



<b>CONSARH</b>	
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. 1931/2023

TITLUL:

BENEFICIAR:

SC RODALI CARGO SRL prin  
CONSTANTINESCU COSTINEL si  
KAUFLAND ROMANIA SCS prin  
ANGHELINA IOAN

RECONFIGURARE URBANISTICA  
ZONA STR. DEZROBIRII – STR.  
RAMPEI – STR. CIMPULUI – STR.  
TRAIAN LALESCU IN VEDEREA  
CONSTRUIRII SPATII COMERCIALE  
(HYPERMARKET) SI LOCUINTE  
COLECTIVE S+P+10 CU PARCARI LA  
SUBSOL SI SPATII COMERCIALE

## MEMORIU GENERAL

### 1. INTRODUCERE

#### 1.1. DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTATIEI

**Denumirea lucrarii:** Plan Urbanistic de Zona - „Reconfigurare urbanistica zona str. Dezrobirii – str. Rampei – str. Cimpului – str. Traian Lalescu in vederea construirii spatii comerciale (hypermarket) si locuinte colective S+P+10 cu parcare la subsol si spatii comerciale”.

**Beneficiar:** SC RODALI CARGO SRL prin Constantinescu Costinel si KAUFLAND ROMANIA SCS prin Anghelina Ioan, nr. 120-144, judetul Ilfov, Municipiul Bucuresti.

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

**Faza:** Documentatie Aviz Mediu

**Data elaborarii:** septembrie 2023

## **1.2. OBIECTUL LUCRARIII**

Obiectul lucrării „**PRECONFIGURARE URBANISTICA ZONA STR. DEZROBIRII – STR. RAMPEI – STR. CIMPULUI – STR. TRAIAN LALESCU IN VEDEREA CONSTRUIRII SPATII COMERCIALE (HYPERMARKET) SI LOCUINTE COLECTIVE S+P+10 CU PARCARI LA SUBSOL SI SPATII COMERCIALE**” consta in aprofundarea si rezolvarea complexa a problemelor functionale si tehnice din zona stadion, ca urmare a situatiei aparute dupa desfiintarea fostelor cladiri industriale si necesitatea reconversiei functionale corelate cu functiunile existente in zona.

Alta problema este cea a aparitiei in zona a unor cladiri cu regim de inaltime P+10 alaturate strazii luate in studiu in zona luata in studiu (str. Campului si str. Sararilor).

Se ia in considerare si frontul existent la str. Traian Lalescu, zona luata in studiu si zonele adiacente.

De asemeni se tine cont si de frontul alaturat cu cladiri, cu precadere vechi cu destinatia locuinte si cu regim de inaltime P ÷ P+1 nivele, dar si cladiri blocuri de locuinte P+10 aparute in zona recent.

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 str. Cimpului, str. Traian Lalescu, str. Dezrobirii si zona numita Rampei in administrarea S.N.C.F.R.

### **SCOPUL PREZENTULUI PLAN**

Planul urbanistic de zona se intocmeste conform certificatului de urbanism 794/04.05.2023 emis de Primaria Municipiului Craiova conform Legii 350.

Certificatul de urbanism s-a emis pentru a schimba destinatia zonei conform P.U.G. din industrie , depozitare si partial locuinte colective in zona spatii comerciale si locuinte S+P+10 cu spatii comerciale la parter.

Acest deziderat nu se poate realiza potrivit legii decat prin faza elaborare Plan urbanistic zonal, faza solicitata de primarie conform certificat de urbanism „Elaborare P.U.Z. in vederea construirii spatii comerciale (hypermarket) si locuinte colective S+P+10 cu parcari la subsol si spatii comerciale”.

In concluzie, scopul este stabilirea reglementarilor zonei pentru functinea de mai sus si respectarea Legii 350.

## **TERENUL CE A GENERAT PREZENTUL PLAN**

Solicitantii P.U.Z. sunt:

- S.C. RODALI CARGO S.R.L. - cu teren de 23 497,0 mp
- S.C. KAUF LAND ROMANIA S.C.S. – cu teren de 21 680,0 mp

Suprafata luata in studiu in P.U.Z. a fost stabilita conform prevederilor legale de autoritate publica locala prin Directia de specialitate si este de 61 279,0 mp conform Aviz prealabil de oportunitate.

### **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;
- Serviciul cadastru al S.N.C.F.R., Directia Regionala 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.

### **PROIECTELE PROPUSE PRIN PLAN**

Planul urbanistic de zona propune conform certificat de urbanism si Legea 350, reglementarea construirii pe terenul luat in studiu, adica – functiuni propuse, regim inaltime, aliniamente construibile si indicatori spatiali P.O.T. si C.U.T.

Se propune deci realizarea unui hypermarket cu accese si parcuri conform regulament urbanism adoptat cu H.C.L. si blocuri de locuinte colective S+P+10 si S+P+8E cu accese, parcuri la teren si subsol si spatii comerciale in regim P+1 maxim.

Nu se propune trama stradala noua, studiind doar circulatia de incinta (accese, parcuri) pe domeniul privat.

Se mentine zona protectie S.N.C.F.R. pe str. Rampei.

## **2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTARII**

### **2.1. EVOLUTIA ZONEI**

Zona luata in studiu este in prezent reglementata conform P.U.G. intocmit in 2000.

In prezent zona este cu functiunea zona industriala, partial zona locuinte colective afectat de protectie cale ferata cu regim de inaltime conform R.G.U. cu P.O.T. si C.U.T. nereglementat.

Zona adiacenta zonei luate in studiu a inceput a fi construita dupa 1900 cand s-a inceput cartierul adiacent str. Dezrobirii.

Cladirile de pe latura de sud a str. Dezrobirii sunt realizate dupa 1930 cu structura de zidarie portanta la nivel P+1÷2 cu destinatia locuinte ulterior si spatii comerciale.

Dupa 1970 s-au construit si alte cladiri, in principal locuinte individuale si colective in regim de inaltime intre P+4 nivele dar si locuinte P+1 – P+2.

In zona care a generat P.U.Z. s-au construit cladiri dupa 1956.

In prezent, intreaga zona are urmatoarele functiuni:

- La **vest**
  - o Cladiri industriale depozitare comert – servicii (fosta linie de imbuteliere si productie margarina „Wiesana”), in prezent mici functiuni si un „supermarket” Supeco;
  - o Cladiri foste industriale, in prezent servicii sau nefolosite in aceasi incinta;
  - o Cladire spatii comerciale si depozitare, fost C.L.D.C.;
  - o Strada Traian Lalescu, categoria II.
- La **nord**
  - o Teren viran, foste cladiri productie vinificatie;
  - o Strada Dezrobirii, categoria a II - a pe tronsomul aferent.
- La **sud**
  - o Teren viran, fosta cladire comert si depozitare carne si produse din carne (spatii frigorifice);
  - o Strada Cimpului, categoria a III - a.
- La **est**
  - o Zona proprietatea statului roman in administrarea S.N.C.F.R., numita si strada Rampei si linii garaj cale ferata.
  - o Strada Cimpului, categoria a III - a.

### **2.2. POTENTIAL DE DEZVOLTARE**

Investitia este amplasata adiacent zonei cu destinatie majoritara locuinte private cu P – P+1,2 nivele si P+4 nivele. De asemenea zona are acces la una din

principalele artere pe relatia viitoare str. Traian Lalescu, categoria a II – a.

Zona cuprinde si spatii circulatii (strazi diverse categorii).

Amplasamentul, dotarea cu utilitati, relatiile carosabile, fac ca zona sa aiba un grad mare de atractivitate datorita amplasamentului dar si a potentialului de dezvoltare cu dotari (spatii comerciale si locuinte colective).

### **2.3. INCADRAREA IN LOCALITATE**

Zona studziata se situeaza in partea de est a Municipiul Craiova.

Zona este structurat adiacent str. Traian Lalescu, principala artera zona B-dul Dacia Decebal si zona str. Caracal.

Zona luata in studiu are urmatoarele vecinatati:

- La nord – zona servicii, comert si zona locuinte colective individuale P+1-2.
- La sud – zona locuinte individuale dar si colective P+4.
- La vest – zona locuinte colective P+4.
- La est –str. Traian Lalescu si zona locuinte colective P+4.

### **2.4. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL**

#### **2.4.1. Relief**

Zona studziata are o declivitate mica pe directia nord – sud pornind de la cota 120,90 pana la cota 18,50 (minim) la str. Cimpului, actuala si pastrata prin P.U.Z.

Pe directia est – vest, declivitatea este nesemnificativa, ca de altfel pe intreaga zona adiacenta str. Traian Lalescu si zona S.N.C.F.R.

#### **2.4.2. 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 prezinta urmatoarele caracteristici:

- temperatura medie anuala +11°C;
- cantitatea medie anuala de precipitatii este de peste 520 mm;
- vanturi dominante pe directia est-vest, reci iarna si calde si uscate vara.

#### **2.4.3. Conditii geotehnice**

Cota absoluta a zonei este cuprinsa in jurul cotei de 118,50 cu crestere catre piciorul terasei superioare (nord) de 120,90 .

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, zona fiind relativ joasa in oras.

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

In aceste conditii, se constata ca fundatiile viitoare nu afecteaza panza freatica. In prezent, marea parte a zonei este teren neconstruit.

Se poate remarca ca ne aflam intr-o zona ridicata a orasului adiacenta Calea Bucuresti.

#### **2.4.4. 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.

### **2.5. CIRCULATIA**

#### **2.5.1. Date generale**

Zona studiata se afla in zona de est a orasului adiacente str. Dezrobirii, care leaga zona de centru cu zona fosta industrie si constituie alternativa de tranzit pe relatia est – vest si in viitor pe relatia nord – sud.

#### **2.5.2. Cai de comunicare – situatia existenta**

Zona studiata este la medie distanta de zona centrala a orasului legata cu artere de circulatie importante la centru – str. Dezrobirii si Calea Bucuresti si nord – sud str. Traian Lalescu, Henri Coanda, Valea Rosie.

Altfel exista:

- La nord
  - Str. Dezrobirii – categoria a II –a in zona studiata si coteoria a III – a in restul parcursului.
- La sud
  - Str. Cimpului si Elie Georgescu – categoria a III –a.
- La est
  - Zona S.N.C.F.R. (str. Rampei) nemodernizata, fara trotuar cu linii cale ferata de camp.

- La vest
  - Str. Traian Lalescu, categoria a II – a ce se va continua categoria a II – a pana la str. Caracal.

### **2.5.3. Caracteristicile tehnice ale tramei stradale existente**

Trama carosabila este reprezentata prin strazi perimetrare si in exteriorul zonei luate in studiu, fiind carosabile ale structurii urbane, si ale cartierului in principal str. Calea Bucuresti.

