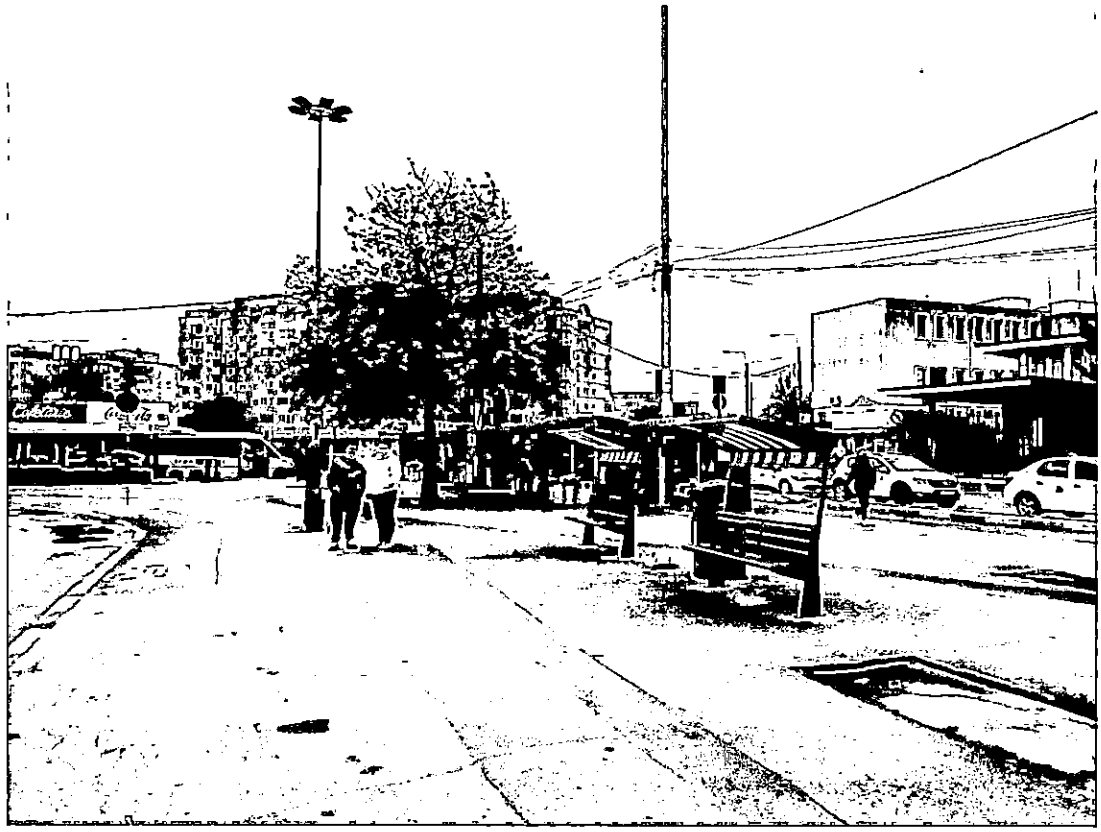


Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale

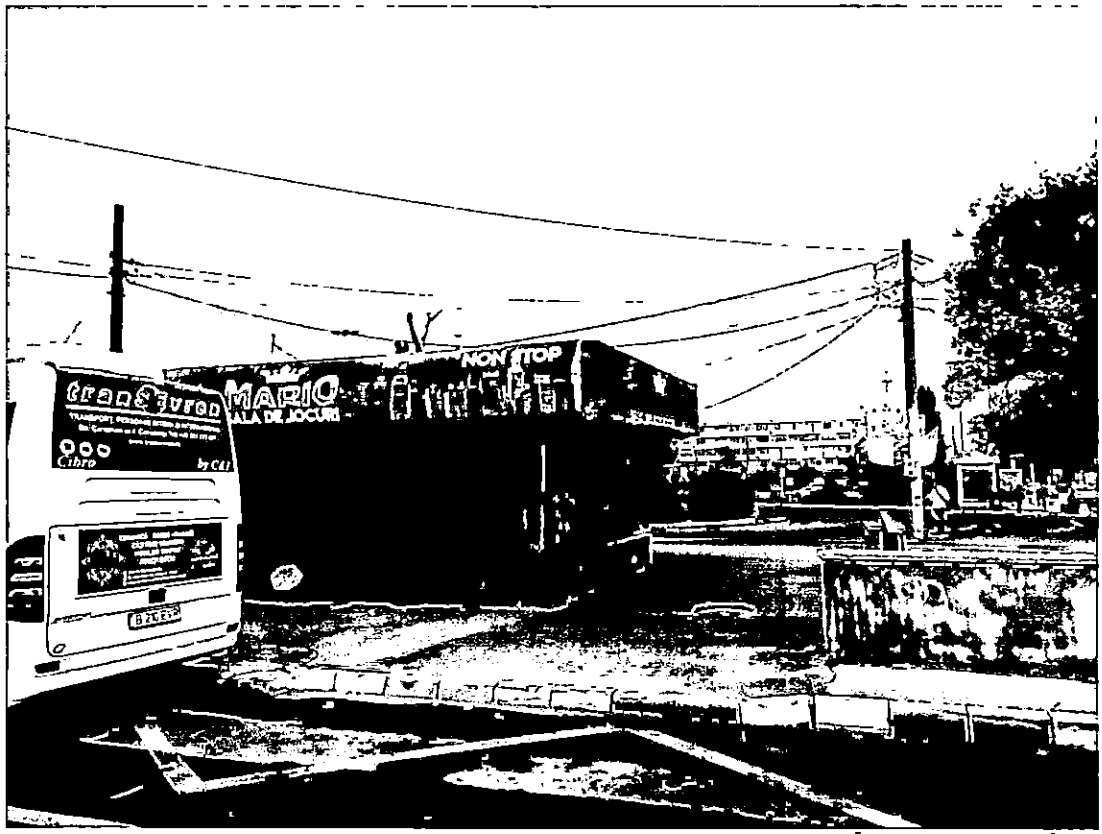


OBIECTIV 4 – *Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală si demolare constructii provizorii*

Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)

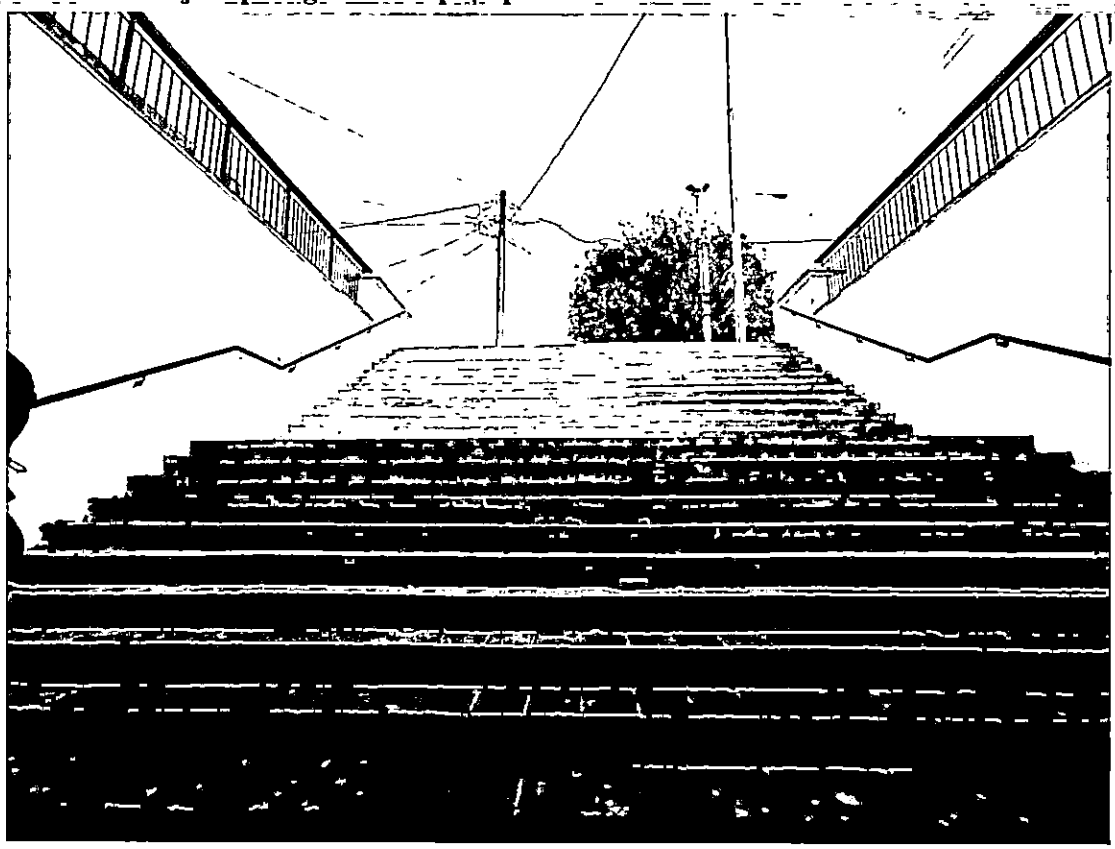


Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală și amenajare peisagistica

