



CONSARH	
S.C.	S.R.L.
CRAIOVA 1100	ROMANIA
STR. GHEORGHE BARITIU NR.7	
TEL. 0251/411624	FAX: 0251/411672
NR. REG. COM. J16/3047/1993	

PROIECT NR. 1793/2017

PLAN URBANISTIC DE ZONA

**BENEFICIAR:
STAIUCU DANIEL**

**RECONSIDERAREA INDICILOR URBANISTICI
SI SPATIALI ZONA BD. DACIA, STR. DECENEU**

MEMORIU GENERAL

1. INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTATIEI

Denumirea lucrarii: Plan urbanistic de zona - „Reconsiderarea indicilor urbanistici si spatiali zona Bd. Dacia, str. Deceneu”.

Beneficiar: Staicu Daniel, comuna Carcea, sat Carcea, str. Mihai Viteazu, nr. 1A, jud. Dolj.

Proiectant: S.C. CONSARH S.R.L. CRAIOVA. Str. Gheorghe Baritiu , nr. 7

Data elaborarii: septembrie 2017

1.2. OBIECTUL LUCRARII

Obiectul lucrarii „ELABORARE PUZ RECONSIDERAREA INDICILOR URBANISTICI SI SPATIALI ZONA BD. DACIA, STR. DECENEU” consta in aprofundarea si rezolvarea complexa a problemelor functionale si tehnice din zona B-dul Dacia, nr. 107B, ca urmare a situatiei aparute datorita constructiilor

aparute anterior cu inaltime diverse, precum si a investitiilor noi ce se fac.

Alta problema este cea a aparitiei in zona a unor cladiri cu regim de inaltime P+6 alaturate zonei luate in studiu in zona de vest si nord.

Se ia in considerare si frontul existent la Bd. Dacia, zona luata in studiu si zonele adiacente.

De asemeni se tine cont si de frontul alaturat cu cladiri, cu precadere vechi cu blocuri cu destinatia locuinte si cu regim de inaltime 4 nivele, dar si cu P+8 nivele.

In cadrul planului urbanistic zonal se vor rezolva urmatoarele obiective:

- Analiza structurii volumetrice si a cadrului arhitectural urbanistic;
- Rezolvarea circulatiei carosabile in zona luata in studiu corelat cu celelalte carosabile existente si propuse prin noile studii;
- Rezolvarea functionala a zonei luate in studiu in noile conditii impuse de cladirile noi si functiunile propuse si existente;
- Integrarea zonei propuse in teritoriul luat in studiu;
- Reconsiderarea functionala a zonelor adiacente Bd. Dacia.

1.3. SURSE DOCUMENTARE

La elaborarea Planului urbanistic zonal s-au consultat o serie de documentatii si proiecte intocmite anterior care aveau ca obiect rezolvarea urbanistica sau echiparea edilitara a unor parti din zona.

- Planul Urbanistic General al Municipiului Craiova;
- Cartarea si inventarierea fondului construit existent in zona luata in studiu si zonele adiacente;
- Situatiile proprietatii terenurilor in zona;
- Situatiile constructiilor existente inaintea intocmirii prezentului P.U.Z;
- Planul zonei vizat de O.C.P.I.

Alte surse de informatii au fost preluate de la:

- Primaria Municipiului Craiova;

Planul urbanistic zonal utilizeaza un suport topografic reactualizat special pentru lucrare vizat de O.C.P.I.

Pentru elaborarea lucrarii proiectantului a mai consultat: legile, STAS-urile si normativele aflate in vigoare.

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTARII

2.1. EVOLUTIA ZONEI

Zona luata in studiu este in prezent reglementata conform P.U.G. aprobat cu

H.C.L. nr. 23/2000.

In prezent zona este cu functiunea locuinte cu P.O.T. = 20% si C.U.T. = 2,2 cu regim de inaltime P+3 – 10E.

Zona adiacenta Bd. Dacia a inceput a fi construita dupa 1976 cand s-a realizat Bd. Dacia, fosta „artera de Rocada”.

In perioada pana in anul 1989 s-au construit marea parte a blocurilor de locuit folosindu-se in special structuri cu panouri mari cu sectiuni de tip PB4 si PB2, dar si foarte multe blocuri din cabine spatiale prefabricate.

Cladirile de pe latura de sud a Bd. Dacia mare apartinand de cartierul Brazda lui Novac sunt realizate inainte de 1977 cu structura de zidarie portanta la nivel P+4 si diafragme celulare la cladiri P+8 nivele.

Dupa 1989 s-a construit si alte cladiri, in principal locuinte colective in regim de inaltime intre P+3 si P+8.

In zona luata in studiu nu s-au construit cladiri.

In prezent, intreaga zona are urmatoarele caracteristici:

- La nord – front locuinte P+4 compact.
- La sud – front locuinte P+4 alternand cu sectiuni P+8 si Bd. Dacia.
- La vest – front locuinte P+4.
- La est – front locuinte P+4.

Se constata ca zona luata in studiu este in totalitate zona cu cladiri P+4 locuinte colective.

2.2. INCADRAREA IN LOCALITATE

Zona studiata se situeaza in partea de nord a Municipiul Craiova.

Zona este structurat adiacent Bd. Dacia, principala artera est - vest in oras.

Zona luata in studiu are urmatoarele vecinatati:

- La nord – alee carosabila de acces;
- La est – alee carosabila de acces;
- La vest – alee carosabila de acces;
- La sud – Bd. Dacia.

2.3. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

2.3.1. Relief

Zona studiata are o declivitate pe directia est – vest pornind de la cota 111,80 pana la cota 111,20 (minim) la Bd. Dacia, actual si pastrat prin P.U.Z.