Traseele principale din zona sunt:

- La nord – str. Dezrobirii.
- La sud – Calea Bucuresti.
- La vest – str. Traian Lalescu (in zona studiata).
- La est – zona administrare S.N.C.F.R. si cale ferata garaj.

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

Categoria strazilor

- La nord
  - Str. Dezrobirii – carosabil de 14,0 m latime, cu trotuar de 2,5 m latime;
- La sud
  - Str. Cimpului – carosabil de 7,0 m latime, cu trotuar de 2,0 m latime;
- La vest
  - Str. Traian Lalescu – carosabil de 14,0 m latime si trotuar de 4,0 m latime;
- La est
  - Zona in administrarea S.N.C.F.R. si linii cale ferata de garaj (fosta rampa incarcare)

### **2.5.4. Transportul in comun**

In zona luata in studiu este adiacenta principalei artere est – vest care leaga zona urbana de cea rurala din estul orasului pe directia vest – est (iesirea spre Turnu Severin – Targi Jiu si iesirea spre Bucuresti – Pitesti).

In aceste conditii, in zona luata in studiu nu exista un transport in comun dar exista in zona adiacenta B-dul Dacia – Decebal la nord si Calea Bucuresti la sud pe directiile est si vest.

Mentionam ca desi categoria a III – a in mare proportie si categoria a II – a in zona str. Dezrobirii leaga centrul orasului de zona est a orasului.

Strapungerea str. Traian Lalescu care va fi categoria a II – a va realiza si legatura sud – nord a zonei si va putea prelua si trafic de calatori cu autobuze.

### **2.5.5. Parcari**

Zona luata un studiu nu are parcari organizate in proximitatea viitoarelor propuneri, urmand a fi organizate in incintele constructiilor.

Nici pe str. Dezrobirii nu sunt existente parcari in zona luata in studiu.

Studiind 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 investitiile de baza se propun parcari pentru locatarii investitiei la parter si la subsol si la parter pentru spatiul hypermarket.

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

### **2.5.6. Disfunctionalitati**

In urma analizei situatiei existente reies urmatoarele aspecte:

- Str. Dezrobirii in prezent respecta caracteristicile unei strazi de categoria a III – a si are trotuare mici fara posibilitati de a fi largite. Actuala documentatie mentine pastrarea categoriei a III – a si categoria a II – a pe zona luata in studiu.

- Str. Traian Lalescu este categoria a II – a si are dimensiuni corespunzatoare la trotuare, carosabile si spatii verzi dar este blocata intr-o cladire si este in lucru largirea continuarii cu str. Henri Coanda la categoria a II – a realizand legatura sud – nord str. Caracal, categoria I –a, cu B-dul Dacia Decebal, categoria a II –a.

In acest fel, accesul la investitiile propuse se fac cu strazi categoria a II – a si o strada (Cimpului, categoria a III – a), toate cu acces la arterele majore.

## **2.6. OCUPAREA TERENURILOR**

### **2.6.1. Principalele caracteristici ale functiunilor din zona. Relationari intre functiuni**

Situatia actuala a zonei studiate

In prezent, conform Plan Urbanistic General aprobat in anul 2000 si conform Certificatului de urbanism a avut urmatoarele destinatii:

Zona industrială si functiuni comert, depozitare;

- In zona ce a generat P.U.Z. proprietatea S.C. RODALI CARGO S.R.L. a fost spatiu industrie;

- In zona ce a generat P.U.Z. proprietate S.C. KAUF LAND ROMANIA S.C.S. au fost spatii industrie si in zona studiată C.L.D.C. (Centru Librării si Distributie Carte), foste spatii depozitare si distributie.

Tot in zona luata in studiu a fost si cladire industrială S.C. RAIMAN care intre timp s-a transformat in zona comercială (supermagazin) „Supeco”, deci toata zona luata in studiu a fost in teren zona industrială.



In apropierea zonei la nord se afla si blocuri locuinte (intersectia Dezrobirii si Traian Lalescu) care nu sunt in zona luata in studiu si s-au pastrat.

P.U.Z-ul nu afecteaza zona protectie (str. Rampei) in administrarea S.N.C.F.R. care nu apartine zonei luate in studiu.

In prezent, terenurile ce au generat P.U.Z. sunt libere de constructii, cladirile fiind desfiintate.

Cladirile din zonele C.L.D.C. si RAIMAN nu au fost desfiintate, in prezent fiind transformate in spatii comerciale si se vor mentine cu aceasta functiune.

Conform Legii 350, P.U.G. aprobat si R.G.U. in zonele industriale, coeficientii P.O.T. si C.U.T. nu erau reglementati.

Zona luata in studiu are in P.U.Z. propus doua functiuni si anume zona dotari de interes public si general (spatii comerciale) si zona mixta (locuinte colective si spatii comerciale - dotari de interes public si general):

**UTR 1** – zona spatii comerciale (hypermarket) (dotari de interes public si general) – S = 23 056 mp

P.O.T. = 40%

C.U.T.=0,60

Regim maxim P+1

**UTR 2** – zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general) S = 22 127 mp

- zona locuinte colective

P.O.T. = 20%

C.U.T.=2,2

Regim maxim S+P+10

- zona spatii comerciale (dotari de interes public si general)

P.O.T. = 40%

C.U.T.=0,8

Regim maxim S+P+1

Regim maxim P+1

**UTR 3** – zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general) S = 16 096 mp

- zona locuinte colective

P.O.T. = 20%

C.U.T.=2,2

Regim maxim S+P+8

- zona spatii comerciale (dotari de interes public si general)

P.O.T. = 40%

C.U.T.=0,8

Regim maxim S+P+1

Principalele functiuni prezente in teritoriul studiat sunt:

- zona circulatiei carosabile cuprinde arterele existente (str. Traian Lalescu, str. Dezrobirii, str. Cimpului si str. Elie Georgescu) dar si aleile si parcajele carosabile de incinta (zona studiata) profilele carosabilelor se propun a se pastra limita constructibilului pentru strazi categoria a III – a;
- zona circulatiei pietonale;
- zona spatiilor verzi (inexistente) in incinte in studiu si cele propuse in zona luata in studiu;

Aceste zone sunt in compatibile cu destinatia zonei propusa prin P.U.Z. fiind subfunctiuni componente ale zonei predominanta de locuinte dar si functiunii complementare intr-o zona ce poate fi considerata centru de cartier.

### **Aspecte calitative**

Zona luata in studiu, ca de altfel si zonele invecinate sunt construite cu diverse functiuni (locuinte, comert, piata, mici servicii).

Zonele alaturate, in special str. Dezrobirii, este construita in mare parte cu locuinte individuale mici, in general P si P+1 si mai putin P+2, in special la frontul stradal.

De asemeni si frontul la str. Cimpului este in proportie mare construite individuale P, P+1, in mare parte vechi.

Frontul la str. Traian Lalescu este dominat de locuinte colective S+P+4.

### **Asigurare spatii verzi si servicii**

Zona fiind inceputa dupa 1956, a fost inca completata cu spatii productie, depozitare, comert realizate si dupa 1990 (spatii „Wiesana”, fosta „Lemon”)

In consecinta, atat zona luata in studiu, cat si cele inconjuratoare nu dispun de spatii verzi, fiind fosta zona industrială. Terenurile libere sunt terenuri lasate „pirloaga” pe care nu exista nici macar plantatii casnice, in prezent nefiind investitii in program.

In zona nu exista nici spatii de interes public dar se gasesc in zona vecina in cartier Dezrobirii unde exista spatii comerciale si servicii.

### **Riscuri naturale**

Zona este in estul orasului si nu prezinta riscuri naturale (inundatii, alunecari) nefiind cursuri de apa sau terenuri instabile.

Panza freatica este la adancime de 4 m, terenul fiind bun de fundare.

Gradul seismic este ridicat: 7,5.

In consecinta nu exista pericole naturale, excluzand cutremure, vant, ploi,

care sunt izolate in municipiu.

**Zona circulatiei carosabile** cuprinde suprafetele carosabilelor existente in incinta si in zona.

Din analiza situatiei existente nu rezulta necesitatea interventiei asupra carosabilelor existente, acestea asigurand fara probleme traficul din zona (in prezent).

De asemeni carosabilele existente si propuse asigura alei in incinta si accesul la toate terenurile (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 propus. Pentru viitor se va lua in calcul continuarea investitiei privind legatura nord – sud (str. Henri Coanda, strapungerea str. Traian Lalescu intregind relatia cu o artera categoria a II – a).

**Zona spatiilor verzi** este reprezentata de suprafata spatiilor amenajate ce exista in incinta in zona blocului existent.

Prezentul P.U.Z. intervine asupra suprafetei existente de spatii verzi si o mareste prin prevederea de spatii verzi in zona blocurilor propuse si in zona spatiului comercial.

**Zona circulatiei pietonale** este adiacenta carosabilelor si platformelor din incinta zonei ce a generat P.U.Z.

Zona circulatiei pietonale este foarte bine dezvoltata aferent spatiilor zonei de comert, dar si a zonelor locuintelor colective.

Asa cum am aratat, planul urbanistic nu modifica profilele stradale existente si propune noi strazi fata de cele existente si deci suprafata pietonalelor propuse se mareste fata de existent cu suprafetele pietonale organizate in incinte (alei pietonale) si desigur cu trotuare la carosabilele nou propuse.

### **Gradul de ocupare a zonei cu fond construit.**

Fondul construit din zona studiata este aproape inexistent.

In prezent exista un bloc de locuinte colective de mici dimensiuni si cladiri foste industriale transformate in spatii comerciale sau cladiri C.L.D.C. (comert).

Cladirile sunt in cea mai mare parte in stare buna, fiind construite dupa 1990 cand s-a aprobat P.U.Z.-ul existent.

## **2.7. ECHIPAREA EDILITARA**

### **Alimentarea cu apa**

Zona luata in studiu dispune de retea de alimentare cu apa in toata zona, luata in studiu unde exista conducte 150 Otel care alimenteaza cladirile existente si 200 Otel la str. Dezrobirii care alimenteaza zona industrială. De asemeni exista si pe strazile Traian Lalescu si Cimpului.

Alimentarea cu apa se va completa pentru zona de locuinte colective conform cu solutia ce se va propune de C.A.O. la faza autorizatii de construire.

Mentionam ca alimentarea cu apa a zonei fosta industrială au fost destul de dezvoltate avandu-se in vedere consumul relativ mare.

Conductele de pe amplasament sunt in mare parte dezafectate si nu se pot refolosi si in noile conditii, urmand a fi relocalate si restudiate conform cerintelor bine determinate.