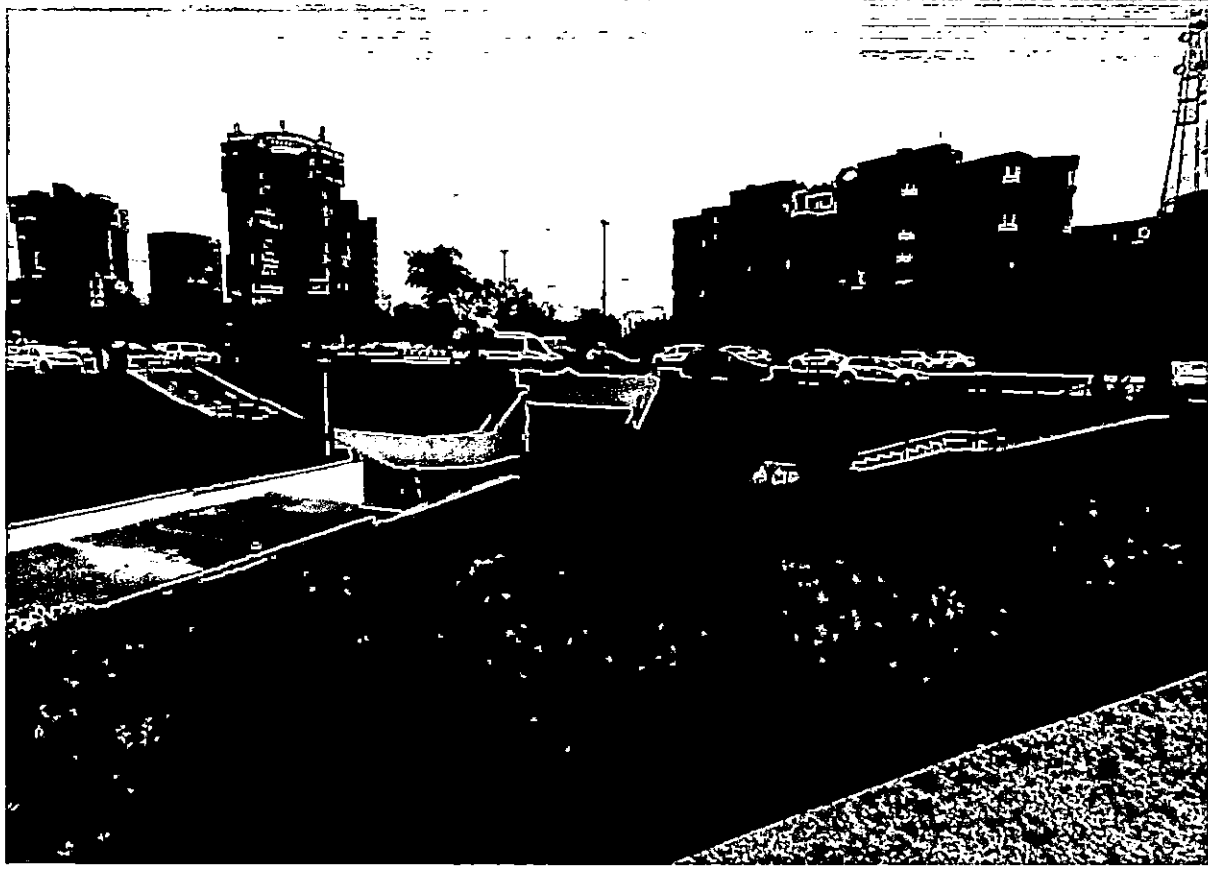


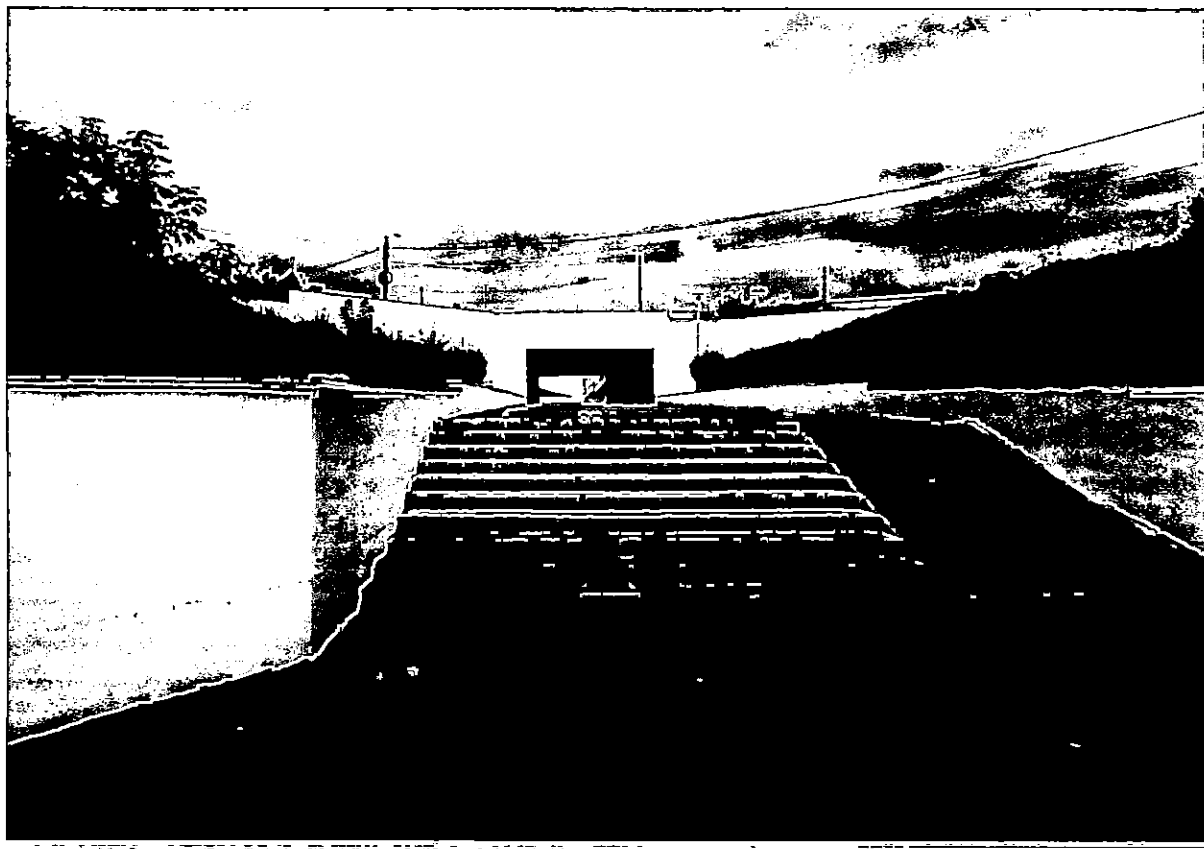
OBIECTIV 5 – *Modernizare spatii verzi, pasaj pietonal subteran existent si extinderea acestuia*

Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spații pietonale conexe

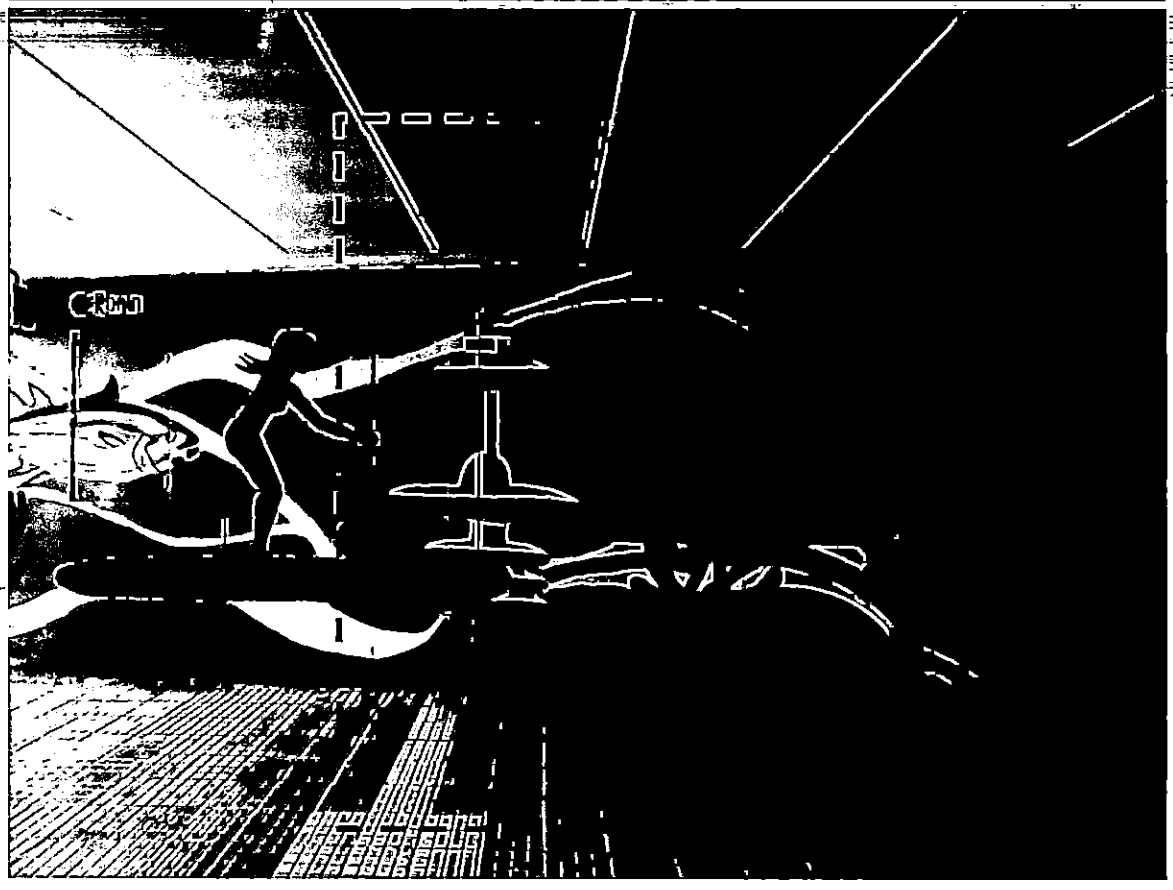


Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent





Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul



OBIECTIV 6 - *Modernizare infrastructura drumuri carosabile si pietonale*

I.M. DESIGN S.R.L. C.U.I.: 35590591 BUCUREȘTI - ROMÂNIA

Data : 2023 Bucuresti,

Întocmit,
Arh. Cerasela Mihaela OTVOȘ

ORDINUL ARHITECTILOR DIN ROMÂNIA 7323 Irina-Maria MIHAI Arhitect cu drept de semnătură

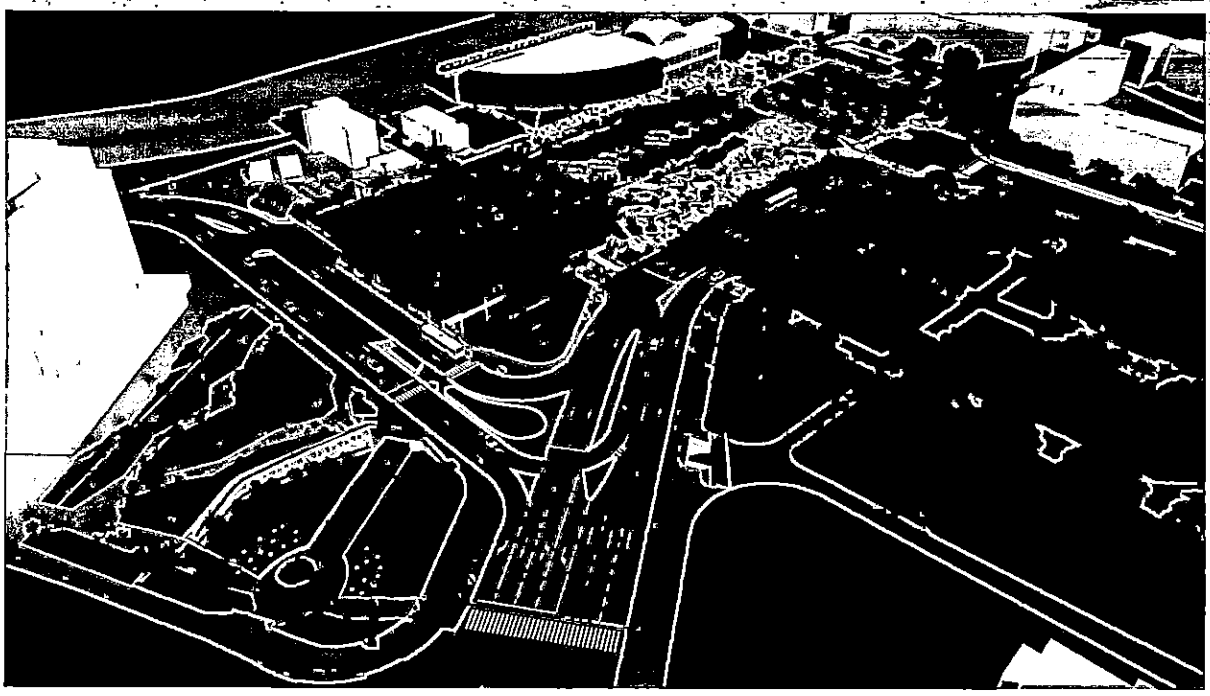
Șef proiect,
Arh. Irina-Maria MIHAI

DOCUMENTAȚIE FOTOGRAFICĂ
- SITUAȚIE PROPUSĂ -

PENTRU LUCRAREA

AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER
– INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –

Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii



BENEFICIAR: **UAT MUNICIPIUL CONSTANTA**
PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA

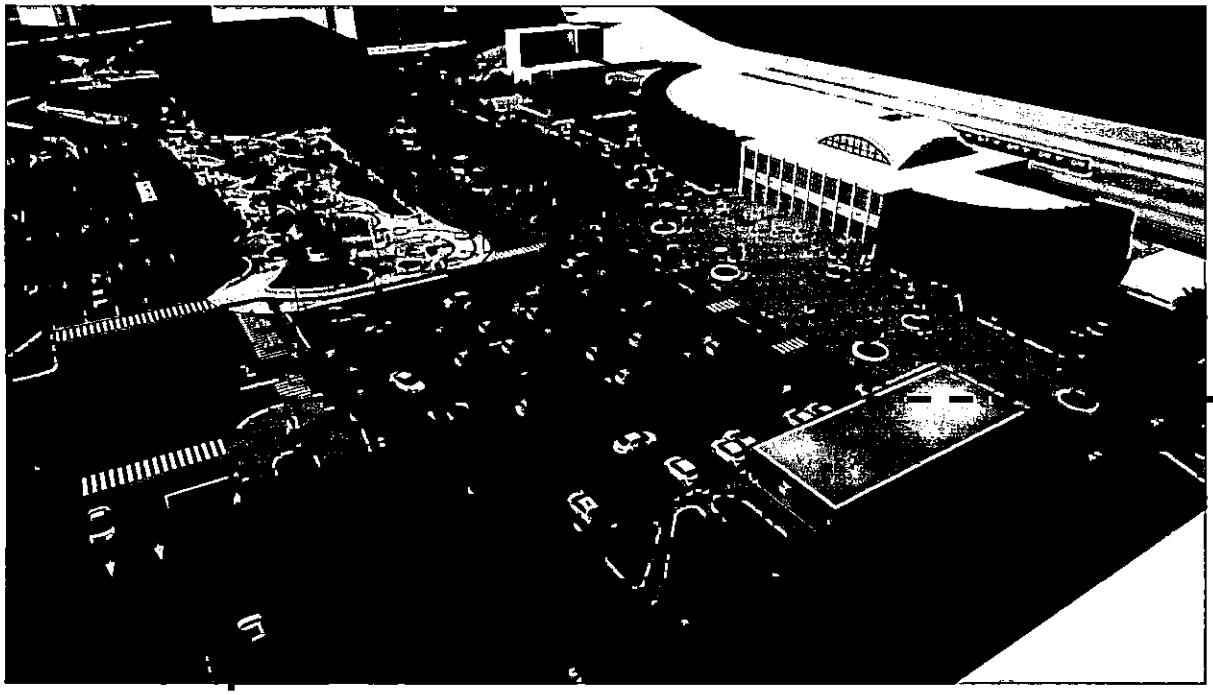
AUTORITATEA CONTRACTANTA: **CONFORT URBAN S.R.L.**