Pe directia nord – sud, declivitatea este nesemnificativa, ca de altfel pe intreaga zona adiacenta Bd. Dacia.

2.3.2. Clima

Teritoriul zonei luata in studiu se incadreaza in sectorul cu clima temperat-continentala cu slabe influente submediteraneene care se caracterizeaza prin ierni blande si veri calde si uscate si care prezinta urmatoarele caracteristici:

- temperatura medie anuala +11⁰C;
- cantitatea medie anuala de precipitatii este de peste 520 mm;
- vanturi dominante pe directia est-vest, reci iarna si calde si uscate vara.

2.3.3. Conditii geotehnice

Cota absoluta a zonei este cuprinsa intre 111,80 – 111,20 m, cu crestere catre piciorul terasei superioare (la nord – estul zonei).

Stratificatia reprezentativa o formeaza depunerile aluvionare materiale, lenticulare, incrucisate, maluri cu continut organic, plastic moi, nisipuri fine - medii saturate.

Aceasta zona este din punct de vedere geotehnic o zona cu teren normal de fundare, nefiind necesare solutii de fundare foarte scumpe in cazul unor cladiri cu subsol.

Nivelul hidrostatic nu indica probleme serioase pentru fundare mai ales cand nu exista subsoluri.

Apa din panza freatica nu prezinta agresivitate chimica asupra betoanelor cu care vine in contact.

Se poate remarca ca ne aflam intr-o zona relativ inalta a orasului (zona de nord).

2.3.4. Gradul de seismicitate

In conformitate cu prevederile din Normativul P100-1992 amplasamentul se gaseste in zona "D" pentru care corespunde coeficientul $K_s = 0,16$.

Coeficientul perioadelor de colt este $T_c = 1,5$ secunde.

Pentru aceasta incadrare in coeficientii de mai sus, corespunde in echivalenta gradul VIII (8) de intensitate seismica pe scara MSK, pentru o perioada de revenire a intensitatii seismice de 50 ani.

2.4. CIRCULATIA

2.4.1. Aspecte critice privind desfasurarea, in cadrul zonei, a circulatiei rutiere existente

Zona studiata este la medie distanta de zona centrala a orasului legata cu artere de circulatie importante doar la est si vest de Bd. Dacia si continuarea cu Bd. Decebal.

Altfel exista:

- La nord
 - Alee carosabila de incinta.
- La sud
 - Bd. Dacia, categoria II – a.
- La est
 - Alee carosabila acces in zona blocurilor.
- La vest
 - Alee carosabila incinta acces in zona blocurilor.

2.4.2. Caracteristicile tehnice ale tramei stradale existente

Trama carosabila este reprezentata prin strazi perimetrare in interiorul zonei luate in studiu, neexistand circulatii carosabile ale structurii urbane, ci doar carosabile tip fundatura.

Traseele principale din zona sunt:

- La nord – alee carosabila;
- La est – alee carosabila;
- La vest – alee carosabila;
- La sud – Bd. Dacia.

Profilurile transversale ale principalelor strazi existente in zona prezinta urmatoarele caracteristici:

Categoria strazilor

- La nord
 - Alee carosabila, 7 m latime, cu o banda pe sens si trotuar de 2 m;
- La sud
 - Bd. Dacia, categoria II – a, cu doua benzi pe sens, spatiu verde 1 m, trotuar 3 – 5 m.
- La vest
 - Alee carosabila, 7 m latime, cu o banda pe sens si trotuar de 2 m;
- La est
 - Alee carosabila, 7 m latime, cu o banda pe sens si trotuar de 2 m;

2.4.3. Transportul in comun

In zona luata in studiu este adiacenta principalei artere spre sud care leaga zona urbana de cea rurala din nordul orasului pe directiile est – vest.

In aceste conditii, in zona exista un transport in comun foarte intens, atat urban, cat si in exteriorul orasului, cu atat mai mult cu cat in zona exista si cartiere mari de locuit (Craiovită, Brazda).

1) Pe Bd. Dacia exista transport in comun cu autobuze si microbuze pe trasee urbane si cu microbuze si autobuze pe trasee extraurbane care merg in estul si vestul orasului si leaga zona industrială est de cartierele de locuinte mari (Brazda,

Craiova, Valea Rosie).

2.4.4. Parcari

Zona luata un studiu are parcari organizate pe Bd. Dacia, dar si la nordul blocurilor.

Nici pe Bd. Dacia nu sunt existente parcari.

In latara de nord a Bd. Dacia exista parcari in spatele blocurilor existente, dar sunt insuficiente.

Studiindu planul de situatie al zonei, se constata ca procentul de ocupare al terenului este mic si ca exista suficient spatiu pentru parcari in incinte.

In spatiul in care se afla investitia de baza se propun circa 10 parcari pentru locatarii investitiei.

Atat investitiile prezente, cat si cele viitoare vor lua in considerare rezolvarea parcarilor in incinta conform regulamentului de urbanism privind dimensionarea parcarilor.

2.5. OCUPAREA TERENURILOR

2.5.1. Principalele caracteristici ale functiunilor din zona. Relationari intre functiuni

Principalele functiuni prezente in teritoriul studiat sunt:

- zona circulatiei carosabile cuprinde arterele existente (Bd. Dacia) dar si aleile si parcajele carosabile de incinta (zona studiata) existente care se propun a pastra profilul actual;
- zona circulatiei pietonale;
- zona spatiilor verzi (proapse) in incinta si cele existente in zona;
- spatii verzi in incinta luata in studiu atat in terenurile private, cat si in terenurile proprietatea Primariei Craiova (zona blocuri alaturata).