Propunerile din PUZ nu afecteaza retelele de apa potabila din zona.

Conducta de pe amplasament va fi pastrata pentru noua investitie.

### **Canalizare menajera**

In zona studiata exista retea de canalizare pe toate strazile (str. Dezrobirii, str. Cimpului), unde exista o conducta de canalizare 200 Beton dar si pe str. Traian Lalescu unde exista conducta 700 Beton pe toata lungimea strazii care preia zonele laterale si fostele cladiri industriale.

Canalizarea va prelua locuintele colective existente, locuintele colective propuse, spatiile comerciale propuse si cele ce se vor pastra.

Propunerile din PUZ nu afecteaza retelele de canalizare stradala din zona, urmand a prelua bransamentele viitoare. Prin proiectul de canalizare se vor dimensiona retelele din incinte si bransamentele la retea municipală.

### **Canalizarea pluviala**

La str. Traian Lalescu si str. Dezrobirii exista o conducta de canalizare pluvială 500 beton care preia zona adiacentă, si platformele aflate aferent fostelor unitati industriale.

Pe celelalte strazi, Campului si Rampei, nu exista pluviale, apa preluandu-se la rigola.

Apele pluviale pe strazi se preiau la Geigere cu declivitate spre sud. Carosabilele de incinta de mici dimensiuni deverseaza la teren.

Circulatia de incinta mica nu necesita separatoare de hidrocarburi sau solide, apele preluandu-se la teren.

Parcarile se colecteaza la canalizarea de incinta cu separatoare solide si hidrocarburi.

Pentru parcarile subterane se prevad base colectoare si pompe de nivel pana la canalizare (cota) existenta.

Platformele de la spatiul comercial vor fi prevazute cu retea de canalizare si cu separator de solide si de hidrocarburi. Intreaga retea de incinta se colecteaza

la sifoane de pardoseala tip „Geiger” si se deverseaza la reseaua municipala dupa separarea solidelor si a hidrocarburilor

Pentru parcarile subterane se prevad base colectoare si pompe de nivel pana la bazine de retentie cu clapeta contra sens, apoi se branseaza la reseaua municipala.

Reteaua de incinta si bransamentul se vor aviza de Compania de Apa Oltenia. Propunerile din P.U.Z. nu afecteaza retelele existente.

### **Alimentare cu energie electrica**

In zona luata in studiu exista un post trafo adiacent str. Dezrobirii care asigura necesarul zonei de nord, fosta industrie vinificatie.

Pentru zona de sud, exista adiacent str. Cimpului un post Trafo care asigura necesarul fostului „Frigorifer”, actual dezafectat, zona fosta fabrica „Wiesana”, actual transformata in spatii comert si spatii mici servicii.

Puterile instalate ale posturilor trafo existente se vor lua in calcul la necesarul viitoarelor investitii in functie de numarul apartamentelor ce vor rezulta in zona locuintelor colective.

In zona luata in studiu exista iluminat stradal doar pe strazi periferice zonei (Dezrobirii, Traian Lalescu, Cimpului, Elie Georgescu).

Zona denumita str. Rampei, aflata in administrarea S.N.C.F.R. nu are iluminat stradal, ci doar un iluminat de tip uzinal cu corpuri specifice.

Zona blocului existent P+4 are iluminat la fatada principala si la fatada posterioara. Zona fosta industrială (margarina), actuala zona comerciala, are iluminat stradal la str. Traian Lalescu, dar si iluminat propriu al spatiului comercial si de asemeni lumini in incinta ca si la zona fosta C.L.D.C. (spatiu depozitare).

Zona fosta industrială majoritara in prezent nu mai are iluminat de incinta, fiind dezafectata (proprietate RODALI CARGO si KAUF LAND ROMANIA S.C.S.).

Zona de locuinte colective va avea iluminat stradal atat la strada categoria a III – a propusa, cat si la aleile carosabile si la parcarile supraterane propuse.

Zona aferenta hypermarket va fi iluminata conform cerintelor beneficiarului (S.C. KAUF LAND ROMANIA S.C.S.), atat ca iluminat al platformei, al exteriorului cladirii si in interiorul cladirii.

De asemeni, bransamentul va asigura si functionarea instalatiilor frigo, aer conditionat, alte utilaje functionale.

Actuala propunere nu afecteaza retelele existente, ce se vor pastra, avand un consum mic in cazul unui necesar sporit se vor proiecta bransamente noi la P.T. sau de la P.T.

### **Alimentarea cu energie termica**

Incalzirea cladirilor se face in sistem propriu. Se vor folosi panouri fotovoltaice, panouri solare, pompe de caldura sau centrale termice electrice.

Pe latura de vest a str. Traian Lalescu se afla retea de termoficare care asigura incalzirea blocurilor iar la zona str. Rampei, in zona S.N.C.F.R., se afla conducte pentru agent primar care alimenteaza punctele termice aferente cladirilor de pe Bd. Dacia Decebal si o parte a blocurilor de pe str. Calea Bucuresti, zona est.

Nu se propune a se folosi energie termica centralizata (termoficare), nici la incalzirea spatiilor comerciale sau hypermarket si locuintele colective.

Se recomanda a se folosi energii alternative de inalta eficienta nepoluante.

### **Alimentarea cu gaze naturale**

In zonele adiacente strazilor Dezrobirii, Traian Lalescu, Cimpului, Elie Georgescu a existat retea de gaze in interiorul zonei aferente hypermarket si a cladirilor de locuinte colective si spatii comerciale. Fosta retea este dezafectata.

Gazul se va folosi la centrale termice de apartament si la prepararea hranei, dar se va milita pentru folosirea de centrale electrice si prepararea hranei cu curent electric produs de panourile fotovoltaice pe bloc sau spatiu comercial propus.

Zona C.L.D.C. si RAIMAN (fost „Lemon”) au bransament gaz ce va fi redimensionat in functie de necesar.

### **Telecomunicatii**

La toata zona exista retea de telefonie mobila wireless prin antene telefonice de telefonie mobila.

Pe latura de est a str. Dezrobirii, pe stalpi, exista retea aeriana de fibra optica pentru internet, televiziune, telefonie fixa ce permite racordarea viitoarelor constructii.

### **Gospodarie comunala**

Zona este asigurata de serviciul de salubritate care colecteaza gunoiul ( deseurile ) menajere de la platformele gospodaresti cu pubele pentru gunoi. Preluarea se va face selectiv (sticla, plastic, hartie, metal), de la locuintele colective, dar si de la spatiile comerciale si hypermarket. Pentru zona se propun colectari gunoi in (tomberoane) pubele ingropate conform aviz Iridex.

### **Principalele disfunctionalitati**

Analiza situatiei existente nu a constatat disfunctionalitati ale retelelor edilitare, fiind un cartier de locuinte colective destul de vechi si de compact.

Retelele existent pot fi redimensionate un functie de investitii la solicitarea beneficiarului.

## 2.8. 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 proprietatea statului, iar zona neconstruita a devenit zona proprietati private si partial a fost construita:

1. La data intocmirii P.U.G. (2000) nu se terminase procesul de restituire a terenului (zona era construita partial) si ulterior a fost modificata structura proprietatilor (tipuri de proprietate);
2. In mare parte cartierul a fost construit cu locuinte cladiri proprietate privata.
3. In sudul cartierului au fost construite si zone de locuinte colective in regim P+10 la str. Calea Bucuresti si Sararilor.
4. Dupa anul 1990 au aparut investitii private, in special in domeniul industrial (frigorifer, fabrica Wiesana, Vinalcool).
5. Toate acestea au dus la crearea practic a doua aspecte arhitecturale si anume:
  - o Locuinte colective cu expresie moderna in general tip structura cu beton armat (in zonele adiacente);
  - o Locuinte individuale in regim P ÷ P+2, construite de investitori privati, in special in zona str. Cimpului, str. Dezobirii.

Toate acestea sunt invecinate cu o mare zona industriala creand o zona industriala intr-o zona intens folosita ca locuinte colective si individuale.

Nu de neglijat este zona „str. Rampei” in administrarea S.N.C.F.R. care desparte doua zone de locuinte in mod nesjustificat.

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

In zona luata in studiu exista locuinte P+4, o fosta zona industriala si o zona mare neconstruita.

In prezent, existenta unei zone industrie in centrul unei zone de locuinte este neavenita si actuala documentatie propune eliminarea zonei industrie.

	<b>DISFUNCTIONALITATI</b>	<b>PRIORITATE</b>	<b>CATEGORII INTERVENTII URBANISTICE</b>
<b>CADRU NATURAL</b>			
1. Conditii geotehnice	Teren aluvionare din nisipuri cu indesare medie	Se recomanda atentie la fundare	Zona cu protectie de remodelare

<b>FUNCTIUNI URBANE</b>			
<b>1. Functiunea dominanta locuinte</b>	Zona cu functiuni diverse (locuinte, industrie, comert, S.N.C.F.R., zona militara)	Zona are terenuri pentru sport, turism conform P.U.G. aprobat dar si terenuri mici , dar permite locuinte colective	Zona are potential de diversificare si dezvoltare functionala (spatii verzi, comert, locuinte colective)
<b>2. Alte activitati urbane necesare</b>	Lipsa categorii servicii uzuale (comert, agrement, sanatate) Lipsa dotari functiuni publice ale statului (politie, fisc, posta) Lipsa servicii publice (transport in comun)	Initiative de dezvoltare a serviciilor si functiunilor publice	Zonificare functionala integrata spatial, urbanistic si multifunctional (comert, locuinte, spatii verzi)
<b>3. Functiune circulatie si transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accese carosabile subdimensionate fara alternative;</li> <li>- Relatii de trafic insuficiente cu alte zone functionale;</li> <li>- Pietonale la carosabile acces lipsa;</li> <li>- Carosabil partial restrains pentru zona locuinte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizare carosabile incinta;</li> <li>- Modernizare carosabil existent;</li> <li>- Realizare circulatie corelata cu existentul;</li> <li>- Sistematizarea intersectiilor</li> </ul>	Organizarea traficului de acces in zona propusa cu cel existent si cu cel de incinta (carosabil + pietonal) la zona locuinte colective si comert
<b>4. Transport in comun</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lipsa transport in comun in zona;</li> <li>- Lipsa legaturi cu transportul in comun existent pe str. Traian Lalescu;</li> <li>- Statii distribuite departe de legatura cu zona studiata.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marire frecventa pe Calea Bucuresti;</li> <li>- Pozitionare statii la legatura Calea Bucuresti;</li> <li>- Realizare strapungere str. Traian Lalescu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reanalizare;</li> <li>- Modernizare;</li> <li>- Organizare.</li> </ul>
<b>5. Functiunea ecologica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spatiile neamenajate se pot amenaja in spatii verzi;</li> <li>- Spatii degradate;</li> <li>- In incinte (in zona in studiu) spatii libere neamenajate;</li> <li>- Spatiul in zona luata in studiu neamenajat cu suprafete neocupate mari (in suprafetele</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amenajarea spatii verzi in zona studiata;</li> <li>- Amenajare spatii verzi de folosinta generala;</li> <li>- Amenajare spatiilor libere in zona si in zona invecinata (str.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitorizarea calitatii aerului;</li> <li>- Combaterea poluarii;</li> <li>- Imbunatatirea calitatii aerului.</li> </ul>