PROIECTANT GENERAL: **I.M. DESIGN S.R.L.**

IMAGINI 3D IMOBIL PROPUS

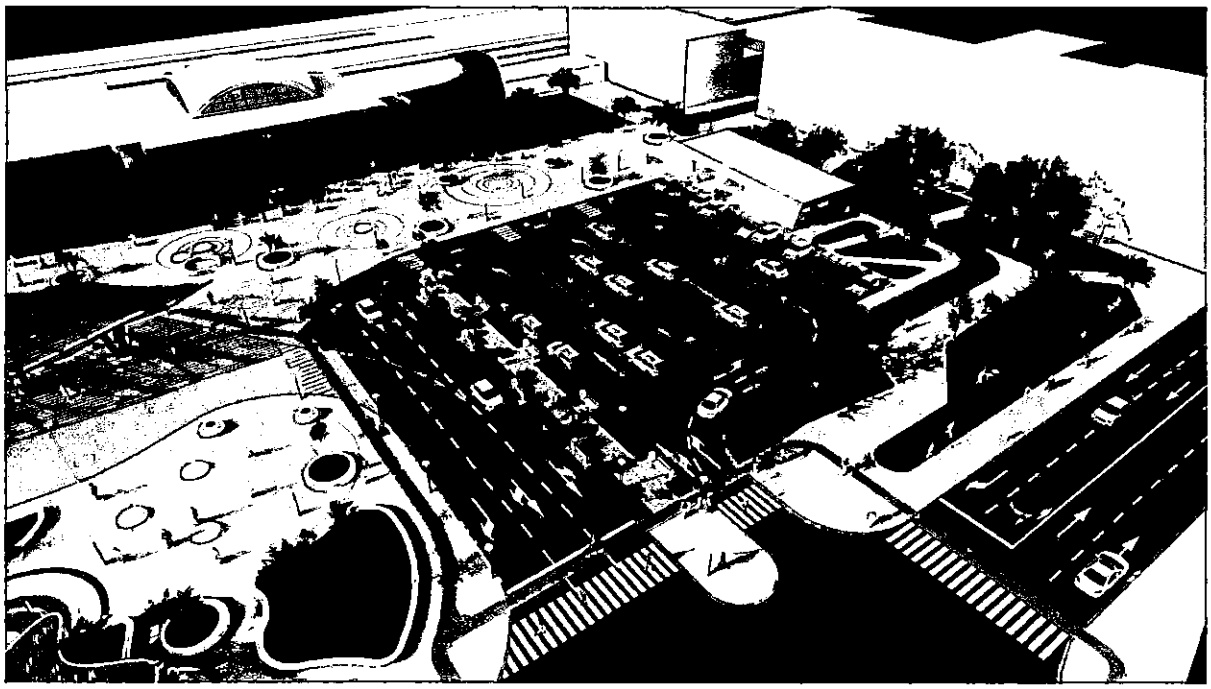
NUME PROIECT	**AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –**
AMPLASAMENT	Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii
NR. CONTRACT /DATA	*151/23.12.2021*
BENEFICIARUL INVESTIEI	**UAT MUNICIPIUL CONSTANTA** **PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA**
AUTORITATE CONTRACTANTA	**CONFORT URBAN S.R.L.** Municipiul Constanța, str. Vârful cu Dor nr. 10 J13/699/1997, C.U.I. RO1875349
ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE	**I.M. DESIGN S.R.L.** Adresa de corespondenta: Strada Spatarului nr. 33, Sector 2, Bucuresti e-mail: office@im-design.ro, Tel: +(40) 731 979 504
SEF PROIECT:	Arh. Irina Maria MIHAI
FAZA DE PROIECTARE	**STUDIU DE FEZABILITATE – MIXT** (*studiu de fezabilitate, completat cu elementele specifice din documentația de avizare a lucrărilor de intervenții*)
DATA ELABORARE	**2024**, BUCURESTI

OBIECTIV 1 - *Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile*



OBIECTIV 2 - *Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) și demolare construcții provizorii*

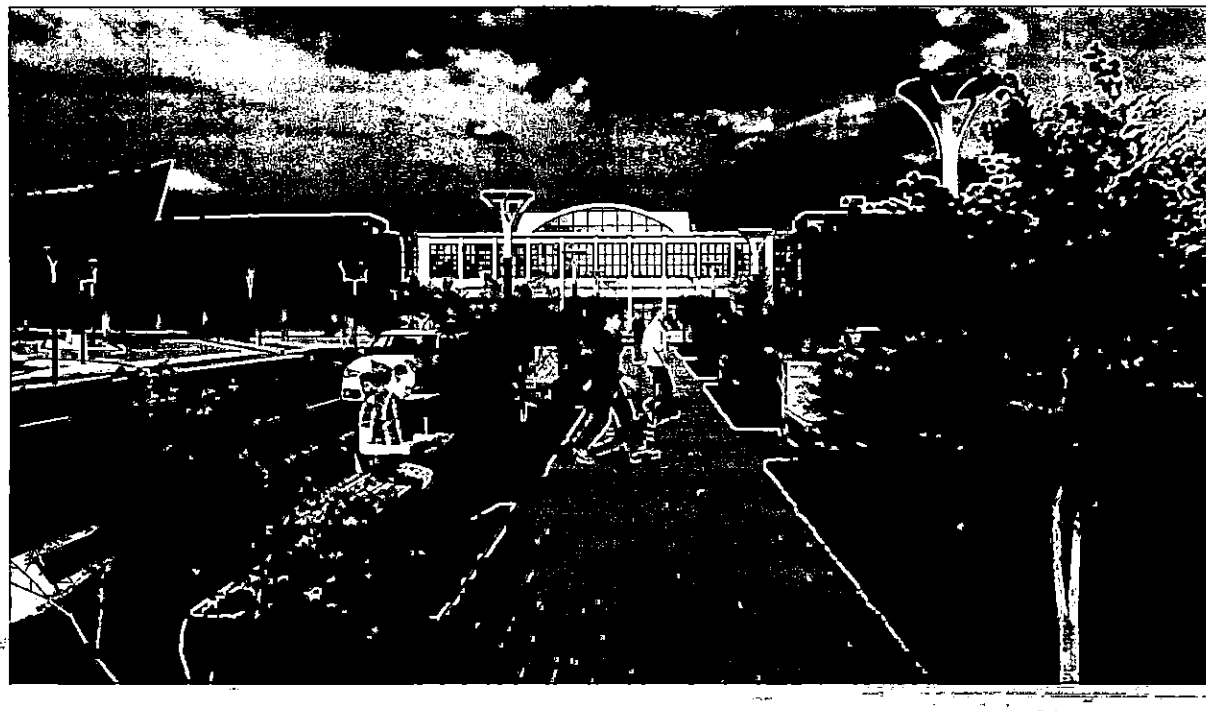
Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol și amenajare peisagistică liberă de construcții



Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spațiu "info point"

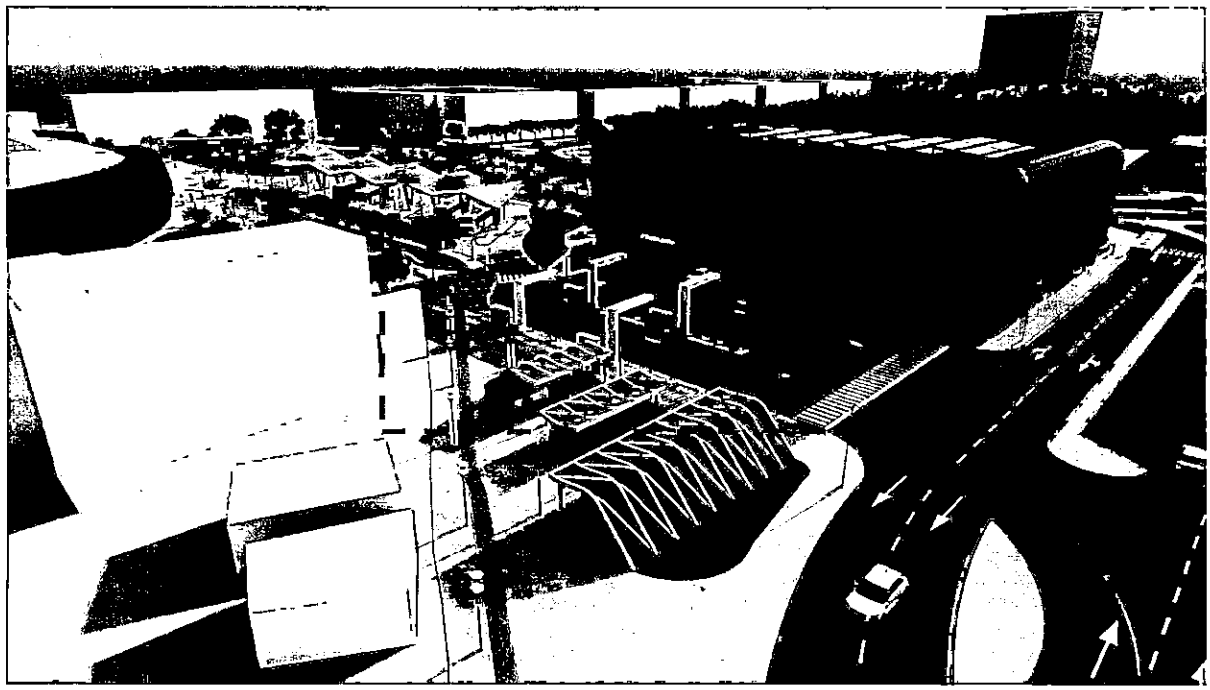
OBIECTIV 3 – *Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale si demolare constructii provizorii*

Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară

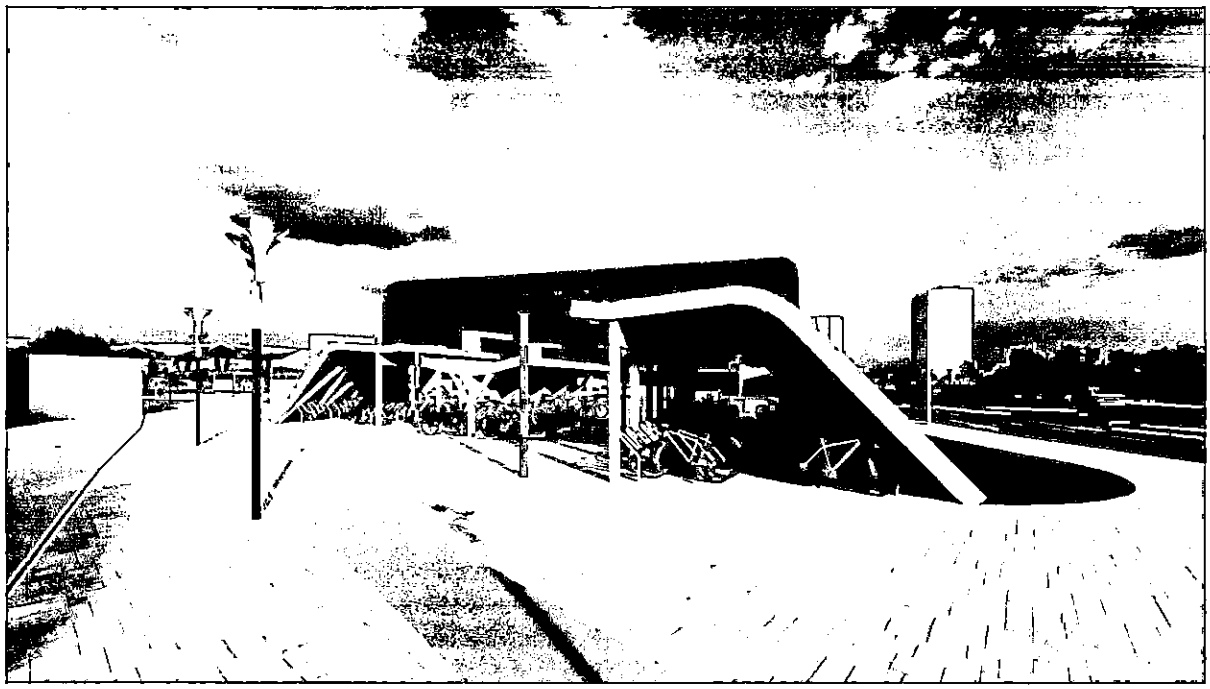


Obiect 3.2 Construire stație acoperită autobuze

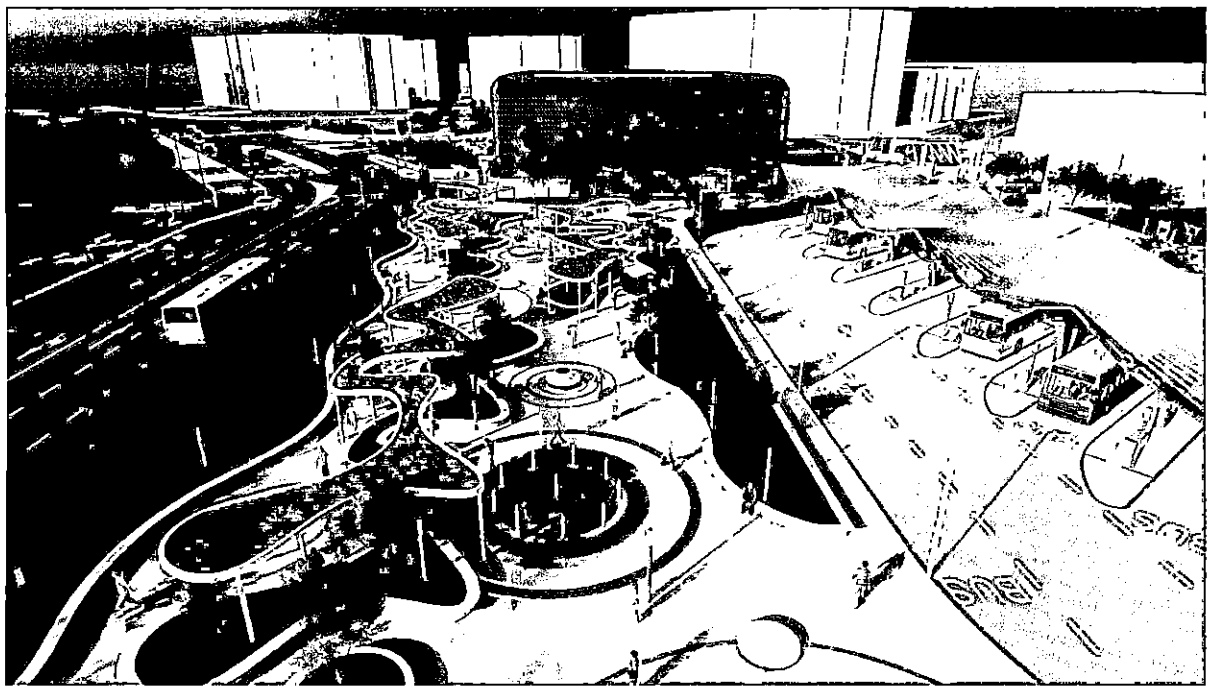
Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica

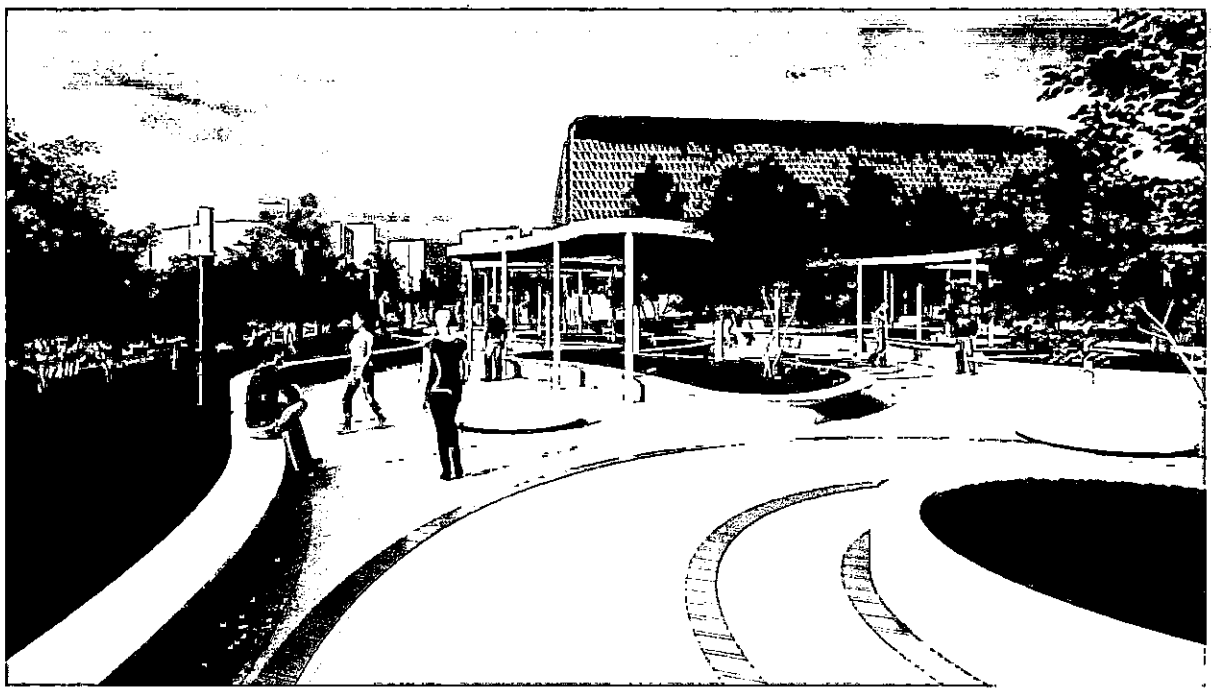


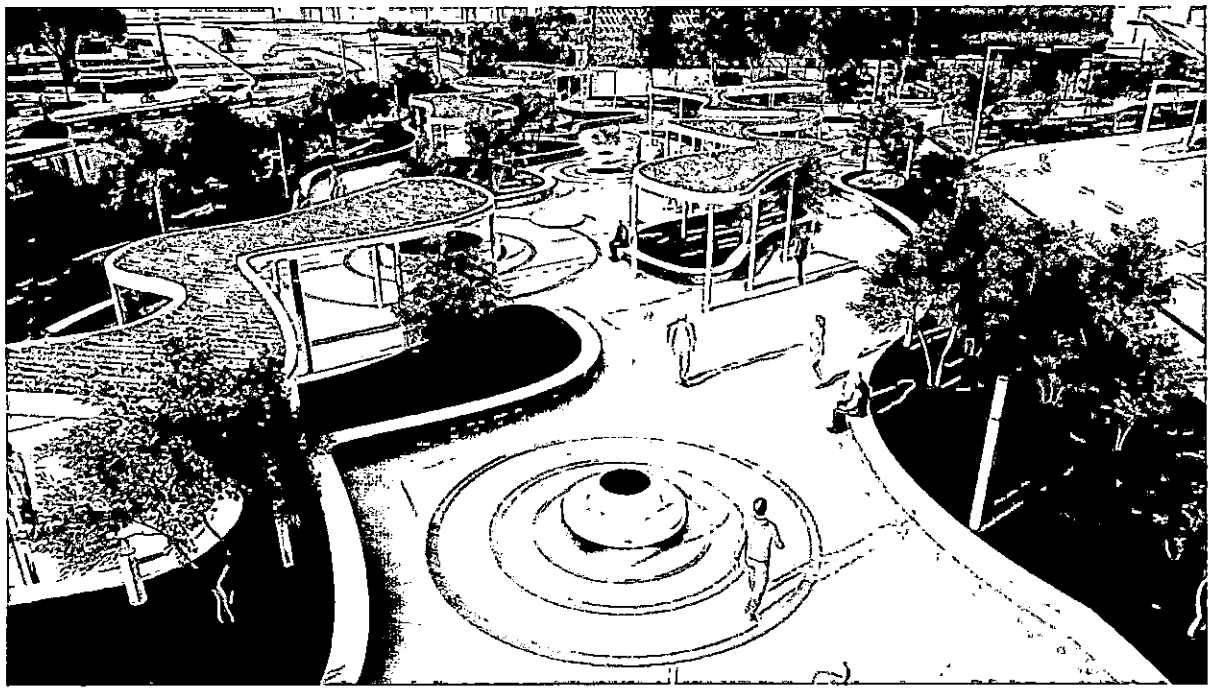
Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete

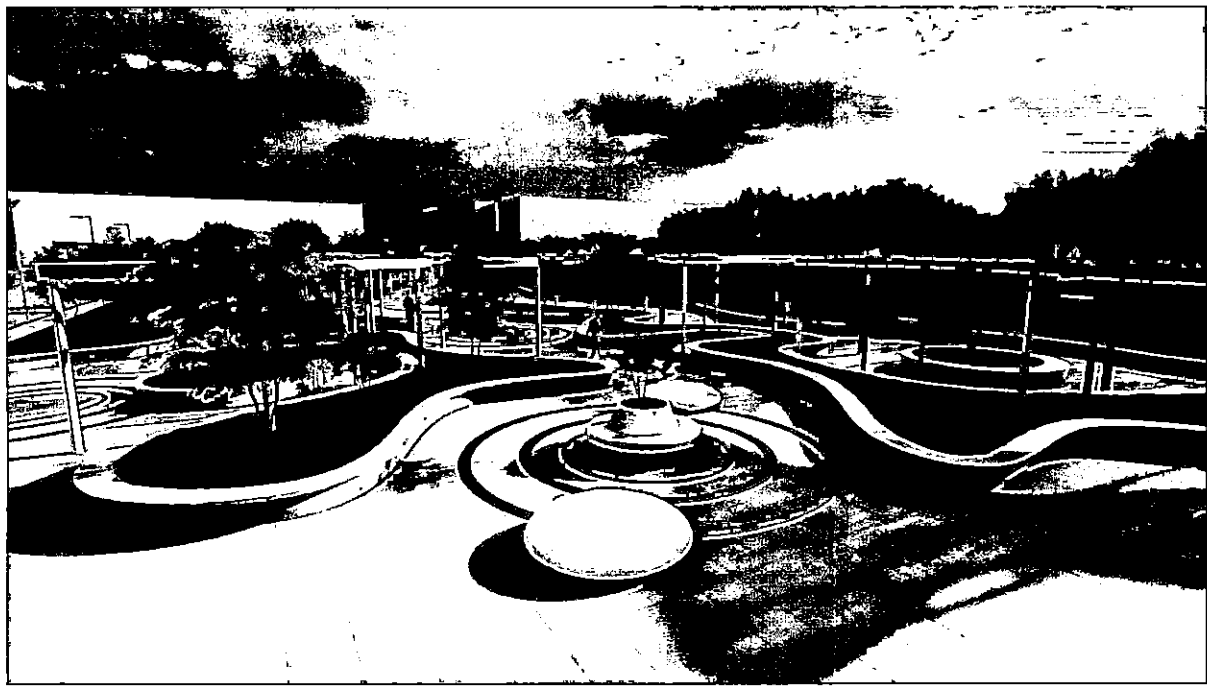


Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale





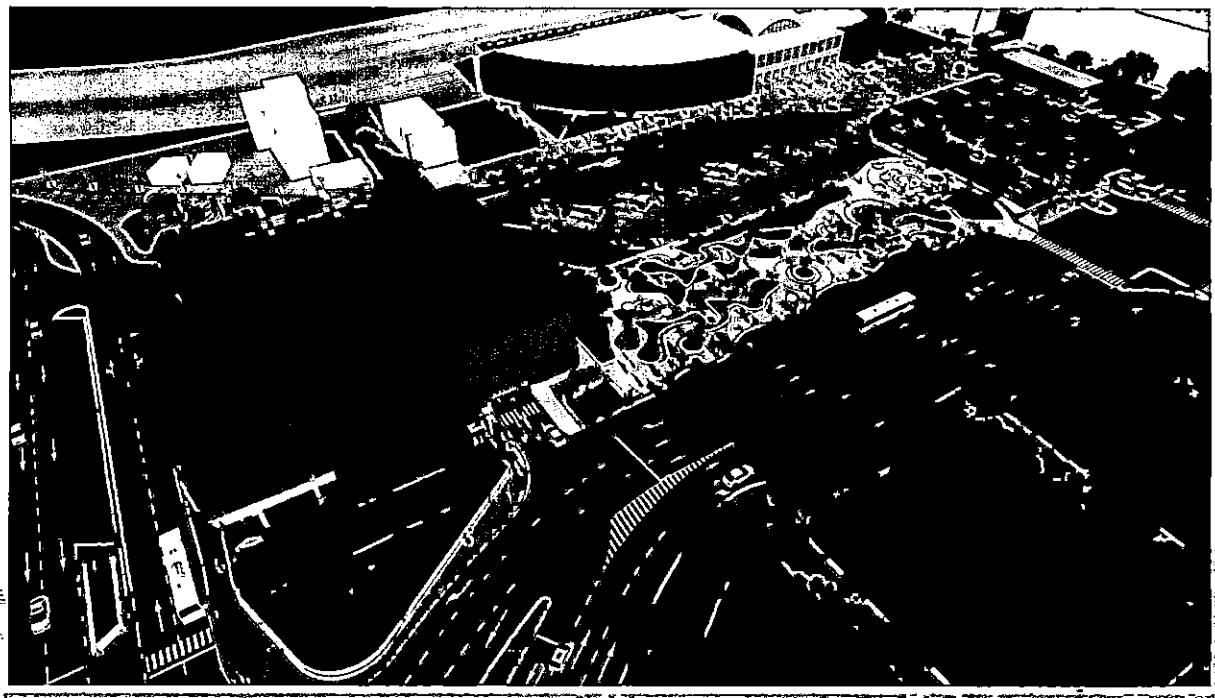




OBIECTIV 4 – *Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală si demolare constructii provizorii*

Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilităti de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)

Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală și amenajare peisagistica

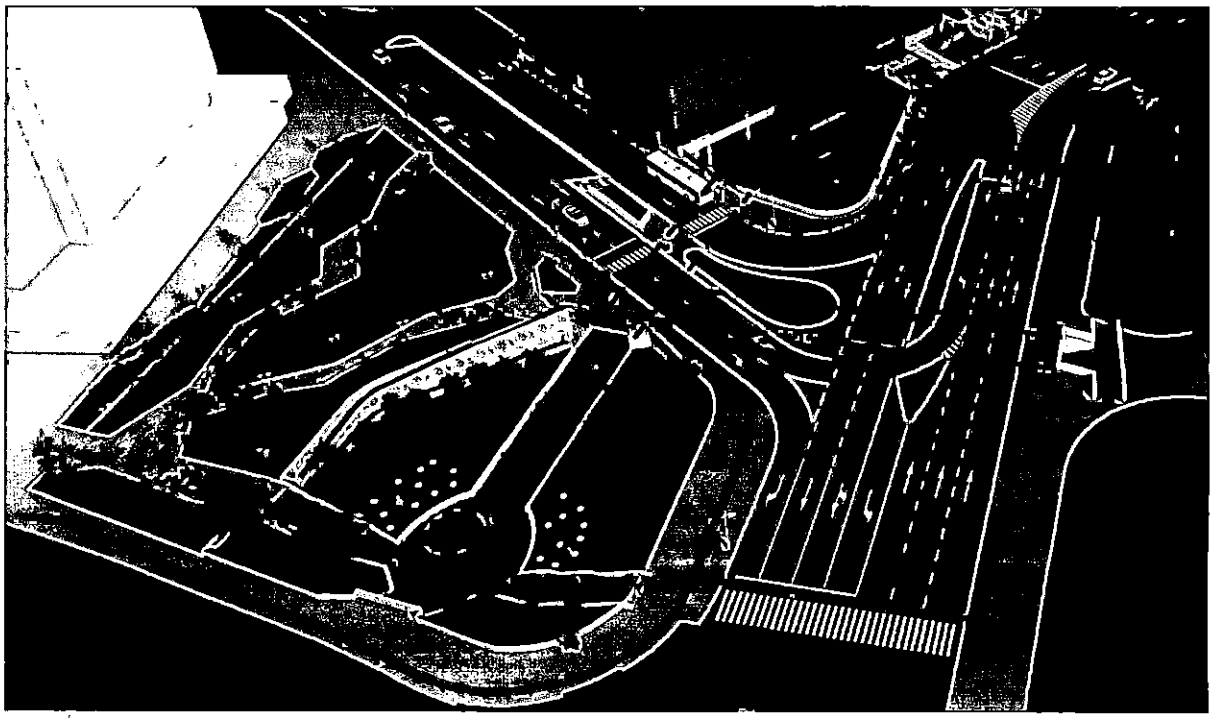


OBIECTIV 5 – *Modernizare spatii verzi, pasaj pietonal subteran existent si extinderea acestuia*

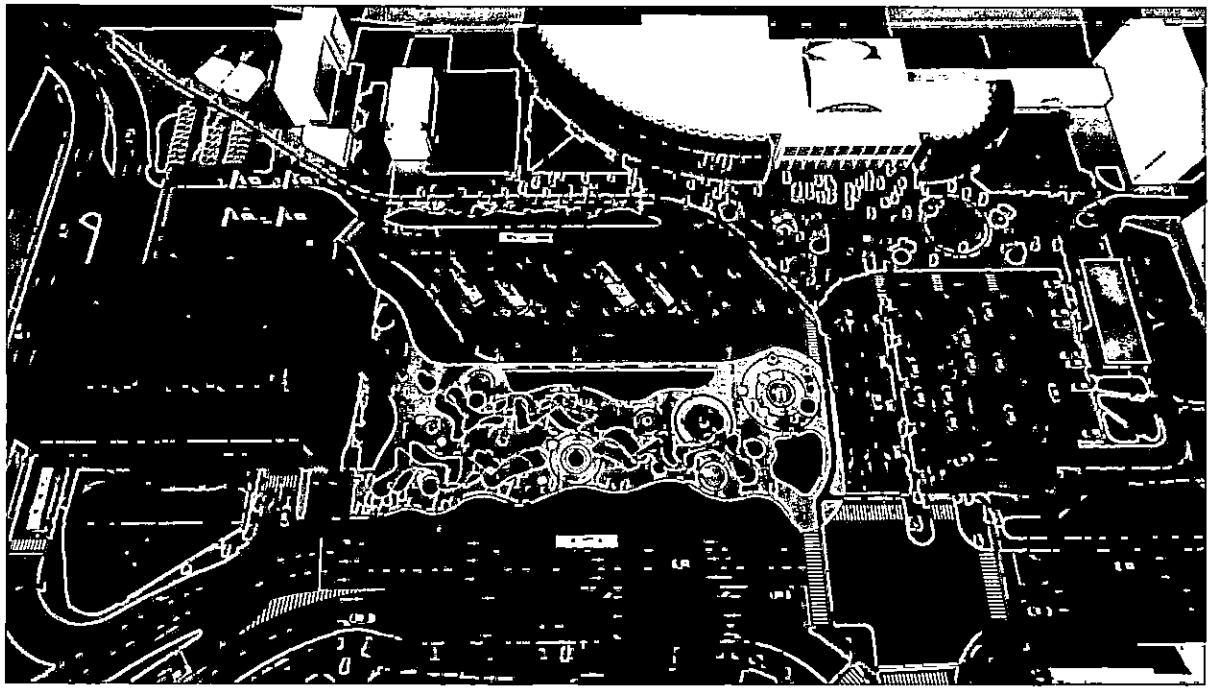
Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spații pietonale conexe

Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent

Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul



OBIECTIV 6 - *Modernizare infrastructura drumuri carosabile si pietonale*



SOCIETATEA COMERCIALA I.M. DESIGN S.R.L. C.U.I.: 35590591 BUCUREȘTI - ROMANIA

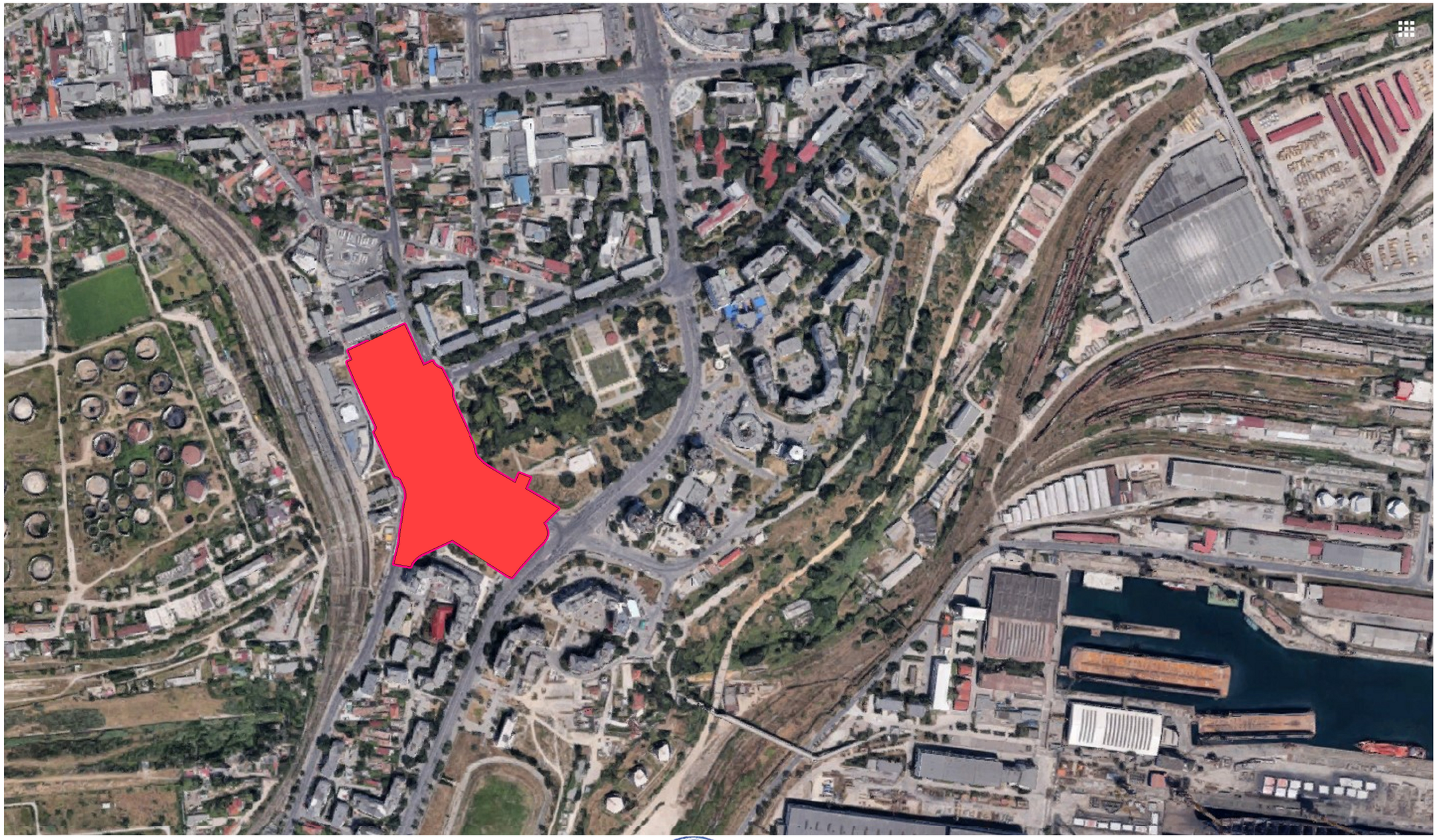
Data : 2024 Bucuresti,

Întocmit,
Arh. Cerasela Mihaela OTVOȘ

Șef proiect,
Arh. Irina Maria MIHAI

ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMANIA
7323
Irina-Maria MIHAI
Semnează cu drept de semnătură