Aceste zone sunt in compatibile cu destinatia zonei propusa prin P.U.Z. fiind subfunctiuni componente ale zonei de locuit si de functiuni complexe (spatii comerciale la parterul blocurilor) sau functiuni complexe.

Zona circulatiei carosabile cuprinde suprafetele carosabilelor existente si neamenajate.

Zona luata in studiu in actualul P.U.Z. este delimitata pe doua laturi de carosabile (alee carosabila de incinta) si Bd. Dacia.

Din analiza situatiei existente nu rezulta necesitatea creerii sau interventiei asupra carosabilelor existente si propuse, acestea asigurand fara probleme traficul din zona.

De asemeni carosabilele existente si propuse asigura si accesul in toate terenurile (si cladirile) existente si propuse prin P.U.Z. si in aceste conditii nu sunt necesare nici alte carosabile, nici interventii asupra profilelor transversale ale

carosabilelor propuse in afara carosabilului de incinta in planul urbanistic aprobat si mentinute in actualul P.U.Z.

Zona spatiilor verzi este reprezentata de suprafata spatiilor verzi existente si cele ce se vor reabilita conform P.U.Z.

Prezentul P.U.Z. nu intervine asupra suprafetei existente de spatii verzi ci o mareste prin prevederea de spatii verzi in incinte care pana la aprobarea P.U.Z. sunt terenuri neorganizate.

Zona circulatii pietonale este adiacenta carosabilelor si platformelor din incinta zonei luata in studiu.

Asa cum am aratat, planul urbanistic nu modifica profilele stradale si nu propune noi strazi fata de cele aprobate si deci suprafata pietonalelor nu se mareste.

Gradul de ocupare a zonei cu fond construit.

Fondul construit din zona studiata este majoritar locuinte colective cu regim de inaltime de P+4 cele mai multe fiind blocuri. In zona adiacenta exista blocuri cu P+4 si P+8 nivele.

Zona luata in studiu este foarte construita, existand doar imobile P+4.

Cladirile sunt in cea mai mare parte in stare buna fiind construite inainte de 1982.

2.6. ECHIPAREA EDILITARA

2.6.1. Alimentarea cu apa - Canalizarea apelor uzate si pluviale

In zona exista retea stradala atat ca apa cat si ca, canalizare la toate carosabilele ce delimiteaza zona.

Planul urbanistic nu propune extindere de retea de apa si canalizare, consumurile prognozate pentru investitiile viitoare si posibile, urmand a fi preluate de existent pana la realizarea viitoarei strazi pe traseul Bd. Dacia.

2.6.2. Alimentare cu energie electrica

In zona studiata exista retea de distributie a energiei electrice a C.E.Z., atat la 220V, cat si la 380V care alimenteaza blocurile de locuinte, aflate la nordul zonei.

Investitiile viitoare (locuinte colective) in numar mic nu au puteri solicitante mari.

In aceste conditii nu este necesara redimensionarea retelei C.E.Z. existenta pe latura de nord la Bd. Dacia unde exista reseaua de medie tensiune care alimenteaza zona blocurilor de locuit.

Retea iluminat

Exista retea de iluminat public la carosabilul de incinta de pe latura de nord la alee carosabila pe latura de est la alee carosabila si desigur la Bd. Dacia cu iluminat puternic specific carosabilelor categoria a II – a cu 4 benzi de circulatie.

2.6.3. Telecomunicatii

In zona exista retea Romtelecom in zona de blocuri de nord, numarul de abonati fiind mic, in special pe Bd. Dacia unde sunt abonati privati. In conditiile actuale insa se utilizeaza mai mult telefonie mobila, nu se propune extindere sau retea noua Romtelecom.

2.6.4. Alimentarea cu gaze naturale

Pe laterala zonei exista retea de gaze atat de medie presiune cat si de presiune redusa (casnica). Consumul suplimentar preconizat este strict casnic si nu impune diversificarea sau redimensionarea retelei existente. Aceasta retea se afla pe tot conturul zonei studiate – Bd. Dacia si pe aleea carosabila de incinta in nordul zonei studiate.

2.6.5. Alimentarea cu energie termica

In zona studiata exista retea de termoficare cu agent secundar in zona blocurilor pe latura de nord si de sud a Bd. Dacia.

Destinatia propusa prin P.U.Z. nu are in vedere consumatori de agent termic de la termoficare, fiind locuinte colective ce se incalzesc de la centrale termice cu gaze individuala de apartament cu contorizare separata.

Reteaua de termoficare existenta nu se modifica.

2.7. PRINCIPALELE DISFUNCTIONALITATI

Prevederile din P.U.G. 2000 creeaza disfunctionalitati atat in planul reglementarilor cat si al abordarii in conditiile de proprietate a terenurilor existente astazi avandu-se in vedere ca in anul 1989 marea parte a terenurilor erau sau urmau sa treaca in proprietatea statului.

1. La data intocmirii P.U.Z. (2000) nu se terminase procesul de restituire a terenului;
2. In mare parte frontul la Bd. Dacia a fost construit cu locuinte colective P+4, proiecte tip.
3. In spatele frontului la Bd. Dacia au fost construite numeroase zone de locuinte colective in regim P+4 si P+8.
4. Dupa anul 2000 au aparut investitii private, in special in domeniul locuinte si servicii de tip productie, servicii si de locuinte colective cu regim mediu

intre P+4 si P+6.

5. Toate acestea au dus la creerea practic a doua aspecte arhitecturale si anume:

- Locuinte colective dupa proiecte tip inainte de 1989;
- Locuinte colective cu expresie moderna in general tip structura cu cadre beton armat.

Toate acestea conduc la structura relativ continua cu variatii de expresie arhitecturala.