	libere de constructii).	Rampeii);	
<b>RELATII URBANISTICE</b>			
<b>1. Probleme social - economice</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona preponderent cu dotari industriale si cu posibilitati comerciale;</li> <li>- Volume desfiintate cu spatii inconjuratoare largi neocupate;</li> <li>- Constructii locuinte colective la limita zonei cu efecte nesemnificative ca impact volumetric si vizual.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea zonelor adiacente zonei de locuit;</li> <li>- Asigurarea legaturilor intre zonele functionale;</li> <li>- Legaturi insuficiente cu Calea Bucuresti principala artera de circulatie a zonei de sud in legatura cu zona centrala.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonificare viitoare a teritoriului;</li> <li>- Asigurarea circulatiei auto si pietonale;</li> <li>- Asigurarea transportului in comun la legatura intre zone si oras;</li> <li>- Eliminarea industriei intr-un cartier de locuinte si functiuni adiacente;</li> <li>- Realizare str. Traian Lalescu</li> </ul>
<b>2. Probleme juridice</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Drepturi litigioase de proprietate asupra terenurilor private;</li> <li>- Drepturi neclare asupra terenurilor intre persoane;</li> <li>- Drepturi de proprietate nestabilite asupra diverselor dotari edilitare (drumuri).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legislatie incoerenta;</li> <li>- Legislatie prin care primeaza interesul general.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stabilirea de zone de amplasamente;</li> <li>- Rezerve de spatii disponibile;</li> <li>- Stabilirea restrictiilor.</li> </ul>
<b>3. Relatii intre functiuni si spatii diferite</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona propusa prioritar cu functiune spatii locuinte, comert adiacent zonei de locuit;</li> <li>- Zone alaturate cu functiuni locuinte individuale devenita actual si cu locuinte colective;</li> <li>- Functiuni de interes general (comert, servicii institutii) insuficiente;</li> <li>- Spatii alaturate neamenajate si nefunctionale;</li> <li>- Spatii circulatiei cai ferate abandonate.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crearea de zone cu functiuni complementare (spatii verzi, parcuri);</li> <li>- Crearea de zone cu functiuni comert, servicii;</li> <li>- Relatii de legatura interfunctionala;</li> <li>- Relatii de trafic (auto, pietonal) intre zone;</li> <li>- Strapungerea spre sud str. Traian Lalescu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organizare functionala compozitionala;</li> <li>- Zonificare fluenta integrata.</li> <li>- Realizarea legaturilor intre zonele functionale alaturate.</li> </ul>

### **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 cu constructii industriale.

Astfel la str. Traian Lalescu se remarca un front destul de bine construit cu cladiri mari pentru locuit unitare la inaltime pe latura de vest si unitar ca expresie arhitecturala si functiune.

Analizand situatia existenta se constata ca exista disfunctionalitati mari ca dispunere a functiunilor.

Principala disfunctionalitate a intregii zone poate fi considerata aparitia insertiilor cladirilor industriale de dupa 1990 cu alta functiune si expresie arhitecturala isi diferita fata de zona de locuit.

In acest sens se recomanda o zonificare pe categorii de functiuni a cladirilor si eliminarea unei zone industriale neavenite in toata zona luata in studiu, dar si in teritoriu.

Nu se recomanda alte functiuni si nici alta configuratie a tramei stradale fata de cea propusa in care totusi se pastreaza zona „str. Rampei” in administrarea S.N.C.F.R. care are si un caracter dezolant fiind neingrijita si murdara.

### **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 locuinte colective, pastrandu-se legatura functionala cu zona vestica si propusa de dotari de interes general (comert) tinand cont de situatia existenta care conduce spre un centru de cartier cu spatii comerciale si locuinte P+10 si spatii verzi inexistente in prezent.

### **2.7.3 Categorii de costuri**

#### **A. Costurile investitorilor privati**

In afara costurilor obiectivului de baza, in sarcina investitorilor este realizarea bransamentelor conform avizelor si proiectelor intocmite de destinatorii de retele si implicit amenajarea terenului, circulatii de incinta, spatii verzi si plantatii de incinta.

De asemeni realizarea carosabilelor, parcarilor, pietonalelor si a spatiilor verzi in proprietatea lor intra in sarcina investitorilor, ca si corelarea acestora cu cele existente.

Se noteaza ca lucrarile se situeaza strict in zona terenurilor private. Planul urbanistic nu cuprinde domeniul public.

## **B. Costurile suportate de autoritatea publica locala**

P.U.Z. nu propune modificari pe trama stradala in proprietatea autoritatilor publice, acestea urmand a se stabili de catre P.U.G. sau proiect de interventii la trama stradala, exemplu fiind strapungerea strazii Traian Lalescu de categoria a II – a, de asemeni P.U.G. in curs de elaborare si zona Rampei (in administrarea S.N.C.F.R.).

Mentionam ca cele doua interventii nu afecteaza investitiile propuse, strazile fiind de categoria a II – a (cele perimetrare) excluzand str. Cimpului care nu este propusa spre schimbare categorie prin actualul P.U.Z.

De asemeni, conform datelor de la Primarie, asa numita „str. Rampei” nu poate fi afectata, fiind in administratia S.N.C.F.R. care poate interveni asupra str. Rampei.

## **C. Etapizarea investitiilor in sectorul privat**

I. Se vor realiza investitiile din zona.

II. Se vor realiza bransamentele si carosabilului la categoria a III – a.

III. Se va intocmi documentatia pentru realizarea carosabilelor de incinta a parcarilor si pietonalelor si se vor executa si realiza spatiile verzi, plantatiile si mobilierul urban.

## **2.9. PROBLEME DE MEDIU**

### **Impactul asupra mediului**

Zona studiata este in prezent zona cu functiunea industrie (functiune dominanta), marginit de Dezrobirii si Traian Lalescu, str. Cimpului, dar existenta si zona locuinte colective P+4 in afara zonei studiate, dar si suprafete mari de carosabile si pietonale, aferente strazilor Traian Lalescu si Dezrobirii. Suprafetele verzi adiacente str. Traian Lalescu nu sunt in zona studiata.

Actualul P.U.Z. propune schimbarea radicala a destinatiei zonei si reanalizarea structurii volumetrice existente si a indicatorilor P.O.T., C.U.T., precum si reglementarea constructiilor de locuinte colective si spatii comerciale.

Impactul asupra mediului este majora, avandu-se in vedere ca activitatea propusa este nepoluanta iar zona se afla in intravilan intr-o zona de locuinte colective si individuale.

Se elimina destinatia industrie.

Locuintele existente au factori de impact asupra mediului redusi iar dotarea tehnico – edilitara limiteaza si mai mult agresivitatea functiunii propuse (retele).

Precizam ca toata zona Dezrobirii are dotari locuinte individuale si in front retras, locuinte colective dar si spatii comerciale la parterul caselor.

Constructiile sunt bransate la gaze, apa, canalizare, curent care exista pe toate strazile perimetrare.

### Relatia cadru natural – cadru construit

Relatia cadru natural – cadru construit este inexistentă în zona luată în studiu și tot parcursul fiind o zonă fostă industrială, în prezent dezafectată pe zona ce a generat P.U.Z. iar fostă zonă adiacentă str. Traian Lalescu transformată în comerț.

Zona studiată este o zonă destructurată tipic urbană adiacentă a două străzi categoria a II – a pe tot traseul locuințe colective, dar și individuale.

Zona nu a avut nici-o dată plantații sau cadru natural semnificativ, fiind o zonă tipic industrială adiacent str. Cimpului pe latura de sud sunt locuințe individuale P, P+1, P+2.

### Evidențierea riscurilor naturale

Zona fiind intravilană este cuprinsă în teritorii fără factori de risc natural.

Factorul de risc existent ce este luat în calcul este cel seismic. Clădirile vor respecta normativele în vigoare privind conformarea și dimensionarea clădirilor pentru zone cu grad seismic 7,5 (mare parte construită după 1960).

Nu există risc de inundații sau alunecări de teren, apele freatice sunt la adâncime care permite fundări normale, fiind una din zonele mai înalte ale orașului cu panza freatică la adâncime 4-5 m.

Raul Jiu este la distanță mare și deci fără risc de inundații iar alte cursuri de apă nu există. Relieful este plat, deci nu există riscul unor alunecări de teren.

### Riscuri în sistemul căilor de comunicații și din categoriile echipării edilitare

Accesul în zonă se face pe artere carosabile urbane, neexistând riscuri în sistemul căilor de comunicații sau al izolării (str. Dezrobirii și str. Traian Lalescu) care este în curs de largire și legatură și la Calea București.

Zona este destul de importantă cu clădiri noi, atât existente, cât și propuse și deci nu se pune problema dispariției zonei care să determine și dispariția căilor de comunicații care sunt importante.

De reținut că apariția unor noi investiții în întreaga zonă alăturată (locuințe P+10 deja existente, hotel în proiectare, arteră categoria a II – a relația nord – sud în execuție) spații comerciale existente, supermarket, sau în proiectare (hypermarket), întăresc importanța sistemului căilor de comunicații.

Clădirile vor fi bransate la utilitățile din zonă: apă, canalizare, gaze, electricitate și în acest sens menționăm că nu există riscuri de accidente ecologice sau poluare sol și aer.

Activitatea de locuit sau comerț nu are reziduuri toxice poluante iar apele reziduale sunt menajere, rezultate de băi și bucătării.

Nu se permit foșe vidanjabile iar gunoiul este strict menajer și se preiau de serviciu municipal de salubritate de la puștele selective.

Investiția propusă nu este singulară în zonă și este strict reglementată din

punct de vedere al factorilor de risc mediu, fiind locuinte colective cu spatii comerciale prevazute cu platforme gunoi subterane.

Cladirile existente in zona studiata (comert, locuinte colective) sunt bransate la toate utilitatile si nu au nici ele activitati poluante activitatea industriala fiind in prezent sistata.

#### Existenta valorilor patrimoniale

Inaintea anilor 1950 zona era neconstruita, existand doar terenuri virane.