N



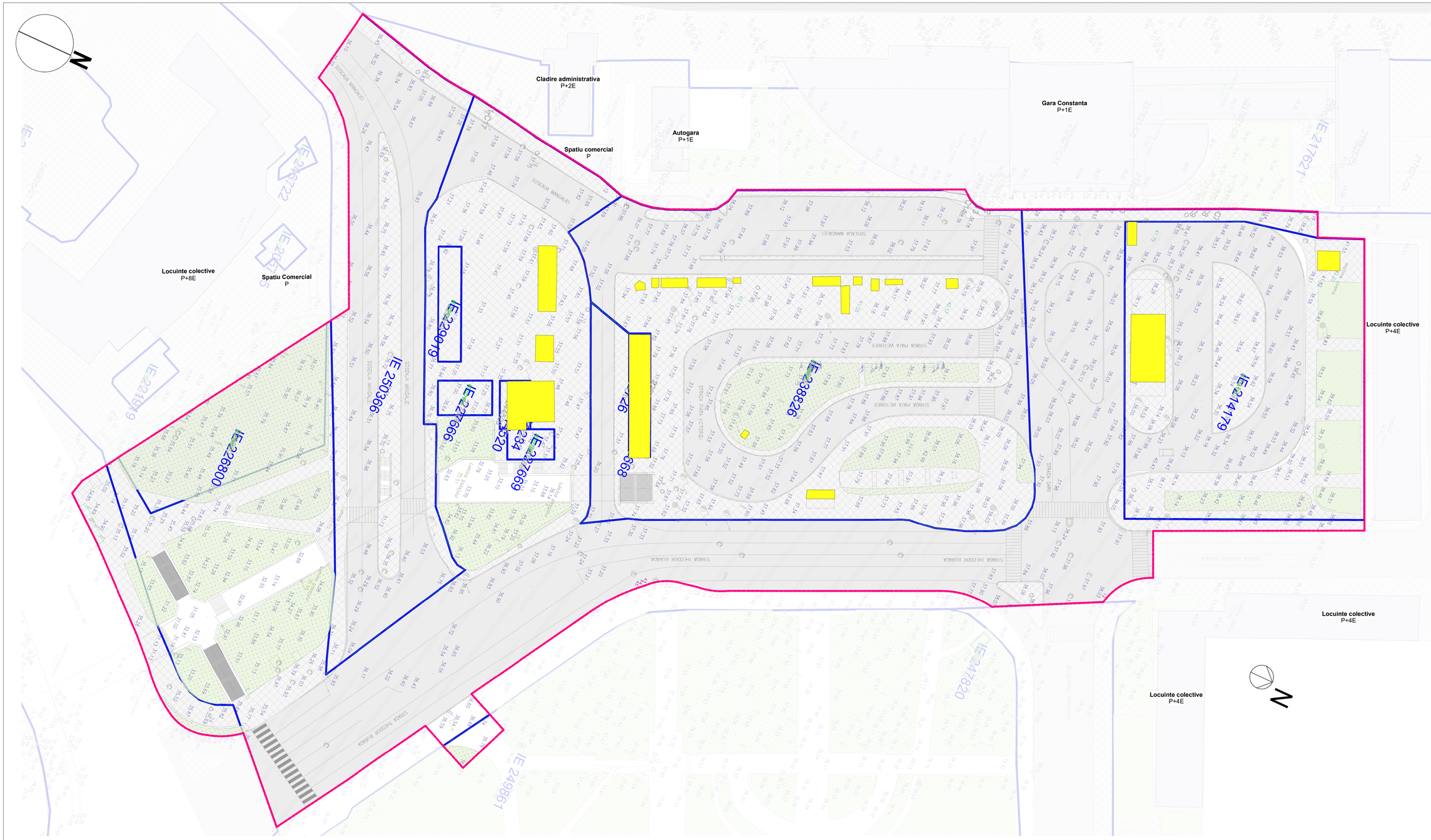
LEGENDA

LIMITA DE INTERVENTIE

SOCIETATEA COMERCIALA I.M. DESIGN S.R.L.-D. C.U.I.: 35590591 ILFOV - ROMANIA

ORDINUL ARHITECTILOR DIN ROMÂNIA 7323 Irina-Maria MIHAI Arhitect cu drept de semnătură

PROIECTANT GENERAL **I.M. DESIGN S.R.L.** Sediu Social: Drumul Nisipoasa, nr. 46-52 tronson 1, bloc B, scara B1, ap 16, et. 3, sector 1, Bucuresti RO35590591 J40/15911/2021				**BENEFICIAR** **S.C. CONFORT URBAN S.R.L.** Municipiul Constanţa, str. Vârful cu Dor nr. 10 C.U.I. RO1875349	**NUMAR PROIECT** SFPGCT/2022 **FAZA** SF MIXT
ARHITECTURA	**NUME**	**SEMNATURA**	**SCARA** 1 : 5000	**PROIECT:** AMENAJARE PIAŢĂ URBANĂ GARA CONSTANŢA SI ORGANIZARE DE SANTIER - INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT **ADRESA:** Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii	**NUMAR PLANSA** PS-A0.1
SEF PROIECT	arh. Irina Maria Mihai				
PROIECTAT	arh. Timotei Drob		**DATA** NOI. 2023	**TITLU PLANSA:** PLAN INCADRARE	**REVIZIA:**
DESENAT	arh. Cerasela Otvos				



Inventar coordonate - Limita Interventie

Nr. Pct.	Coordonate pct.de contur		Lungimi laturi D(i,i+1)
	X [m]	Y [m]	
1	303167.116	790552.482	76.133
2	303199.061	790621.589	55.171
3	303149.021	790644.823	12.222
4	303154.144	790655.919	0.708
5	303153.459	790656.212	1.603
6	303152.078	790656.954	3.004
7	303149.663	790658.740	1.464
8	303148.630	790659.778	1.795
9	303147.512	790661.182	1.609
10	303146.660	790662.547	1.948
11	303145.834	790664.312	1.608
12	303145.333	790665.839	1.282
13	303145.053	790667.091	29.160
14	303119.129	790680.443	0.787
15	303118.350	790680.328	1.016
16	303117.340	790680.221	0.943
17	303116.400	790680.162	1.001
18	303115.399	790680.144	0.676
19	303114.723	790680.155	1.181
20	303113.542	790680.174	1.587
21	303111.960	790680.303	1.881
22	303110.104	790680.610	1.561
23	303108.591	790680.990	1.599
24	303107.074	790681.495	1.208
25	303105.955	790681.952	0.711
26	303105.310	790682.251	5.632
27	303100.158	790684.615	13.164
28	303088.244	790690.128	10.797
29	303078.446	790694.664	16.912
30	303063.050	790701.750	8.853
31	303055.048	790705.451	1.130
32	303054.059	790705.998	1.397
33	303052.794	790706.590	1.580
34	303051.314	790707.143	1.809
35	303049.568	790707.619	1.476
36	303048.116	790707.879	0.961
37	303047.161	790707.987	5.495
38	303041.771	790709.056	0.498
39	303041.288	790709.181	1.350
40	303040.007	790709.605	1.648
41	303038.507	790710.290	1.824
42	303036.957	790711.250	2.051
43	303035.361	790712.562	1.104
44	303034.619	790713.361	1.124
45	303033.787	790714.117	3.106
46	303031.575	790716.297	3.627
47	303029.161	790719.004	5.414
48	303025.920	790723.341	2.800
49	303024.425	790725.708	1.306
50	303023.771	790726.839	17.867
51	303014.679	790742.220	18.375
52	303005.347	790758.049	12.573
53	303016.867	790763.039	14.504
54	303011.483	790776.499	14.791
55	302997.905	790770.633	5.973
56	302994.891	790775.790	9.903
57	302989.829	790784.301	8.552
58	302985.571	790791.718	22.534
59	302973.768	790810.926	26.052
60	302955.606	790792.268	2.647
61	302953.514	790793.890	1.384
62	302952.341	790794.624	1.528
63	302950.991	790795.339	1.256
64	302949.843	790795.849	1.678
65	302948.264	790796.416	1.465
66	302946.864	790796.845	1.926
67	302944.993	790797.302	1.969
68	302943.033	790797.487	1.952
69	302941.083	790797.385	1.477
70	302939.631	790797.121	1.771
71	302937.939	790796.595	2.146
72	302936.015	790795.650	3.030
73	302933.461	790794.015	2.995
74	302931.078	790792.200	2.764
75	302929.014	790790.361	2.214
76	302927.464	790788.782	1.380
77	302926.545	790787.751	0.995
78	302925.907	790786.988	8.832
79	302919.654	790780.751	17.826
80	302906.328	790768.911	8.173
81	302900.238	790763.461	14.698
82	302888.752	790754.240	4.094
83	302889.782	790750.267	28.076
84	302904.815	790726.555	10.663
85	302910.524	790717.549	12.063
86	302916.983	790707.361	32.093
87	302934.167	790680.256	43.402
88	302915.843	790640.912	6.204
89	302912.097	790635.967	2.785
90	302910.053	790634.076	4.425
91	302906.741	790631.141	5.536
92	302901.711	790628.828	20.341
93	302905.160	790608.785	22.732
94	302927.226	790614.329	4.860
95	302932.006	790615.209	4.296
96	302936.276	790615.679	4.198
97	302940.466	790615.939	8.738
98	302949.116	790617.179	11.612
99	302960.566	790619.109	19.055
100	302979.465	790621.546	7.252
101	302986.426	790623.579	5.481
102	302991.906	790623.459	3.283
103	302995.146	790622.929	3.826
104	302998.766	790621.749	10.437
105	303008.296	790617.449	2.356
106	303010.306	790616.219	3.607
107	303012.216	790613.159	3.689
108	303013.106	790609.579	59.542
109	303067.106	790584.493	3.152
110	303069.646	790586.359	1.993
111	303071.516	790587.049	2.400
112	303073.916	790587.089	65.376
113	303133.165	790559.456	8.995
114	303141.452	790555.957	12.532
115	303153.032	790551.165	6.753
116	303155.866	790557.295	12.236

S=35748mp

LEGENDA

- **Constructii existente vizate spre demolare**
- **Constructii existente**
- Limita de interventie
- Limita parcele cf.
  Planuri Topografice OCPI

NOTA GENERALA:
DIMENSIONAREA PENTRU EXECUTIE SE VA FACE NUMAI IN URMA MASURATORILOR SITUATIEI REALE DIN SANTIER. CONTRACTORUL SE OBLIGA A VERIFICA IN SANTIER SI A INFORMA PROIECTANTUL GENERAL DE ORICE NECONFORMITATE.
NOTA GENERALA:
CONSTRUCTORUL ESTE OBLIGAT SA VERIFICE TOATA DOCUMENTATIA TEHNICA A PROIECTULUI PE SANTIER, ORICE DISCREPANTA APARUTA IN PLANSE TREBUIE SEMNALATA PROIECTANTULUI INAINTE DE INCEPEREA ORICAREI LUCRARI.