2.7.1 Solutii pentru diminuarea disfunctionalitatilor

Diminuarea disfunctionalitatilor nu poate fi realizata fara o analiza a tendintelor si a cerintelor actuale privind reglementarea functionalitatilor.

Asa cum am aratat, principala disfunctionalitate este structura amorfa care a dus la insertii arhitecturale in fondul construit existent.

Astfel la Bd. Dacia se remarca un front destul de bine construit cu cladiri unitare la inaltime pe latura de nord (P+4,5) si unitar ca expresie arhitecturala.

Acieasi situatie este si la frontul de pe latura de sud a Bd. Dacia care insa este cu accente ritmice cu cladiri P+8 ÷ P+10, dar de aceieasi factura expresiva.

Analizand situatia existenta se constata ca nu exista disfunctionalitati mari nici ca trama stradala, nici ca continuitate a fronturilor.

Principala disfunctionalitate a intregului bulevard Dacia – Decebal poate fi considerata aparitia insertiilor cladirilor de dupa 1989 cu alta expresie arhitecturala. In acest sens se recomanda cladiri cu numar relativ egal de nivele cu cele existente si cu o expresie arhitecturala negativa, pastrand nivelele orizontale existente si raportul plin gol ca la blocurile existente.

De asemeni se recomanda o gama cromatica unitara (existent propus).

Nu se recomanda alte functiuni si nici alta configuratie a tramei stradale.

2.7.2 Planul de actiune privind implementarea investitiilor propuse

Dupa aprobarea P.U.Z. si incheierea investitiilor din zona (cladiri) se vor corela carosabilele din proprietati private cu accesul carosabil major.

Se va reglementa construirea spatiilor cu destinatie comert, servicii privind expresia arhitecturala se va reglementa nivelul de inaltime corelat cu existentul.

2.7.3 Categoriile de costuri

A. Costurile investitorilor privati

In afara costurilor obiectivului de baza, in sarcina investitorilor cade realizarea bransamentelor conform avizelor si proiectelor intocmite de destinatorii

de retele si implicit aducerea terenului la starea initiala.

De asemeni realizarea carosabilelor, parcarilor, pietonalelor si a spatiilor verzi in proprietatea lor intra in sarcina investitorilor.

B. Costurile suportate de autoritatea publica locala

P.U.Z. nu propune interventii in sarcina autoritatii publice locale.

C. Etapizarea investitiilor

I. Se vor realiza investitiile din zona.

II. Se vor realiza bransamentele.

III. Se va intocmi documentatia pentru realizarea carosabilelor de incinta.

IV. Se va trasa conturul si apoi se va realiza investitia.

2.8. PROBLEME DE MEDIU

Impactul asupra mediului

Zona studiata este in prezent zona cu functiunea locuinte colective (functiune dominanta), marginit pe trei laturi de alei carosabile, conform P.U.G. aprobat si de Bd. Dacia.

Actualul P.U.Z. nu propune schimbarea radicala a destinatiei zonei ci doar reanalizarea structurii volumetrice existente si a indicatorilor P.O.T., C.U.T.

Impactul asupra mediului este redus, avandu-se in vedere ca activitatea este nepoluanta iar zona se afla in intravilan cu locuinte colective.

Locuintele colective existente nu au factori de impact asupra mediului iar dotarea tehnico – edilitara limiteaza si mai mult agresivitatea functiunii propuse.

Precizam ca toata zona Bd. Dacia are dotari de tipul celei propuse (locuinte colective).

Relatia cadru natural – cadru construit

Relatia cadru natural – cadru construit este inexistentă in zona luata in studiu si aproape tot parcursul Bd. Dacia Decebal.

Zona Bd. Dacia Decebal este o zona construita tipic urbana de strada de categoria a II – a care pe tot traseul are zona locuinte colective, zone servicii si zone administrative.

Zona nu a avut nici-odata plantatii sau cadru natural semnificativ, fiind construita.

Zona luata in studiu nu are decat constructii locuinte colective si artere circulatie construite dupa anul 1970.

Evidentierea riscurilor naturale

Zona fiind intravilana nu este cuprinsa in teritorii cu factori de risc natural.

Factorul de risc existent ce este luat in calcul este cel seismic. Cladirile vor respecta normativele in vigoare privind conformarea si dimensionarea cladirilor pentru zone cu grad seismic 7,5.

Nu exista risc de inundatii sau alunecari de teren, apele freatiche sunt la mare adancime, fiind una din zonele mai inalte ale orasului.

Raul Jiu este la distanta mare si deci fara risc de inundatii.

Riscuri in sistemul cailor de comunicatii si din categoriile echiparii edilitare

Accesul in zona se face pe artere carosabile urbane importante, neexistand riscuri in sistemul cailor de comunicatii sau al izolarii.

Cladirile vor fi bransate la utilitatile din zona: apa, canalizare, gaze, electricitate si in acest sens mentionam ca nu exista riscuri de accidente ecologice.

Activitatea de locuit nu are reziduuri toxice poluante iar apele reziduale sunt menajere, neavand solide, grasimi sau substante toxice.

Nu se permit puturi forate sau fose vidanjabile iar gunoiul este strict menajer si se preiau de serviciu municipal de salubritate.

Investitia propusa nu este singulara in zona si strict reglementata din punct de vedere al factorilor de risc mediu.

Existenta valorilor patrimoniale

Inaintea anilor 1950 zona era neconstruita, existand doar mici cladiri.

Zona a inceput sa se construiasca , intai cu micile locuinte, apoi dupa populare populare a aparut zona Valea Gangului in apropierea zonei.