Zona a inceput sa se construiasca , intai cu micile locuinte, apoi dupa populare s-au construit dotari, industriale, locuinte colective si comert.

Adevarata dezvoltare incepe dupa anii 1965 cand se realizeaza locuinte colective (cartier Dezrobirii).

Dupa anul 2000 zona devine atractiva si se fac investitii in locuinte, circulatie (strazi) si apar locuinte colective P+4, iar in 2020 locuinte P+10 in vecinatate.

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

#### Potential turistic

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

Pozitia intr-un cartier „periferic” cu locuinte colective si dotari industriale fata de zona centrala nu a fost 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.

Mentionam ca la limita de sud a zonei adiacent str. Calea Bucuresti se afla un mall si se studiaza un motel intr-o cladire monument istoric (fosta Moara Barbu Druga) si de asemeni „Lidl” iar in zona studiata un „Supeco”.

### **2.10. 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 colective in aceasta zona, putem concluziona ca aceasta este in beneficiul populatiei.

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

Se remarca tendinta de dezvoltare a investitiilor in servicii publice, dar si a investitiilor in locuinte colective si comert.

Dezvoltarea zonei si atragerea altor investitii are ca urmare dezvoltarea

infrastructurii urbane (drumuri, utilitati) in folosul populatiei rezidente (str. Traian Lalescu).

Avandu-se in vedere ca aceasta artera de tranzit in oras (Calea Bucuresti) este foarte tranzitata, ridicarea nivelului locuintelor este in interesul cetatenilor aflati in zona si al celor ce solicita locuinta si prin dotarea zonei cu functiuni complementare (comert, servicii) si nu in ultimul rand, spatii verzi care in prezent erau inexistente.

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 comisiei de urbanism.

Functiunile se incadreaza in existent si nu produc distorsiuni sau disconfort.

Amplasarea unor uor unitati industriale in mijlocul unui cartier de locuinte nu mai este viabila, in conditiile faptului ca nu existau spatii verzi si accese in acestea.

### **3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICA**

#### **3.1. DATE INVESTITIE**

Investitiile ce au generat P.U.Z. sunt urmatoarele:

##### **UTR 1 S = 23 056 mp**

Zona spatii comerciale „Hypermarket”, amplasat in nordul zonei

Regim maxim de inaltime P+1

P.O.T. = 40% maxim

C.U.T. = 0,6 maxim

##### Vecinatati

La nord – str. Dezrobirii la 16,0 m in ax fata de limita construibila

La sud – limita zona la 12,0 m

La vest – zona locuinte colective P+4

- Zona mixta locuinte colective si spatii de interes public si general

La est – zona protectie cale ferata – str. Rampei, teren in proprietatea statului roman in administrarea S.N.C.F.R. – zona protectie cale ferata.

##### **UTR 2 S = 22 127 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general)

Regim maxim de inaltime S+P+10 pentru locuinte

Regim maxim de inaltime S+P+1 pentru comert

P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte

P.O.T. = 40% maxim pentru comert

C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte

C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert

### Vecinatati

La nord – zona comert Hypermarket

La sud – str. Cimpului la 12,0 m din ax limita construabila

La vest – zona locuinte colective P+4

- Zona mixta locuinte colective si spatii de interes public si general

La est – str. Elie Georgescu la 14,0 m din ax limita construibil.

### **UTR 3 S = 16 096 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general)

Regim maxim de inaltime S+P+8 pentru locuinte

Regim maxim de inaltime S+P+1 pentru comert

P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte

P.O.T. = 40% maxim pentru comert

C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte

C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert

### Vecinatati

La nord – 8,5 m limita proprietate fata de limita construibil

La sud – str. Elie Georgescu – 11,5 m fata de ax limita construibil

La vest – str. Traian Lalescu – 20 m fata de ax la limita construibil

## **3.2. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE**

Zona propusa spre modificare si reconsiderare luata in studiu a fost preponderent cu constructii pentru industrie si terenuri private, in prezent fiind libere si cladirile desfiintate.

Stadiul zonei coroborat cu zonele adiacente de-a lungul Calea Bucuresti si Dezrobirii arata un teritoriu cu o functiune dominanta, locuinte si dotari, dezvoltata in zona existenta dar si locuinte individuale (str. Cimpului si Dezrobirii).

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 luata in studiu nu au existat cladiri in desfasurarea strazii Dezrobirii.

Etapa II – dupa anii 1950 – a inceput construirea actualului cartier actual in continuarea zonei existente si a stadionului, actual demolat.

Etapa III – dupa anii 1970 – a inceput construirea de locuinte colective, dar si dezvoltarea celor industriale (in special in terenul luat in studiu).

Etapa IV – dupa anul 1989 – s-au construit marea parte a zonelor comerciale ale cartierelor si in prezent centru mall in zonele alaturate.

Tot din studiul zonei se constata o volumetrie cu fronturi cu cladiri mari

P+4 (blocuri) alternand cu constructii noi cu finisaje diverse si alaturat zonei locuinte (spatii dotari) cu regim P+10.

Din studiul documentatiilor intocmite anterior, a reiesit o tendinta clara de a se investi in cladiri cu destinatii locuinte colective private conform cu existentul in teren in prezent si necesitatea eliminarii industriei.

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 care include si zona luata in studiu integrata cu aceleasi caracteristici. Se remarca si necesitatea functiunilor complementare (comert, servicii) si posibilitatea construirii locuinte colective, rezulta necesitatea de desfiintarea zonei industriale care este incompatibila ca insertie in zona de locuinte.

### **3.3. PREVEDERI ALE PLANULUI URBANISTIC GENERAL**

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

Studiind deci zona luata in studiu se observa urmatoarele caracteristici:

#### Zona luata in studiu conform P.U.G. aprobat cu H.C.L. 2000

- **UTR 1** - Zona industrială

Regim înălțime nespecificat

P.O.T. = nespecificat

C.U.T. = nespecificat

- **UTR 2** - Zona industrie, funcțiuni comerciale, depozitare

Regim înălțime nespecificat

P.O.T. = nespecificat

C.U.T. = nespecificat

- **UTR 3** - Zona industrie, funcțiuni comerciale, depozitare

Regim înălțime nespecificat

P.O.T. = nespecificat

C.U.T. = nespecificat

Aceasta este situatia pentru zona studiata, alternand cu zone de locuinte colective P+4 la nord si vest si P+1 la sud in zone alaturate.

In zona nord a str. Dezrobirii si in zona adiacenta sunt prevazute zone de locuinte colective prioritar P+4.

Zona luata in studiu are functionalitatea propusa zona de locuinte regim maxim de înălțime P+10 si zona spatii servicii si dotari de interes general,



parcari la subsol si spatii verzi la teren.

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

- Str. Dezrobirii – categoria II – a, doua benzi pe sens pana la intersectie cu Traian Lalescu
- str. Traian Lalescu – categoria II – a, cu doua benzi pe sens in curs de construire la Calea Bucuresti;
- str. Cimpului – categoria a III – a cu o banda pe sens;
- zona str. Rampei in administrarea S.N.C.F.R., la time circa 15 m, dar interzisa circulatiei si relatiilor de trafic cu aceasta zona.

### **3.4. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL**

Planul urbanistic de zona prezent studiaza modificarea reglementarilor urbanistice intr-o zona ce face parte din cartierul adiacent str. Dezrobirii.

Zona este construita avand in general locuinte P+4 si in numar mic locuinte P+1-2, aparute dupa 1980, dar in cea mai mare parte foste cladiri industriale (desfiintate in prezent) si un teren neamenajat.

Zona luata in studiu a fost construita cu cladiri industriale si circulatii de incinta dar si cladiri locuinte colective P+4 in zona perimetrala.

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

De retinut ca este o zona industriala fara spatii naturale, fara spatii verzi sau spatii agrement si sport, deci cu un cadru natural nesemnificativ, fara vegetatie fara vegetatie sau cladiri simbolice.

### **3.5. MODERNIZAREA CIRCULATIEI**

#### **3.5.1. 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

- La nord – str. Dezrobirii, categoria a II – a cu 14 m latime,, doua fire pe sens, trotuare 2,5 – 3 m pe ambele sensuri pe tronsonul de la str. Traian Lalescu la str. Rampei;
- La vest - str. Traian Lalescu, categoria a II – a cu 14 m latime, 2 fire pe sens, trotuare de 3 m pe ambele sensuri, spatiu verde pe latura de vest. Pe tronsonul de la Dacia Decebal pana la str. Ion Mincu unde se opreste (se va prelungi pana la Calea Bucuresti si se va continua cu str. Henri

- Coanda, categoria a II – a);
- La sud – str. Cimpului, categoria a III – a, un fir pe sens, trotuar 2 m pe ambele sensuri si se mentine categoria a III – a pana la str. Rampei;
- La est – zona circulatie transporturi feroviare in proprietatea statului si sub administrarea S.N.C.F.R. cu rampa de 15 m latime si 2 linii transporturi feroviare supranumita si str. Rampei.

Prezenta documentatie nu propune reorganizarea traficului, si modificarea categoriei strazilor fata de existent.

Se va realiza semnalizarea rutiera redusa in acest moment la indicatoare si marcaje.

Consideram actuala configuratie satisfacatoare pe directiile nord – sud si est – vest cu legaturi cu alte zone (Calea Bucuresti, Bd. Dacia Decebal).

Investitia propusa are un numar semnificativ de unitati de locuit care impune un numar de 257 de parcarri in incinta (hypermarket) cu acces din Dezrobirii si iesire si locuri parcare teren si subteran conform regulament local de urbanism la locuinte (UTR 2 si UTR 3) si dimensiunile viitoare.

### **3.5.2. 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 dezafectarile 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.G. aprobat in 2000 si conform situatiei P.U.Z-uri aprobate anterior in zona.

Se propun urmatoarele profiluri:

- Bd. Dezrobirii – conform situatie in teren, categoria a II – a cu doua benzi pe sens de 3,5 m si trotuare de 2 – 3 m;
- str. Traian Lalescu – conform situatiei in teren, categoria a III – a cu doua benzi pe sens de 3,5 m latime si trotuare 2,5 – 3 m si spatiu verde si parcarri pe latura de vest a strazii;
- str. Cimpului, categoria a III – a cu o banda pe sens si trotuare 2,5 – 3 m variabile conform situatia din teren;
- zona denumita „strada Rampei” necirculabila in zona de protectie a transport feroviar de 20 m din axul caii ferate. Exista traversari ale acestei zone spre Bd. Dacia Decebal si cartier Sarari ale strazilor Dezrobirii si

- Cimpului.
- In UTR 2
  - carosabil de acces in zona luata in studiu (zona UTR 2) cu caracteristici strada categoria a III – a cu o banda pe sens de 3,5 m latime, spatiu verde de 1,3 m pe ambele parti si trotuare de 3 m variabile in dreptul spatiilor comerciale.
  - Alei carosabile de incinta de 5 – 6 m la accese in parcuri si 5 m in parcuri, cu trotuare parțiale de 1 m in jurul blocurilor si la aleile de distributie.
- In UTR 3
  - Accese in incinta de 7 m cu o banda pe sens si alei distributie la parcuri de 6 m latime.