NOTA:

Categoria de importanta: C	Gradul de rezistenta la foc: I
Clasa de importanta: III	Risc de incendiu: MARE

TITLU PROIECT:
AMENAJARE PIAȚĂ URBANĂ GARA CONSTANȚA SI ORGANIZARE DE SANTIER - INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT

VERIFICATOR			
PROIECTANT GENERAL: **I.M. DESIGN S.R.L.** Drumul Nisipoasa, Nr. 46-52, Tronson 1, Bl. B, Sc. B1 Bucuresti CUI 35590591 J40/15911/2021			REFERAT/EXPERTIZA NR./ DATA BENEFICIAR: **CONFORT URBAN S.R.L.** Municipiul Constanța, str. Vârful cu Dor nr. 10 C.U.I. RO18757349
ARHITECTURA	NUME	SEMNATURA	SCARA 1 : 500
SEF PROIECT	arh. Irina Maria Mihai		PROIECT: AMENAJARE PIAȚĂ URBANĂ GARA CONSTANȚA SI ORGANIZARE DE SANTIER - INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT
PROIECTAT	arh. Cerasela-Mihaela Ohrog		ADRESA: Zona Parcul Gari Constanta - zona delimitata de str. Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bld. 1 Mai, Bld. Ferdinand, Parcul Gari
DESENAT	arh. Vlad George Ilie		DATA APRILIE 2024
FORMAT: 841 mm x 594 mm			TITLU PLANSA: PLAN DE SITUATIE EXISTENT

NUMAR PROIECT: SFPGCT/2022
FAZA: SF MIXT
NUMAR PLANSA: PS-A0.2
REVIZIA:

DOCUMENTAȚIE FOTOGRAFICĂ
- SITUAȚIE PROPUSĂ -

PENTRU LUCRAREA

AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER
– INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –

Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii

BENEFICIAR: **UAT MUNICIPIUL CONSTANTA**
PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA

AUTORITATEA CONTRACTANTA: **CONFORT URBAN S.R.L.**

PROIECTANT GENERAL: **I.M. DESIGN S.R.L.**

IMAGINI 3D IMOBIL PROPUS

NUME PROIECT	**AMENAJARE PIATA URBANA CONSTANTA SI ORGANIZARE DE SANTIER – INVESTITIE REALIZATA ETAPIZAT –**
AMPLASAMENT	Zona Parcul Garii Constanta - zona delimitata de strazile: Theodor Burada, Sos. Mangaliei, Bulevardul 1 Mai, Bulevardul Ferdinand, Parcul Garii
NR. CONTRACT /DATA	***151/23.12.2021***
BENEFICIARUL INVESTIEI	**UAT MUNICIPIUL CONSTANTA** **PRIMARIA MUNICIPIULUI CONSTANTA**
AUTORITATE CONTRACTANTA	**CONFORT URBAN S.R.L.** Municipiul Constanţa, str. Vârful cu Dor nr. 10 J13/699/1997, C.U.I. RO1875349
ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE	**I.M. DESIGN S.R.L.** Adresa de corespondenta: Strada Spatarului nr. 33, Sector 2, Bucuresti e-mail: office@im-design.ro, Tel: +(40) 731 979 504
SEF PROIECT:	Arh. Irina Maria MIHAI
FAZA DE PROIECTARE	**STUDIU DE FEZABILITATE – MIXT** (*studiu de fezabilitate, completat cu elementele specifice din documentaţia de avizare a lucrărilor de intervenţii*)
DATA ELABORARE	**2024**, BUCURESTI

OBIECTIV 1 - *Zona propusa spre amenajare peisagistica in care nu sunt permise constructiile*

OBIECTIV 2 - *Amenajare platforme pietonale, parcări amenajate la sol, construire clădire administrative (P) și demolare construcții provizorii*

Obiect 2.1 Amenajare parcări amenajate la sol și amenajare peisagistică liberă de construcții

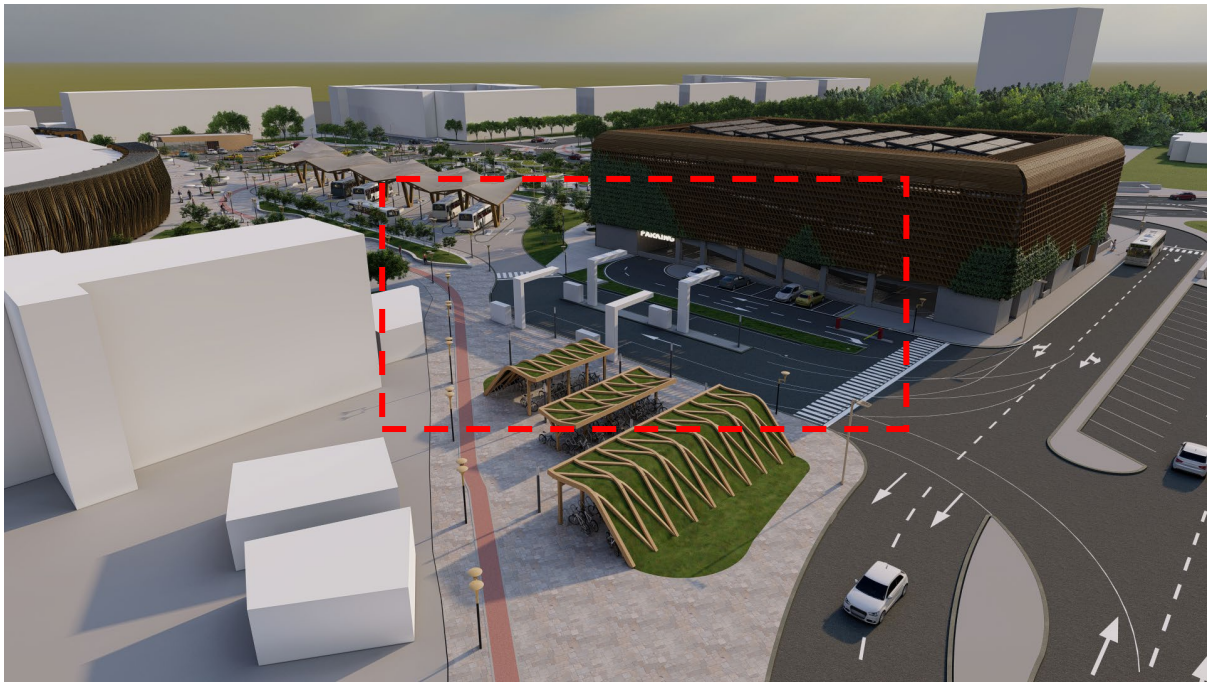
Obiect 2.2 Amenajare clădire administrativă cu spațiu "info point”

OBIECTIV 3 – *Amenajare parcare acoperită, străzi, platforme pietonale și demolare construcții provizorii*

Obiect 3.1 Amenajare pietonal acces gară

Obiect 3.2 Construire stație acoperită autobuze

Obiect 3.3 Amenajare parcare de scurta durată autobuze încărcare electrica



Obiect 3.4 Construire parcare acoperită biciclete

Obiect 3.5 Amenajare străzi si platforme pietonale

OBIECTIV 4 – *Construire parcare supraetajată de lungă durată - S+P+3E, modernizare promenadă pietonală și demolare construcții provizorii*

Obiect 4.1 Construire parcare publică supraetajată cu sistem de taxare pe termen lung si cu facilități de încărcare pentru automobile electrice (S+P+3)

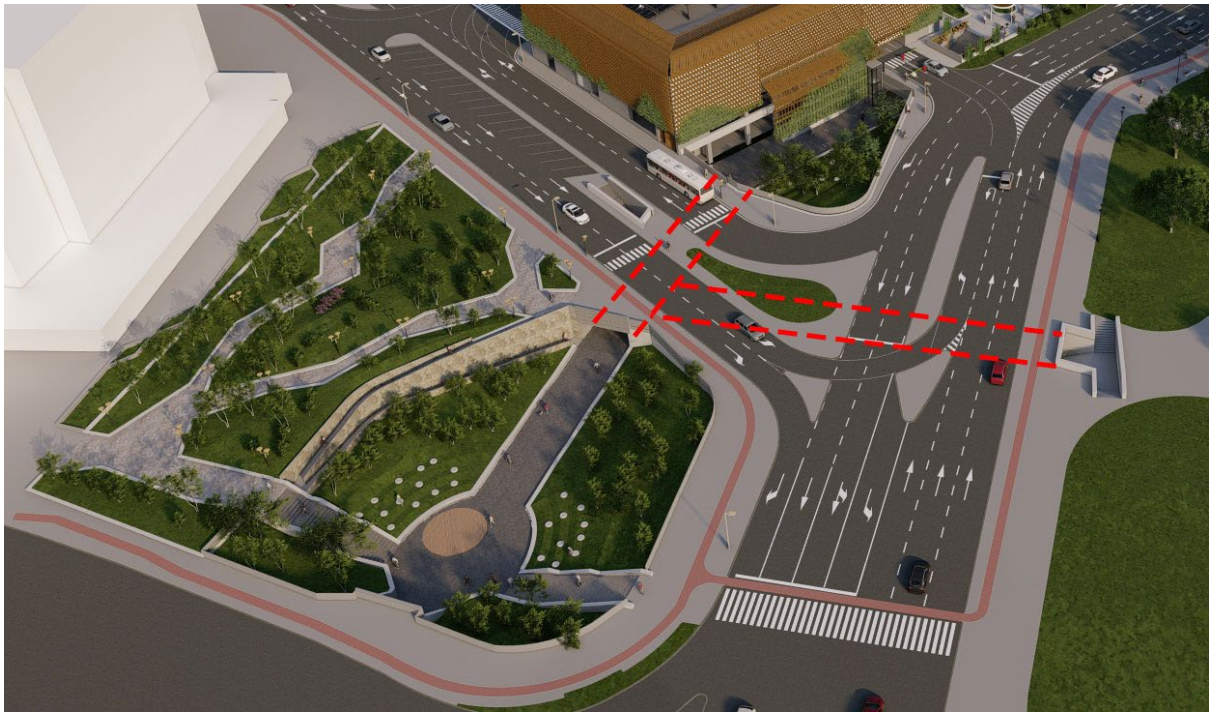
Obiect 4.2 Modernizare promenadă pietonală și amenajare peisagistica

OBIECTIV 5 – *Modernizare spații verzi, pasaj pietonal subteran existent și extinderea acestuia*