Adevarata dezvoltare incepe dupa anii 1970 cand se realizeaza primele locuinte colective.

Dupa anul 1994 zona devine atractiva si se fac investitii in locuinte si dotari din aria serviciilor.

De aici se deduce ca zona este noua si fara valori patrimoniale, fiind de fapt o zona periferica urbana.

Potential turistic

Zona luata in studiu este in intravilanul Craiovei si nu prezinta potential turistic si cu atat mai putin balnear.

Pozitia intr-un cartier „periferic” cu blocuri de locuinte colective si dotari situata si excentric fata de zona centrala nu este atractiva pentru activitati turistice. De altfel in zona nu exista dotari de tip turistic (popasuri, moteluri, hoteluri).

Este evident ca in zona nu exista atractii turistice sau zone cu potential turistic.

2.9. OPTIUNI ALE POPULATIEI

Planul urbanistic zonal propus are ca principal obiectiv modificarea reglementarilor urbanistice in scopul cresterii atractivitatii zonei, ceea ce conduce la cresterea nivelului vietii pentru locuitorii zonei.

Luand in calcul tendinta investitorilor de a amplasa constructii din aria locuintelor in aceasta zona, putem concluziona ca aceasta este in beneficiul populatiei.

Atractivitatea duce la cresterea valorilor imobiliare si la diversificarea locuintelor in folosul populatiei zonei.

Dezvoltarea zonei si atragerea altor investitii are ca urmare dezvoltarea infrastructurii urbane (drumuri, utilitati) in folosul populatiei rezidente.

Avandu-se in vedere ca aceasta artera de tranzit in oras este foarte tranzitata, ridicarea nivelului locuintelor este in interesul si al cetatenilor aflati in tranzit si al celor ce solicita locuinta.

Analizand cele aratate, se anticipeaza interesul populatiei pentru propunerile P.U.Z.

Aceste deduceri vor fi confirmate de etapa de consultare si informare a publicului privind utilitatea celor propuse si acordul privind protectia mediului.

Funciunea se incadreaza in existent si nu produce distorsiuni sau disconfort.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICA

3.1. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

Zona propusa spre modificare si reconsiderare luata in studiu este preponderent cu locuinte colective si terenuri private putine.

Stadiul zonei coborat cu zonele adiacente de-a lungul Bd. Dacia Decebal arata un teritoriu cu multiple functiuni de la locuinte colective si de la comert, servicii si noduri circulatie.

Din studiul efectuat asupra evolutiei zonei s-a constatat ca evolutia ei s-a produs in etape distincte dupa cum urmeaza:

Etapa I – pana in anul 1950 – in zona de vest a zonei luate in studiu (zona strazii Deceneu si Parc Cornitoui) a existat cartierul numit Valea Gangului cu case mici si strazi nemodernizate.

Etapa II – dupa anii 1965 – a inceput construirea actualului cartier Brazda lui Novac la sudul zonei luate in studiu.

Etapa III – dupa anii 1975 – a inceput construirea blocurilor de locuinte colective aferent fostei artere de Rocada.

Etapa IV – pana in anul 1989 – s-au construit marea parte a blocurilor aferente actualului Bd. Decebal (artera de Rocada).

Etapa V – dupa anul 1989 – s-au construit locuinte colective dar si spatii comerciale si investitii de interes public si general.

Tot din studiul zonei se constata o volumetrie continua cu fronturi unitare si cu intervale neconstruite sau in paragina alternand cu constructii noi cu finisaje diverse.

Din studiul documentatiilor intocmite anterior, a reiesit o tendinta clara de a se investi in cladiri cu destinatii locuinte colective conform cu existentul si

prevederile P.U.G.

Din nefericire se observa o lipsa a investitiilor in domeniul functiunilor de interes public (gradinite, scoli, crese). Prezentele concluzii ale studiului facut se refera la intregul cartier aferent Bd. Dacia care include si zona luata in studiu cap arte integranta cu aceleasi caracteristici.

3.2. PREVEDERI ALE PLANULUI URBANISTIC GENERAL

Nu putem face referinta la prevederile P.U.G. doar pentru zona luata in studiu, exonerand tot teritoriul aferent Bd. Dacia Decebal.

Studiind deci zona luata in studiu se observa urmatoarele caracteristici:

Zona luata in studiu

- Functiune – zona locuinte colective cu regim maxim de inaltime P+3-10E;
- P.O.T. = 20% maxim;
- C.U.T. = 2,2 maxim.

Aceasta este situatia pentru majoritatea zonei Bd. Dacia Decebal, alternand cu zone servicii si zone de interes public.

In planul al doilea al Bd. Dacia si in zona studziata sunt prevazute zone de locuinte colective prioritar P+4 nivele.

Zona luata in studiu are functionalitatea zona de locuinte regim maxim de inaltime P+3-10E, P.O.T. = 20% si C.U.T. = 2,2.

Zona este delimitata conform P.U.G. de:

- Bd. Dacia – categoria II – a, doua benzi pe sens;
- Alee carosabila – categoria III – a, cu o banda pe sens – la nord;
- Alee carosabila – categoria III – a, cu o banda pe sens – la est si vest.

3.3. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Planul urbanistic de zona prezent studiaza modificarea reglementarilor urbanistice intr-o zona ce face parte din frontul construit la Bd. Dacia.

Zona este construita avand in general locuinte colective iar alaturat locuinte colective, desi nestatuit in P.U.G. exista si o zona de servicii aparuta ulterior anului 2000 (spatii depozitare, spatii servicii).

Zona ce se incadreaza in aspectul general al cartierului construit omogen si cu zone neconstruite alternate intre blocuri.