### **3.5.3. Transportul in comun**

Zona luata in studiu cuprinde o principala artera a zonei si anume str. Dezrobirii pe directia est – vest pe care nu exista transport in comun pe zona luata in studiu.

Alta strada importanta este str. Traian Lalescu, tot categoria a II – a, dar in prezent in curs de continuare spre Calea Bucuresti si spre zona de sud (str. Caracal).

Nici pe aceasta strada, in acest moment, nu exista transport in comun.

Nu se poate omite str. Cimpului si str. Elie Georgescu, ambele de categoria a III – a pe care nu exista transport in comun.

In prezent, in apropiere, exista transport in comun bine dezvoltat (auto, tramvai) pe Calea Bucuresti si str. Dacia Decebal in afara zonei studiate.

Situatia viitoare prin strapungerea spre sud a str. Traian Lalescu va introduce zona in circuitul marilor cai de comunicare si va determina autoritatile locale sa introduca si transport public, in special pe relatia sud - nord.

Pentru moment nu putem lua in calcul intrarea in circuitul public de transport in comun a str. Rampei, neefind in administrarea autoritatii publice locale, ci a S.N.C.F.R.

### **3.5.4. Parcaje si garaje**

Zona nu dispune de parcuri amenajate pe domeniul public si in acest moment nici pe terenurile private, urmand a fi propuse si amenajate.

Dupa aparitia regulamentului aprobat cu H.C.L., parcarile s-au realizat in incinta exclusiv si se aplica in acest moment si noul regulament.

Prevederile regulamentului privind dimensionarea parcarilor se vor aplica in

continuare pentru orice investitii ulterioare aprobarii conform R.L.U. aprobat in 2021.

Zona fiind de interes general, necesita parcare pentru clientii spatiilor comerciale si pentru locatarii zonei sau spatiile hypermaket.

In zona locuintelor in prezent P+4 exista parcare in spatiul comun blocului.

Pentru investitiile propuse si viitoare se vor prevedea parcare la subsol si la teren care se vor dimensiona conform R.L.U. privind numarul locurilor de parcare aprobat cu H.C.L. nr. 489 din 25.11.2021.

### **3.5.5. Intersectii**

Zona luata in studiu nu cuprinde intersectii mari si aglomerate.

In viitor se va realiza odata cu continuarea str. Traian Lalescu o importanta intersectie intre directia nord – sud si est – vest, adica la str. Dezrobirii cu str. Traian Lalescu si in afara zonei, intersectia Calea Bucuresti – str. Traian Lalescu.

Nu putem inca aborda intersectiile cu str. Rampei, nefiind in administrarea Primariei Craiova, dar va trebui sa avem o viziune a acestor intersectii posibile in viitor si necesare pentru relatia est – vest cu relatii la mare distanta (Bd. Dacia Decebal si Calea Bucuresti). Tronsonul str. Rampei de la Bd. Dacia Decebal la intersectia cu str. Sarari si are destinatia rampa cale ferata si nu poate fi in circulatie publica.

### **3.5.6. SemafORIZARI**

In zona nu exista si nici nu se necesita semaforizari cu semne luminoase.

Se vor mentine reglementarile semnalizare rutiera „stop” la accesul in alte strazi sau „cedeaza trecerea”, precum si marcarea trecerilor de pietoni pana la realizarea noii trame stradale. Nu se impun sensuri unice.

In dreptul intersectiilor actuale se va pastra marcajul continuu intre sensuri pentru impiedica virajele la stanga, prioritizand relatiile de dreapta.

### **3.5.7. Circulatia pietonala**

Strazile existente in zona si in zonele adiacente sunt prevazute cu trotuare, str. Rampei neavand in prezent trotuar .

In conditiile existente si propuse, circulatia pietonala este dimensionata aletoriu si necesita restudieri sau redimensionari, in functie de posibilitati.

Planul urbanistic de zona propune aducerii tuturor cailor carosabile la nivelul

strazilor de categoria a III – a si a II – a prin reglementarile constructibilului si carosabilelor de incinta inexistente dar propuse prin actuala documentatie.

Pietonalele propuse vor tine cont de necesitati si numar de utilizatori.

In incinte vor fi prevazute pietonale atat adiacent carosabilelor, cat si ca alei pietonale sau accese la cladiri.

### **3.5.8. Sistemizarea verticala**

In zona luata in studiu terenul este plat, diferentele de nivel mici fiind nesemnificative pentru constructii si carosabile (pietonale).

Constructiile propuse nu implica lucrari de sistemizare verticala sau terasamente de amplasare.

Sistemizarea verticala a constructiilor propuse va tine cont de urmatoarele necesitati:

- Declivitati pentru accesele la teren si constructie;
- Asigurarea scurgerii apelor in mod fluent si colectarea la geigere;
- Coerenta retelei carosabile si pietonale existenta si propusa;
- Corelarea acceselor la constructii si circulatii;
- Legaturile fluente nord – sud si est – vest fara declivitati majore.

## **3.6. ZONIFICAREA FUNCTIONALA - REGLEMENTARI PROPUSE**

### **3.6.1. Zonificarea functionala propusa**

Conform prevederilor P.U.Z., zona luata in studiu prevedea zona industrie, servicii, dotari de interes general, desi in zona erau si locuinte colective S+P+4 si locuinte individuale.

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

In conformitate cu tema propusa de initiatori S.C. RODALI CARGO S.R.L. si S.C. KAUFAND ROMANIA S.C.S., precum si cu certificatul de urbanism si avizul comisiei de urbanism si avizul de oportunitate emis de Primaria Municipiului Craiova, zona luata in studiu fosta zona cu functiune industrie a fost reconsiderata si divizata conform Legii 350 si temei program in trei subzone denumit unitati teritoriale de referinta conform propunerilor si situatiilor din teme dupa cum urmeaza:

**A. UTR 1 S = 23 056,0 mp**

Zona spatii comerciale, pe suprafata fiind propus un hypermarket  
P.O.T. = 40% maxim si C.U.T. = 0,60 maxim

Indicii respecta Regulamentul general de urbanism

**B. UTR 2 S = 22 127 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general) unde se propun locuinte colective S+P+10 si spatii comerciale S+P+1 cu P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte, P.O.T. = 40% maxim pentru comert, C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte si C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert

**C. UTR 3 S = 16 096 mp**

Zona mixta locuinte colective si dotari de interes public si general cu P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte, P.O.T. = 40% maxim pentru comert, C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte si C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert

Spatiile comerciale existente in UTR 3 intra in calculul indicatorilor.

**Zona spatiilor verzi**

Zona luata in studiu nu dispune de spatii verzi existente, sau in curs de amenajare. Spatiile verzi propuse in mare parte sunt adiacente cladirilor propuse si sunt proprietatea investitorilor. Se noteaza faptul ca zona fiind industriala, nu exista in teren si nici un documentatiile actuale (P.U.G.) zone spatii verzi.

Cu acest P.U.Z. se vor introduce suprafete considerabile de spatii verzi in zona.

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

Spatiile verzi publice in prezent sunt adiacente str. Traian Lalescu existente si blocului existent. Terenurile private sunt fie virane, fie dezafectate si nu au spatii verzi, fiind proprietate privata, inca in curs de programare functionala.

Pe viitor se propun spatii verzi atat in incinta adiacent carosabilelor in limita posibilitatilor, dar si intre constructii in spatii neconstruite.

Rezulta ca in zona luata in studiu se vor adauga spatii verzi in suprafete considerabile, in prezent fiind absolut inexistente.

In zona adiacente str. Traian Lalescu exista o zona de spatii verzi pe latura de vest a strazii intre trotuar si blocurile existente in paralela cu o strada. Acesta zona nu intra in zona luata in studiu dar fiind existenta o notam ca zona plantata aferenta blocurilor P+4 din str. Traian Lalescu.

In prezent este insa singurul spatiu verde notabil din zona adiacenta P.U.Z. avandu-se in vedere ca in zona luata in studiu fiind industrie, nu a existat nici in documentatie (P.U.G.), nici pe teren nici-o suprafata cu spatii verzi.

### Zona circulatiei carosabile si pietonale

Zona este reprezentata de circulatiile publice (perimetral zonei) existente, si carosabilele de incinta.

Planul urbanistic de zona nu propune modificari la trama stradala existenta, pastrand atat traseul, cat si pozitia lor dar reglementand aliniamentul constructibil la cladiri si imprejurimi creand spatii viitoare spatii verzi.

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. (exemplu parcare hypermarket).

Toate strazile existente se propun prin actuala documentatie de categoriile a II – a si a III – a conform situatiei actuale din teren.

#### Bilant teritorial (UTR 1) S = 23 056 mp

0	Suprafete functionale	Existent in teren		Propus	
		Suprafata mp	Procent %	Suprafata mp	Procent %
1	Suprafata constructibil	0	0	9 222,0	40
2	Suprafete circulatii carosabile, parcare	0	0	9 290,0	40
3	Suprafete circulatii pietonale	0	0	400,0	1,8
4	Suprafete spatii verzi	0	0	4 144,0	18,2
5	<b>Total zona luata in studiu</b>	23 056,00	100	23 056,00	100

#### Bilant teritorial (UTR 2) S = 22 127 mp

0	Suprafete functionale	Existent		Propus	
		Suprafata mp	Procent %	Suprafata mp	Procent %
1	Suprafata constructibil	0	0	8 850,0	40
2	Suprafete circulatii carosabile + parcare	0	0	8 688,0	39,3
3	Suprafete circulatii pietonale	0	0	2 130,0	9,6
4	Suprafete spatii verzi	0	0	2 459,0	11,1
5	<b>Total zona luata in studiu</b>	22 127,00	100	22 127,00	100

**Bilant teritorial (UTR 3) S = 16 096 mp**

0	Suprafete functionale	Existent		Propus	
		Suprafata mp	Procent %	Suprafata mp	Procent %
1	Suprafata constructibil	6 438,0	40	6 438,0	40
2	Suprafete circulatii carosabile + parcare	7 243,0	45	4 000,0	25
3	Suprafete circulatii pietonale	1 617,0	10	1 200,0	7
4	Suprafete spatii verzi	798,0	5	4 458,0	28
5	<b>Total zona luata in studiu</b>	16 096,00	100	16 096,00	100

**3.6.2. Indici urbanistici**

- In prezent, conform P.U.G. aprobat cu H.C.L. 2000, zona este cu destinatie industrie si dotari de interes general.