Obiect 5.1 Amenajare peisagistica cu spații pietonale conexe

Obiect 5.2 Modernizare promedană pietonală și pasaj subteran pietonal existent

Obiect 5.3 Construire pasaj pietonal subteran - legătura cu parcul



OBIECTIV 6 - *Modernizare infrastructura drumuri carosabile și pietonale*

Data : 2024 Bucuresti,

Întocmit,
Arh. Cerasela Mihaela OTVOȘ

Șef proiect,
Arh. Irina Maria MIHAI

P.U.Z. AMENAJARE PIATA URBANA GARA CONSTANTA

Municipiul Constanta, Jud. Constanta

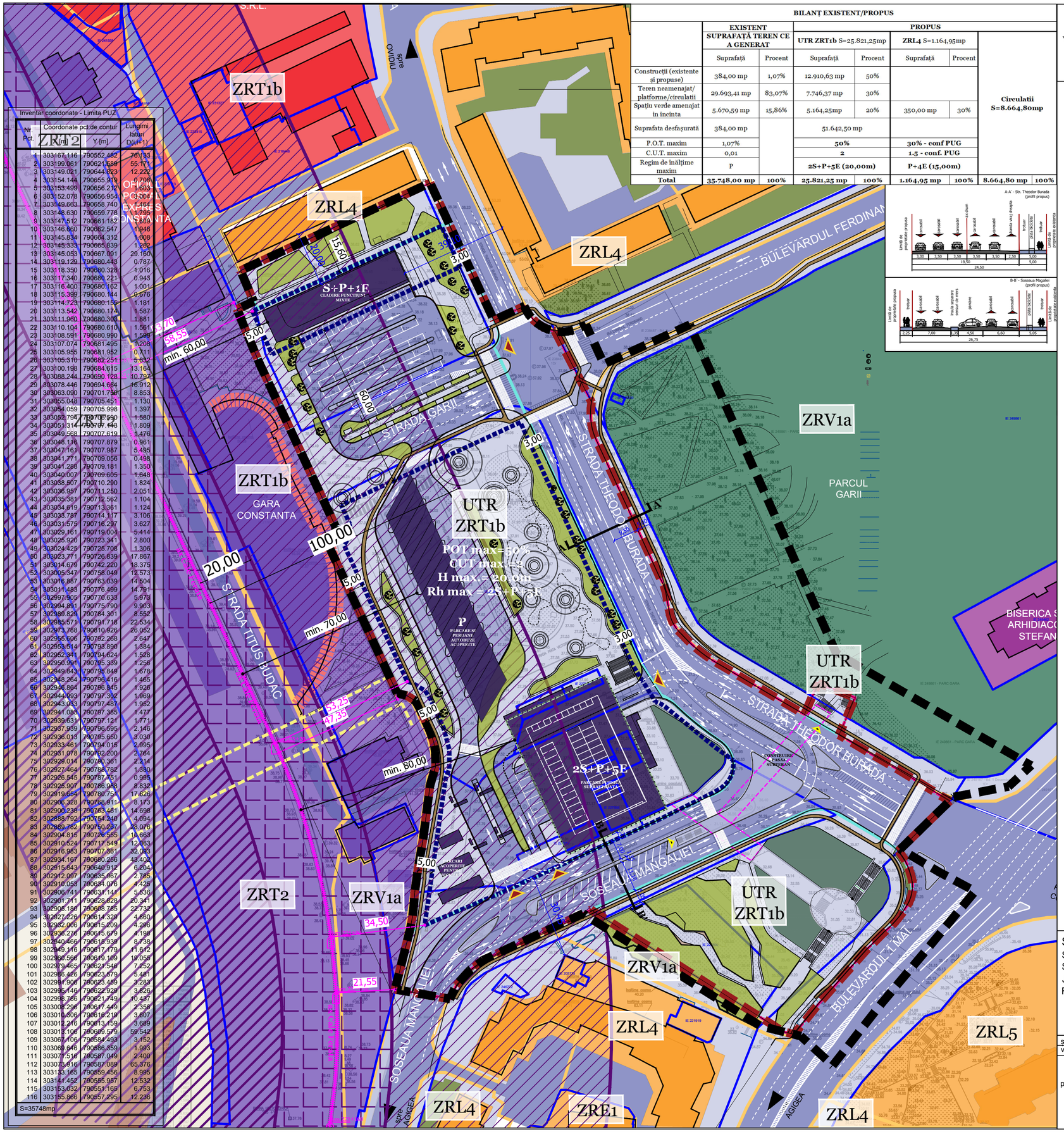
BILANȚ EXISTENT/PROPUS

	EXISTENT SUPRAFAȚĂ TEREN CE A GENERAT		PROPUS UTR ZRT1b S=25.821,25mp		PROPUS ZRL4 S=1.164,95mp		
	Suprafață	Procent	Suprafață	Procent	Suprafață	Procent	
Construcții (existente și propuse)	384,00 mp	1,07%	12.910,63 mp	50%			
Teren neamenajat/ platforme/circulatii	29.693,41 mp	83,07%	7.746,37 mp	30%			
Spații verde amenajat in incinta	5.670,59 mp	15,86%	5.164,25mp	20%	350,00 mp	30%	Circulatii S=8.664,80mp
Suprafata desfășurată	384,00 mp		51.642,50 mp				
P.O.T. maxim	1,07%		50%		30% - conf PUG		
C.U.T. maxim	0,01		2		1.5 - conf. PUG		
Regim de înălțime maxim	P		2S+P+5E (20,00m)		P+4E (15,00m)		
Total	35.748,00 mp	100%	25.821,25 mp	100%	1.164,95 mp	100%	8.664,80 mp 100%

Inventar coordonate - Limita PUZ

Nr Pct.	Coordonate pct.de contur X (m)	Y (m)	Lungimi laturi D(m+1)
1	303167.116	790552.482	76.133
2	303199.061	790621.599	55.171
3	303149.021	790644.823	12.222
4	303154.144	790655.919	0.706
5	303153.499	790656.212	1.603
6	303152.078	790656.954	3.004
7	303149.663	790658.740	1.795
8	303148.630	790659.778	1.465
9	303147.512	790661.182	1.809
10	303146.860	790662.547	1.948
11	303145.934	790664.312	1.908
12	303145.533	790665.639	1.282
13	303145.053	790667.091	29.160
14	303119.129	790680.443	0.787
15	303118.350	790680.328	1.016
16	303117.340	790680.221	0.943
17	303116.400	790680.162	1.001
18	303115.399	790680.144	0.676
19	303114.723	790680.159	1.181
20	303113.542	790680.174	1.587
21	303111.960	790680.303	1.881
22	303110.104	790680.610	1.561
23	303108.591	790680.990	1.598
24	303107.074	790681.495	1.208
25	303105.955	790681.952	0.711
26	303105.310	790682.251	5.632
27	303100.198	790684.615	13.161
28	303088.244	790690.128	10.797
29	303078.446	790694.664	16.912
30	303063.090	790701.750	8.853
31	303055.048	790705.451	1.130
32	303054.059	790705.998	1.397
33	303052.798	790706.590	1.580
34	303051.314	790707.148	1.809
35	303049.568	790707.619	1.476
36	303048.116	790707.879	0.961
37	303047.161	790707.987	5.495
38	303041.771	790709.056	0.498
39	303041.286	790709.181	1.350
40	303040.007	790709.605	1.648
41	303038.507	790710.290	1.824
42	303036.957	790711.250	2.051
43	303035.581	790712.562	1.104
44	303034.619	790713.361	1.124
45	303033.787	790714.117	3.106
46	303031.575	790716.297	3.627
47	303029.161	790719.004	5.414
48	303025.920	790723.341	2.800
49	303024.425	790725.708	1.306
50	303023.771	790726.839	17.867
51	303014.679	790742.220	18.375
52	303005.347	790758.049	12.573
53	303016.887	790763.039	14.504
54	303011.483	790776.499	14.791
55	302997.905	790770.633	5.973
56	302994.891	790775.790	9.903
57	302989.829	790784.301	8.552
58	302985.571	790797.716	22.534
59	302973.788	790810.926	26.052
60	302955.606	790782.269	2.647
61	302953.514	790798.890	1.884
62	302952.341	790794.624	1.528
63	302950.991	790795.339	1.256
64	302949.843	790795.849	1.678
65	302948.264	790796.416	1.465
66	302946.864	790796.845	1.926
67	302944.993	790797.302	1.969
68	302943.053	790797.487	1.952
69	302941.085	790787.385	1.477
70	302939.631	790797.121	1.771
71	302937.959	790796.695	2.146
72	302936.015	790795.850	3.030
73	302933.461	790794.015	2.995
74	302931.078	790792.200	2.764
75	302929.014	790790.361	2.214
76	302927.464	790788.782	1.880
77	302926.545	790787.751	0.995
78	302925.907	790786.988	8.832
79	302919.654	790780.751	17.626
80	302906.328	790768.811	8.173
81	302900.238	790763.461	14.698
82	302888.792	790754.240	4.094
83	302889.782	790750.287	28.076
84	302904.816	790726.585	10.663
85	302910.624	790717.545	12.063
86	302916.983	790707.861	32.093
87	302934.167	790680.286	43.402
88	302915.843	790640.912	6.204
89	302912.097	790635.867	2.785
90	302910.053	790634.076	4.425
91	302906.741	790631.141	5.536
92	302901.711	790628.828	20.341
93	302905.180	790608.785	22.732
94	302927.226	790614.329	4.660
95	302932.006	790615.209	4.286
96	302936.276	790615.679	4.198
97	302940.466	790616.938	8.738
98	302949.176	790617.779	11.642
99	302958.596	790610.165	19.055
100	302979.465	790621.548	7.252
101	302986.426	790623.679	5.481
102	302991.906	790623.489	3.283
103	302995.146	790622.929	3.626
104	302998.766	790621.749	10.437
105	303008.295	790617.449	2.356
106	303010.606	790616.219	3.607
107	303012.216	790613.159	3.689
108	303013.106	790609.579	59.542
109	303067.706	790584.493	3.152
110	303069.646	790586.359	1.993
111	303071.516	790587.049	2.409
112	303073.916	790587.089	65.376
113	303133.165	790859.456	8.995
114	303141.452	780585.987	12.532
115	303153.032	790551.165	6.753
116	303155.866	790557.295	12.236

S=35748mp



N V E S

LEGENDĂ

LIMITE:

- Limită zona studiata (S teren = 45.500 mp)
- Limită teren reglementat ce a generat P.U.Z. (S teren = 35.748 mp)
- Limită parcele conform planuri topografice O.C.P.I.

CIRCULAȚII:

- Circulații carosabile
- Circulații pietonale
- Acces carosabil existent
- Acces carosabil propus
- Acces pietonal propus
- Ax cale ferata
- Pista biciclete

ZONIFICARE FUNCȚIONALĂ:

- Comerț/Servicii/Instituții
- Locuire colectiva
- Locuire individuala
- Culte
- Transport - Gara, Autogara, piata urbana, unitate de transfer, sediu administrativ - multifunctional, etc.
- Industrie
- Teren liber
- Spatii verzi de aliniament, scuaruri
- Spatii verzi - parc
- Echipamente edilitare

ZONE DE PROTECTIE, INTERDICTIE, REGLEMENTARI

- Zonă de protecție a căii ferate, în limita a maxim 100 m de la axa căii ferate, conf.Legii nr. 89/1999 pentru aprobarea O.U.G. nr. 12-1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române
- Zonă de siguranță cale ferată (20metri din ax CF), de o parte si de alta a constructiilor (inclusiv drumuri, parcari, retele de utilitati, etc.) si a instalatiilor feroviare fiind strict interzisa

REGLEMENTĂRI URBANISTICE:

- Limita Unități Teritoriale de Referință propusa
- Limite Unități Teritoriale de Referință existente conform PUG Municipiul Constanta
- Limita maxima de implementare a edificabilului
- Limita maxima subsoluri (solutia exacta se va stabili la DTAC)
- Constructii propuse - subzona transporturi rutiere - unitati de transfer (parcare autobuze, parcare autoturisme, pasaje pietonale, sediu administrativ, etc.)
- Pasaj pietonal propus - realizare legatura cu parcul
- Spatii verzi propuse in zona reglementata
- Gradene inierbate propuse in zona reglementata
- Mobilier urban
- Arbori/Arbusti

PROPUNERI CU CARACTER ORIENTATIV:

- Realizare legatura peste calea ferata
- Remodelare fatada Gara Constanta (sistem umbrire)

NOTA: Se acceptă iesirea din edificabilul propus cu copertine si acoperisuri aflate la inaltimi mai mari de 3,0 fata de nivelul CTA, pasaje subterane, echipamente edilitare, mobilier urban, semnalistica, etc.

NOTA:
Plansa de Mobilare Urbanistica este strict cu titlu de propunere informativa, urmand ca la faza D.T.A.C. sa se studieze dimensiunile si gabaritele cladirilor propuse, acestea urmand a se incadra in prevederile prezentului P.U.Z. referitoare la P.O.T. maxim, C.U.T. maxim, edificabil maxim si regim de inaltime, etc. Se acceptă iesirea din edificabilul propus cu copertine si acoperisuri aflate la inaltimi mai mari de 3,0 fata de nivelul CTA.

S.C. Pro Sign DeSign S.R.L.
Str. Povestei, nr. 10, Spațiu Comercial 3, Sector 4, București
J40 / 11896 / 2005
RO 17755420

		scara	Beneficiar: Unitatea Administrativ Teritorială PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONTANȚA	pr. nr.
		1:1000	Autoritate contractantă: S.C CONFORT URBAN S.R.L.	20 din 24.03.2022
		data	Proiect:	Faza:
		11.2022	P.U.Z. pentru realizarea obiectivului de investiții : "AMENAJARE PIAȚĂ URBANĂ GARA CONSTANȚA"	P.U.Z.
			Etapa 3 - faza 3.1	
sef proiect	urb. Sorina TACHE		format	Elaborare P.U.Z.
verificat	urb. Sorina TACHE			
proiectat	urb. Lavinia OTELEA		594x420	
	urb. Olga VALUSESCU			Planșa: pl. nr.
	urb. Cătălin ONCESCU			POSIBILITĂȚI DE MOBILARE URBANISTICĂ 09