In aceste conditii, cadrul natural este inexistent sau nesemnificativ, neexistand nici cadru cu valoare istorica sau valoare peisagistica.

De retinut ca este o artera de trafic intens fara spatii naturale.

3.4. MODERNIZAREA CIRCULATIEI

3.4.1. Organizarea circulatiei

Organizarea circulatiei in zona se fundamenteaza pe caracteristicile traficului

actual si de perspectiva preluand situatia existenta pentru asigurarea unor accese corespunzatoare la investitiile prezente si viitoare in zona studiata.

Principalele artere ale zonei studiate si care alcatuiesc sistemul major de circulatii din zona sunt:

Zona studiata

- Bd. Dacia – categoria II – a, principala artera carosabila spre zona de vest a judetului in legatura cu zona de est;
- La nord este o alee carosabila de 7 m latime si trotuar de 2 m pe o latura, aleea putand fi asimilata categoria a III – a redusa;
- La est si la vest zona este delimitata de alei carosabile de 7 m latime si trotuar pe o latura de 2 m ce pot fi asimilate categoria a III – a redusa.

Prezenta documentatie nu propune nici reorganizarea traficului, nici modificarea categoriei strazilor.

Modificarea reglementarilor propusa prin P.U.Z. nu sporeste traficul si nu afecteaza circulatia rutiera.

Se va pastra semnalizarea si semaforizarea rutiera existenta.

Consideram actuala configuratie satisfacatoare pe directiile est – vest.

Investitia propusa are un numar mic de unitati de ocuit (10 unitati) care impune un numar de 10 autoturisme cu 10 locuri de parcare in incinta.

3.4.2. Profiluri transversale caracteristice si solutii de amenajare pentru arterele de circulatie

Alcatuirea profilelor transversale s-a facut in conformitate cu STAS 10.144/1, 3, 4, 5 care stabilesc elementele geometrice ale strazilor si intersectiilor de strazi.

Concomitent s-a tinut seama si de posibilitatile existente in teren de defaectarile necesare pentru realizarea profilelor, continuandu-se echilibrul intre necesar si posibilitati.

In functie de caracterul traficului s-a determinat categoria strazilor dupa cum urmeaza conform P.U.Z. aprobat in 2000 si conform existent:

- Bd. Dacia – pe latura de sud a zonei, strada categoria II – a, cu doua benzi pe sens si trotuare 4m prevazute cu spatiu verde 1m partial;

Toate aceste profile sunt existente si prin actuala documentatie se vor pastra.

Aleile carosabile existente la est si la vest si nord sunt de 7 m latime cu trotuar 2 m asimilate, categoria III – a redusa.

3.4.3. Transportul in comun

Zona luata in studiu cuprinde o principala artera a orasului si anume Bd. Dacia.

Pozitia zonei duce la un trafic de transport in comun foarte dezvoltat.

- Bd. Dacia

- transport in comun urban cu autobuze, microbuze si taxi;
- transport in comun extraurban pe directia vest.

Transportul spre zona centrala si alte zone de interes din oras se face pe Bd. Dacia ca legatura est vest corelata cu traficul pe relatia nord - sud.

3.4.4. Parcaje si garaje

Zona dispune de parcare amenajate pe domeniul public.

Acestea exista doar adiacent pe latura de nord si sud a Bd. Dacia pentru blocurile de locuinte facute pana in anul 2000.

Dupa aparitia regulamentului aprobat cu H.C.L. 271/2008, parcarile s-au realizat in incinta exclusiv.

Prevederile regulamentului privind dimensionarea parcarilor se vor aplica in continuare pentru orice investitii ulterioare aprobarii P.U.Z.

Zona fiind de tranzit, nu se necesita parcare publice, neexistand cladiri administrative de stat sau de interes general, ci doar pentru locatari.

Sediile de firma au in general rezolvata problema parcarii in incinta proprie.

3.4.5. Circulatia pietonala

Strazile existente in zona si in zonele adiacente sunt prevazute cu trotuare partial separate cu spatii verzi si cu latimi conform legii drumurilor.

In conditiile existente si propuse, circulatia pietonala este dimensionata corespunzator si nu necesita restudieri sau redimensionari.

La Bd. Dacia pietonalul este dimensionat la 1 m spatiu verde, 4 m trotuar.

3.5. ZONIFICAREA FUNCTIONALA - REGLEMENTARI BILANT TERITORIAL, INDICI URBANISTICI

3.5.1. Zonificarea functionala

Conform prevederilor P.U.G. zona luata in studiu prevedea o singura functiune: zona locuinte colective P+3 – P+10.

Avandu-se in vedere functiunea zonelor limitrofe (zone de locuite) se propun urmatoarele functiuni:

- a. Zona cu functiunea de locuinte colective care se va lua in considerare ca functiuni dominanta si se va completa cu noi investitii.

Mentionam ca la Bd. Dacia Decebal exista in prezent constructii provizorii mici cu destinatia comert sau alimentatie publica (chioscuri) in afara zonei luate in studiu.

In prezent in zona luata in studiu se afla blocurile 1, 2, 3, 4-5 cu o suprafata construita de 1115,0 mp in zona luata in studiu.

Prin prezenta documentatie se propune a se construi o cladire de locuinte colective in regim P+4+M conform certificat urbanism cu o suprafata de 198,0 mp.

Va rezulta o suprafata construita totala de 1313,0 mp care reprezinta un procentaj de 21% din zona studiata, care are o suprafata de 6273,0 mp.

In consecinta se propune pentru intreaga zona a se pastra regimul maxim de inaltime P+4+M si C.U.T. de 2,64 fata de 2,2 existent in P.U.G.

b. Zona spatiilor verzi in spatiul proprietatea Municipiului Craiova si in spatiile proprietatea persoanelor fizice si juridice.