In prezentul P.U.Z. se propune urmatoarea zonificare:

**UTR 1 S = 23 056,0 mp**

Zona spatii comerciale (hypermarket) – regim inaltime maxim P+1

P.O.T. = 40% maxim = 9 222,0 mp maxim

C.U.T. = 0,60 maxim = 13 831,0 mp maxim

Carosabile parcare = 252 parcare = 9290,0 mp

H maxim cladire = 20,0 m

H maxim la totem = 25,0 m

H maxim la pilon = 25,0 m

Spatii verzi = 4 144,0 mp

**UTR 2 S = 22 127 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general)



Regim maxim de inaltime S+P+10 pentru locuinte

Regim maxim de inaltime S+P+1 pentru comert

P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte = 4 425,0 mp construit maxim

P.O.T. = 40% maxim pentru comert = 8 850,0 mp construit maxim

C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte = 48 675,0 mp maxim

C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert = 17 701,6 mp maxim

Carosabil la parter = 350 parcarri = 8 688,0 mp

H maxim cladire = 39,0 m pentru locuinte

H maxim cladire = 12,0 m pentru comert

Spatii verzi = 2 459,0 mp

### **UTR 3 S = 16 096 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general)

Regim maxim de inaltime S+P+8 pentru locuinte

Regim maxim de inaltime S+P+1 pentru comert

P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte = 3 219,0 mp construit maxim

P.O.T. = 40% maxim pentru comert = 6 438,0 mp construit maxim

C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte = 35 411,0 mp construit maxim

C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert = 12 876,0 mp construit maxim

Carosabil = 4 000,0 mp

Parcari la parter = 105 parcarri

H maxim cladire = 33,0 m pentru locuinte

H maxim cladire = 12,0 m pentru comert

Spatii verzi = 4 458,0 mp

### **3.7. DEZVOLTAREA ECHIPARII EDILITARE**

#### **ALIMENTARE CU APA**

Alimentarea cu apa potabila a zonei se va face de la reseaua de apa din zona aflata pe str. Dezrobirii, Traian Lalescu si Cimpului care alimenteaza si celelalte cladiri din zona din reseaua municipala printr-un bransament pe care se va monta un contor apometru intr-un camin amplasat la limita de proprietate ce se va realiza prin conducta din polietilena pentru apa potabila.

Presiunea si debitul necesar obiectelor sanitare (bai + bucatarii) vor fi asigurate de bransamentul propus ca si pentru spatiile comerciale si stingere la incendiu.

Se vor prevedea posibilitati de inchidere sectionala a retelei de apa pentru posibile interventii ulterioare la armaturile obiectelor sanitare prin prevederea de robinete cu etansare sferica.

Conducta de apa va fi pozata in incinta, iar pentru realizarea racordului se va realiza un proiect intr-o etapa ulterioara.

Str. Cimpului din zona are alimentare cu apa Ø150 Otel.

La autorizatia construire se va prezenta proiectul de protejare al conductei avizat de C.A.O.

Propunerile din PUZ nu afecteaza celelalte retele de apa potabila care sunt separate.

#### **Conditii de protectie a echiparii tehnico-edilitare:**

- STAS 8591/1-91 - "Amplasarea în localitati a retelelor edilitare subterane executate în sapatura"

stabileste distantele minime între retele, de la retele la fundatiile constructiilor si drumuri, functie de asigurarea executiei lucrarilor, exploatatprij lor eficiente, precum si pentru asigurarea protectiei sanitare.

Din prescriptiile acestui STAS mentionam :

- Conductele de apa se vor poza subteran, la adâncimea minima de înghet;  
- Conductele de apa se vor amplasa la o distanta de min. 20 cm de fundatiile constructiilor, iar în punctele de intersectii la min. 40 cm si totdeauna deasupra canalizarii.

- Decretul nr. 1059/1967 emis de Ministerul Sanatatii impune asigurarea zonei de protectie sanitara (10 m) pentru sursa de apa si puturi de medie adâncime.

## CANALIZARE

Evacuarea apelor menajere si pluviale de pe acoperis se va face prin coloane Ø100 si se vor prelua la teren pana la realizare in zona de canalizare pluviala, in prezent fiind doar pe strazile perimetrare, in incinte fosta canalizare este dezafectata, urmand a se construi o retea de canalizare ce va prelua apele menajere.

Pentru canalizarea interioara menajera se propun coloane din polipropilena, iar pentru cea exterioara cele din PVC ( ambele sisteme cu etansare prin garnituri).

Conductele de canalizare vor fi pozate pe spatiul din incinta, iar pentru realizarea bransamentului se va realiza un proiect intr-o etapa ulterioara.

Canalizarea exista pe strazile perimetrare (Dezrobirii, Traian Lalescu, Elie Georgescu, Cimpului) si va prelua UTR 1. Nu se va propune canalizare pe str. Rampei unde nu exista nici in prezent.

Nu este afectata canalizarea menajera din zona.

### Conditii de protectie a echiparii tehnico-edilitare :

- STAS 8591/1-91 - "Amplasarea în localitati a retelelor edilitare subterane executate în sapatura"

stabileste distantele minime între retele, de la retele la fundatiile constructiilor si drumuri, functie de asigurarea executiei lucrarilor, exploatatpriei lor eficiente, precum si pentru asigurarea protectiei sanitare.

Din prescriptiile acestui STAS mentionam :

- Conductele de apa se vor poza subteran, la adâncimea minima de înghet;
- Conductele de canalizare se vor amplasa la o distanta de min. 1 m de fundatiile constructiilor, iar în punctele de intersectii la min. 40 cm si totdeauna sub retea de alimentare cu apa.

- Din prescriptiile "Normelor de igiena" privind mediul de viata al populatiei aprobate prin Ordinul Ministerului Sanatatii nr. 981.1984 mentionam ca :

- Statiile de epurare ale apelor uzate menajere se vor amplasa la o distanta minima de 300 m de zona de locuit (acolo unde este cazul).

## ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICA

Pentru constructiile propuse, avandu-se in vedere puterea instalata estimata mare si se va propune un racord la medie tensiune, bransamentul se va asigura subteran la posturile de transformare existente in zona la strada acceptat de C.E.Z. printr-un cablu de tip armat Acyaby pozat in sant pe pat de nisip si protejat in teava din otel la subtraversarea partii carosabile. Puterea relativ mare a zonei propuse necesita alt post de transformare, in cazul in care cele existente nu asigura necesarul.

In functie de puterile electrice instalate si respectiv consumata simultan indicate in proiectul tehnic, beneficiarul va comanda la SC CEZ Distributie SA studiul de solutie privind alimentarea cu energie electrica a imobilelor propuse (spatii comerciale, servicii, locuinte, iluminat public).

Propunerile din PUZ nu afecteaza retelele electrice existente.

### Conditii de protectie a echiparii tehnico-edilitare :

De-a lungul liniilor electrice aeriene este necesar a se respecta un culoar de protectie de :

- 24 m - pentru LEA intre 1 si 110 KV
- 37 m - pentru LEA 110 KV
- 55 m - pentru LEA 220 KV

Conform PE 107 articolul 4.3.1. Culoarul de protectie pentru liniile de tip LES 20 KV este de 0,8 m.

Distantele fata de retelele tehnico-edilitare sunt precizate în normativul PE 107 la articolul 4.3.2. Aceste distante sunt urmatoarele:

- distanta fata de
  - retelele de apa si canalizare
    - pe orizontala 0,5 m
    - pe verticala 0,25 m
  - termice, apa fierbinte
    - pe orizontata 0,5 m
    - pe verticala 0,2 m
  - drumuri
    - pe orizontala 0,5 m
    - pe verticala 1 m
  - gaze
    - pe orizontala 0,6 m
    - pe verticala 0,1 m
  - fundatii de cladiri
    - pe orizontala 0,6 m.

Pentru amplasarea unor noi obiective energetice, devierea unor linii electrice existente sau executarea oricaror lucrari în apropierea obiectivelor energetice existente (statii si posturi de transformare, linii si cabluri electrice s.a.) se va consulta proiectantul de specialitate SC CEZ Distributie SA.

Rețelele electrice existente si propuse în localitatile studiate respecta normele SC CEZ Distributie SA, precum si cele din domeniile conexe.

În principal se face referinta la :

- PE 101/85 + PE 101a/85 - Normativ pentru construirea instalatiilor electrice de conexiuni si transformare, cu tensiuni peste 1 Kv.

- PE 104/93 - Normativ pentru constructia liniilor aeriene de energie electrica, cu tensiuni peste 1 Kv.

- PE 106/95 - Normativ pentru construirea liniilor de joasa tensiune.

- PE 107/89 - Normativ pentru proiectarea si executia retelelor de cabluri electrice.

- PE 125/89 - Instructiuni privind coordonarea coexistentei instalatiilor electrice cu liniile de telecomunicatii.

- I Li - Ip 5 - ICEMENERG 89 - Instructiuni de proiectare a încrucisarilor si apropiierilor LEA m.t. si LEA j.t. fata de alte linii, instalatii si obiective.

- STAS 8589/1-91 - Amplasarea în localitati a retelelor edilitare subterane executate în sapatura.

- ID 17-86 - Ministerul Chimiei si Petrochimiei - Normativ pentru proiectarea, executia, verificarea si receptionarea de instalatii electrice în zone cu pericol de explozie.

- PE 122-82 - Instructiuni privind reglementarea coexistentei liniilor electrice aeriene cu tensiuni peste 1 Kv cu sistemele de îmbunatatiri funciare.

- PE 123-78 - Normativ privind sistematizarea, amplasarea, construirea si repararea liniilor electrice care trec prin paduri si terenuri agricole.

### **ALIMENTARE CU CALDURA**

Cladirile existente in cartier (locuinte individuale) nu sunt bransate la rețeaua de termoficare si se incalzesc si folosesc apa calda de la centrale proprii cu gaze , electrice sau pompe de caldura.

Asigurarea acestor utilitati se propune prin racordarea la rețelele existente de gaze sau curent care se va face conform unui proiect intocmit ulterior conform cerintelor prezente si viitoare.

In zona luata in studiu nu exista rețea termoficare.

In zonele laterale nord, sud si vest exista retea termoficare iar la est, retea de agent primar (paralel cu str. Rampei).