Aceste zone sunt zone principale urmand a se construi si spatiile verzi din incintele viitoare.

Zona spatiilor verzi

Zona luata in studiu dispune de spatii verzi existente, sau in curs de amenajare, prevazute. Spatiile verzi existente in mare parte sunt adiacente cladirilor de locuinte colective si sunt proprietatea autoritatii locale (domeniu public).

Noile investitii vor amenaja spatii verzi pe suprafetele neocupate de constructii.

Spatiile verzi existente in prezent adiacente blocurilor si circulatiilor au o suprafata de 949,2 mp la care se adauga 45,8 rezultati din amenajarea de spatii verzi de incinta din noua investitie.

Rezulta pentru intreaga zona luata in studiu o suprafata de 995,0 mp, ceea ce reprezinta un procentaj de 32% din suprafata luata in studiu.

Zona circulatiei carosabile si pietonale

Zona este reprezentata de circulatiile publice (str. Popoveni, str. Emil Racovita, Bd. Dacia) existente, precum si cele existente sau propuse in incinte.

Planul urbanistic de zona nu propune modificari la circulatiile publice existente, pastrand atat traseul, cat si geometria lor.

Atat investitia prezenta, cat si cele viitoare vor rezolva circulatia de incinta si accese potrivit avizelor ce se vor obtine. In incinte se va rezolva circulatia dar si parcajele necesare conform R.L.U.

3.5.2. Bilant teritorial

0	Suprafete functionale	Existent		Propus	
		Suprafata mp	Procent %	Suprafata mp	Procent %
1	Suprafata circulatii pietonale si carosabile	3800,00	60	3800,00	60
2	Suprafete construibile	1115,00	17	1313,00	21
3	Suprafate carosabile incinta	0	0	165,00	3
4	Suprafete spatii verzi	949,20	15	995,00	16
5	Suprafete spatii neamenajate	408,80	8	0	0

7	Total zona luata in studiu	6273,00	100	6273,00	100
---	-----------------------------------	---------	-----	---------	-----

3.5.3. Indici urbanistici

ZL - Zona locuinte colective P+4+M maxim

P.O.T. = 50%

C.U.T. = 2,64 suprateran

3.6. PROTECTIA MEDIULUI

Planul urbanistic zonal propune modificarea reglementarilor urbanistice ale zonei in sensul reanalizarii functiunilor si indicatorilor.

De asemeni se urmareste creerea cadrului legal pentru amplasarea in zona de functiuni compatibile cu P.U.G. 2000 in conditiile existente in prezent in teren si a tendintelor de dezvoltare imobiliara actuale.

Functiunile propuse nu sunt poluante, fiind comune in orice zona a orasului.

De asemeni nu produc nici-un dezechilibru intre existent si viitor, atat din punct de vedere urbanistic, cat si ca impact asupra mediului.

Nici-una din functiunile propuse (locuinte colective) nu sunt poluante, avand impact nesemnificativ asupra mediului.

Odata cu construirea terenurilor private, in prezent libere, se vor amenaja si spatiile verzi de incinta care vor mari suprafata existenta (foarte mica) din acest moment a intregii zone.

Prin conditiile de constructibilitate se vor lua masuri pentru eliminarea surselor potientiale de poluare:

- Se vor preveni deversari accidentale de ape menajere la teren;
- Se vor folosi centrale termice ecologice conform directiva C.E.;
- Se recomanda folosirea energiilor alternative:
 - o Panouri fotovoltaice;
 - o Panouri solare;
 - o Energie geotermala.
- Se vor colecta selectiv deseuri;
- Se vor amenaja spatii verzi in incinte;
- Se vor prevedea separatoare de hidrocarburi si solide la parcare.

Respectarea normelor privind normele de igiena si conditiile de viata a populatiei (conform Ministerului Sanatatii)

Amplasarea constructiei se va face tinandu-se cont atat de orientare cat si de asigurarea insoirii conform normelor:

- Cladirile vor fi racordate la reseaua stradala de apa si canalizare asigurandu-se utilitatile necesare;
- Spatiile locuibile se vor conforma la prevederile legii locuintei;
- Nu se vor permite deversari la fose vidanjabile;
- Reziduurile menajere se vor colecta in recipiente standardizate si se vor

- colecta la serviciul de salubritate;
- Se vor amenaja in acest scop platforme gospodaresti;
 - Se vor respecta normele de protectia mediului specifice locuintelor.

Asigurarea necesarului de suprafete de spatii verzi, plantatii de protectie si agrement

In zonele periferice constructiei si circulatiei de incinta sunt prevazute spatii verzi care se vor planta cu perdele vegetale de protectie pentru a reduce cat mai mult impactul asupra zonei, atat ca imagine cat si ca protectie fonica.

In prezent teritoriul are zone de teren neamenajat sau nedelimitat care nu este plantat sau are vegetatie crescuta necontrolat.

Prin construirea pe suprafete neamenajate se vor realiza si spatii verzi care vor contribui la suprafata necesara de spatiu verde.

Se vor respecta indicatorii prevazuti in P.U.Z. privind suprafetele de spatii verzi.

Marirea gradului de confort prin dezvoltarea retelelor edilitare

Rețele edilitare sunt existente si nu necesita nici extindere si nici redimensionare pentru zona luata in studiu.

Totusi pentru intreaga zona Bd. Dacia nu sunt necesare extinderi ale tuturor retelelor utilitare, avandu-se in vedere previziunilor privind dezvoltarea imobiliara accelerata a intregii zone.

Mentionam ca rețelele din zona au fost dimensionate si construite odata cu constructia blocurilor de locuinte si extinsa la constructiile ulterioare de dupa 1989, putand prelua un volum mare de utilizatori.

Mentionam ca prevederile prezentului P.U.Z. nu modifica semnificativ gradul de aglomerare fata de P.U.Z. – ul anterior, ci doar partial regimul functional aplicabil doar in cazuri restranse si deci la numar mic de utilizatori (procentul de ocupare se modifica nesemnificativ).

De asemenea cea mai mare parte a cladirilor existente sunt bransate la utilitatile zonei din partea de nord in zona blocurilor vechi, precum si la Bd. Dacia sau cartier Brazda lui Novac.

3.7. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA

3.7.1. Identificarea tipului de proprietate asupra bunului imobil

- a) Domeniu public care include terenurile ocupate de carosabile, platforme pietonale, spatii verzi adiacente carosabilelor, precum si spatiile din jurul blocurilor din zonele adiacente, consemnate conform plan vizat O.C.P.I.
- b) Domeniu privat al persoanelor fizice sau juridice care cuprinde suprafetele de teren proprietatea persoanelor fizice in cazul de fata.

Domeniul privat este in constituit din:

- Suprafete blocuri de locuit realizate in perioada 1985 – 1994 si cele incepute inainte de 1989 in zona adiacenta;
- Suprafetele private neconstruite inregistrate conform plan vizat de O.C.P.I.

3.7.2. Obiective de utilitate publica

Zona luata in studiu este in mare proportie cu locuinte colective (blocuri) in stare mediocra sau buna.

In afara de acestea mai exista in zona luata in studiu la frontul de la Bd. Dacia mici constructii provizorii cu destinatii comert (chioscuri) de-a lungul Bd. Dacia Decebal.

In consecinta in zona nu exista obiective semnificative de utilitate publica, fiind destul de mica investitia propusa, se poate considera ca nu exista obiective de utilitate publica ce pot fi luate in evidenta.

3.7.3. Determinarea circulatiei terenurilor intre detinatori

In urma analizei situatiei existente se constata ca nu sunt necesare reevaluari ale tramei stradale care ar impune expropriari si treceri in domeniul public al unor terenuri.

In aceste conditii in care nu se propun expropriari pentru utilitate publica nu exista modificari de tipuri de proprietate si deci nici circulatia terenurilor.

Eventualele vanzari – cumparari intre proprietari privati nu modifica regimul juridic si nu determina o circulatie a terenurilor intre public - privat.

Situatia prezentata arata ce costuri vor cadea in sarcina autoritatilor locale domeniu public si dotarea tehnico – edilitare nefiind modificata, deci fara expropriari si fara costuri pentru autoritatea locala.

3.7.4 Gestionarea deseurilor menajere

Zona fiind aproape in totalitate construita cu constructii de locuit colective in regim P+4, P+5, acestea colecteaza gunoiul menajer in incinta in pubele individuale.

Cu putin timp in urma s-a declansat actiunea de colectare selectiva pentru gospodariile individuale in saci plastic specializati pentru sticla, metal sau plastic.

Gunoiul menajer individual se preia prin sistemul de salubritate.

Se preconizeaza ca in cazul locuintelor private sa se amenajeze in incinta platforme mici prevazute cu sistem spalare si preluare la canalizare a apelor iar pubelele sa permita colectarea selectiva in cazul dotarilor (comert, servicii, birouri) se vor amenaja platforme gospodaresti cu colectare selectiva. Amplasamentele vor respecta normele ordinului 119/2014 al Ministerului sanatatii.

Platformele carosabile si parcarile vor fi prevazute cu separatoare

hidrocarburi si solide.

Persoanele fizice sau juridice, proprietari si sau asociatiile de proprietari se obliga sa se doteze cu pubele specializate si sa incheie contracte cu serviciul pentru preluarea deseurilor iar pentru deseuri cu regim special se vor incheia contracte separate cu firme specializate in acest tip de deseuri.

4. CONCLUZII - MASURI IN CONTINUARE

Planul urbanistic zonal are in vedere legalizarea situatiei reale din teren, care nu mai este in concordanta cu prevederile Planului urbanistic general, intocmit in urma cu 17 ani, care in urma evolutiei proprietatilor, au impus noi reguli de construire.

In acest caz consideram ca prevederile P.U.Z. se pot aplica pe o zona care prin planuri urbanistice de zona legal intocmite pot reglementa construirea in contextul evolutiei si cerintelor actuale.

Planul urbanistic zonal cuprinde si Regulamentul de urbanism care explica si detaliaza sub forma unor prescriptii (promisiuni - restrictii). Planul urbanistic zonal in vederea aplicarii acestuia.

Dupa aprobarea sa la nivelul Consiliului Local, Planul urbanistic zonal devine act de autoritate administrativa, asigurand conditiile materializarii propunerilor.

Prezenta documentatie respecta prevederile hotararii definitive si irevocabile a instantei privind anulara in parte a fostului P.U.Z.

Desfasurarea in continuare a proiectarii are in vedere:

- aprobarea certificatelor de urbanism pentru construire;
- aprobarea documentatiilor pentru obtinerea autorizatiei de construire.

Dupa avizarea de catre toti factorii interesati locali, Planul urbanistic zonal va fi aprobat de catre toti factorii interesati locali, Planul urbanistic zonal va fi aprobat de catre Consiliul Local al Municipiului Craiova.

Planul urbanistic zonal si Regulamentul Local, aprobate, capata valoare juridica, oferind instrumentele de lucru necesare administratiei locale pentru aprobarea etapelor urmatoare.

**Intocmit,
Arh. Diaconescu M.
Sef proiect,
Arh. Ionescu R.**