Propunerile din PUZ nu afecteaza sistemul de alimentare cu termoficare in zona luata in studiu, acestea fiind existente, urmand a se bransa doar cladirile noi.

### **ALIMENTARE CU GAZE NATURALE**

Pentru zona propusa, a se construi este necesar bransament la reseaua de gaze naturale existenta in zona pe Str. Dezrobirii, Traian Lalescu, Cimpului pentru incalzire, pregatire hrana din imobilele propuse, dar si pentru centralele termice de gaze ale spatiilor comerciale sau de apartament.

In zona luata in studiu exista conducta de gaze naturale pe Str. Traian Lalescu si Dezrobirii care alimenteaza locuintele colective existente.

Bransamentul se va face conform proiectului ce se va intocmi de proiectanti autorizati.

În ceea ce priveste distantele minime dintre conductele de gaze de presiune medie si presiune redusa si alte instalatii, constructii sau obstacole subterane, acestea sunt normate de normativul NTPEE 2008 si STAS 859/91.

Distantele de siguranta de la statiile de reglare-masurare (cu debit pâna la 600 mc/h si presiunea la intrare peste 6 bar) :

- la cladirile civile cu grad I - II  
de rezistenta la foc 12 m
- la cladirile civile cu grad III - IV  
de rezistenta la foc 15 m
- fata de marginea drumurilor carosabile 8 m

Distante minime între conductele de gaze si alte instalatii, constructii sau obstacole subterane - normativ NTPEE - 2008 si STAS 8591/1-91.

Propunerile din PUZ nu afecteaza retelele de gaze existente care nu trebuie redimensionate sau extinse.

### **TELECOMUNICATII**

In toata zona exista retele ale operatorilor locali de fibra optica pentru telefonie, internet, televiziune.

Telefonia mobila se face wireless prin antene pe terasele blocurilor invecinate din str. Traian Lalescu.

Investitia propusa se va racorda la reseaua aeriana de fibra optica existenta la cofret de bransament si de aici la apartamente in cazul locuintelor colective.

Exista de asemenea si optiunea racordarii individuale wireless prin antene

parabolice pentru televiziune.

Racordarea investitiei nu afecteaza reseaua existenta si nici a investitiilor din zona luata in studiu.

### **GOSPODARIE COMUNALA**

In prezent reglementarea zonei propuse o face serviciul public de salubritate Craiova care va asigura colectarea deseurilor precum si transportarea acestora la depozitul centralizat de deseuri al orasului in baza unui contract încheiat cu fiecare proprietar de teren in parte.

Colectarea locuintelor colective se va face la platforma gospodareasca in incinta prevazuta cu recipiente de colectare selectiva subterana, cea de gunoi menajer colectiva amplasata tot subteran.

Operatorul local Iridex va incheia contracte cu firmele comerciale iar salubritatea cu abonatii privati locatari.

### **3.8. 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 in conditiile existente in prezent in teren si a tendintelor de dezvoltare imobiliara actuale.

Tot P.U.Z.-ul are de fapt un scop bine determinat ce consta in desfiintarea unei zone industriale din centrul unui cartier cu locuinte si functiuni complementare si integrarea unei zone cu aceleasi functiuni cu scopul de a reduce factorii poluanti.

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 (comert si locuinte colective) nu sunt poluante, avand impact nesemnificativ asupra mediului.

Zona circulatiei existenta si mentinuta se refera la carosabilele existente si propuse aferente cladirilor.

Odata cu construirea terenurilor private, in prezent libere, se vor amenaja si spatiile verzi de incinta care vor crea si spatii verzi inexistente in acest moment.

Mentionam ca in prezent zonele din jurul zonei luate in studiu sunt in mare parte circulatiei iar cele propuse in studiu sunt zone neamenajate fara plantatii (gazon sau arbori) si proprietate privata.

#### **Masurile de protectie a factorilor de mediu pentru zonele invecinate**

Prin conditiile de constructibilitate se vor lua masuri pentru eliminarea surselor potentiale de poluare (folosind dotari moderne nepoluante):

- Se vor preveni deversari accidentale de ape menajere la teren;

- Se vor folosi centrale termice ecologice conform directiva C.E.(condensatie);
- 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 parcuri;
- Se vor amenaja platforme gospodaresti cu containere ingropate.

#### 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 insoarii 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 selective si se vor colecta la serviciul de salubritate;
- Se vor amenaja in acest scop platforme gospodaresti cu containere ingropate (selective);
- Se vor respecta normele de protectia mediului specifice locuintelor;
- Se vor amenaja spatii verzi si plantatii (in prezent inexistente);
- Se vor respecta prevederile Legii 119.

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

In zonele periferice constructiei si circulatiei de incinta se prevad 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 (zona care a generat P.U.Z.).

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. Se vor intretine spatiile verzi existente (in zona salii sport si stadion).

#### Marirea gradului de confort prin dezvoltarea retelelor edilitare

Retele edilitare sunt existente si necesita extindere si redimensionare pentru



zona luata in studiu si functiunile aferente.

Reiteram ca retelele existente au fost proiectate si pozate pentru vechile functiuni (industrie) si vechea conformatie urbanistica.

In urma desfiintarii vechilor cladiri, s-au dezafectat si vechile retele de incinta.

In aceste conditii, rezulta ca atat retelele perimetrare, cat si cele din zonele desfiintate vor trebui reevaluate si repositionate, in functie de noile conditii.

In zona care a generat P.U.Z. se va intocmi la faza D.T.A.C. proiect de retele la UTR 1 zona comert (hypermarket) si UTR 2 zona mixta locuinte si comert.

La UTR 3 se vor prelua retelele existente si in functie de caz, se vor diversifica sau recalibra in urma studiului consumatorilor.

Mentionam ca prevederile prezentului P.U.Z. modifica semnificativ gradul de aglomerare fata de P.U.G. existent, modificand numarul de utilizatori ai retelelor.

De asemenea, cea mai mare parte a cladirilor existente sunt bransate la utilitatile zonei Dezrobirii si Traian Lalescu si partial Cimpului.

### **3.9. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA**

#### **3.9.1. Terenuri proprietate publica**

Domeniu public care include terenurile ocupate de carosabile, platforme pietonale, spatii libere adiacente carosabilelor, precum si spatiile din jurul zonelor adiacente, consemnate conform plan vizat O.C.P.I.

Acestea nu sunt afectate de prezentul P.U.Z. care nu propune operatii de expropriere si trecerea unor terenuri private in domeniul public.

Zona „str. Rampei” cu destinatie zona protectie cale ferata administrata de S.N.C.F.R. nu este afectata de propunerile P.U.Z. si nici introdusa in trama stradala publica.

Carosabilele zonei luate in studiu (UTR 1, UTR 2, UTR 3) nu interactioneaza cu „str. Rampei”.

Planul urbanistic de zona nu propune interventii asupra zonei proprietate publica, referindu-se strict la zone proprietate privata.

#### **3.9.2. Terenuri proprietate privata a statului**

In zona luata in studiu nu exista terenuri sau cladiri proprietate privata a statului sau a primariei Craiova.

#### **3.9.3. Terenuri proprietate privata a persoanelor fizice sau juridice**

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 private sunt libere de constructii (UTR 1) neconstruit;
- Suprafetele private neconstruite inregistrate conform plan vizat de O.C.P.I. (UTR 2) neconstruite.
- Aceiasi situatie este si la UTR 3 unde exista insa si constructii ce pot fi pastrate de proprietari.

Investitia se realizeaza pe teren proprietate privata a persoanelor fizice si se stabileste conform P.U.Z. UTR 1.

#### **3.9.4. Obiective de utilitate publica**

Zona luata in studiu este in mare proportie terenuri virane private.

In consecinta in zona nu exista obiective semnificative de utilitate publica dar se propune un spatiu de interes general (comert) hypermarket.

#### **3.9.5. 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 datorate profilurilor existente relativ mici in viitorul apropiat.

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

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.

Se constata ca interventiile asupra tramei stradale sunt inexistente iar asupra retelei utilitare se va executa in functie de buget.

#### **3.10. Gestionarea deseurilor menajere**

Zona fiind aproape in totalitate neconstruita, nu pune probleme de colectare si transport resturi de demolare.

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

Gunoarul menajer individual de la locuinte si dotari se va prelua prin sistemul de salubritate in recipiente ingropate specializate.

Se preconizeaza ca in cazul locuintelor colective 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 ingropate sau la nivel. 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 la locuinte colective se vor construi colectari selective ingropate.

### **3.11. Obiective propuse prin P.U.Z.**

In prezent, zona luata in studiu are destinatia industrie conform P.U.G.

In teren, zona are constructii industriale si comert, dar cea mai mare parte sunt terenuri neconstruite si neamenajate in urma desfiintarii fostelor constructii industriale (UTR 1 si UTR 2).

UTR 3 are inca foste constructii industriale transformate in comert si servicii.

Exista de asemeni si constructii locuinte colective S+P+4 in zona adiacenta.

Suprafata neconstruita in zona UTR 1 si UTR 2 este neamenajata.

Actualul P.U.Z. modifica functiunea existenta in P.U.G. si circulatiile, si propune realizarea unei dotari de interes public si general si locuinte colective in zona neamenajata si creand si spatii verzi.

In acest mod suprafata spatiilor verzi va creste cu 2450,0 mp ce se vor amenaja pe aceste terenuri (in prezent nu exista spatii verzi nici in teren nici prevazute in P.U.G.).

Situatia conform P.U.G facut in anul 2000 prin care zona a fost propusa ca zona industrială nu mai poate fi admisa in situatia intregului cartier si cu principiile urbanistice actuale.

Existenta unei zone industriale intr-un cartier de locuinte colective si individuale, precum si dotari de interes general, nu se mai poate mentine.

De asemeni, se poate nota ca intreaga zona industrială nu cuprindea spatii verzi.

In prezent, pe terenul ce a generat P.U.Z nu mai exista constructii sau retele, fiind demolate.

Evaluatia cartierului si ultimele investitii (locuinte colective, comert, viitor hotel) impun o abordare noua si desigur intregirea zonei in cartier.

Nu in ultimul rand, se tine cont de faptul ca intreaga zona va fi transferata de o artera de categoria a II – a (Traian Lalescu) si partial Dezrobirii.

Nu se permit alte functiuni in afara celor de mai sus pe zona luata in studiu.

## **4. CONCLUZII - MASURI IN CONTINUARE**

Planul urbanistic zonal are in vedere legalizarea situatiei reale din teren, care nu mai este in concordanta cu cerintele actuale ale zonei din cartierul Dezrobirii.

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 si integrate in intregul cartier.

Planul urbanistic zonal reactualizeaza situatia din teren, eliminand o disfunctionalitate actuala.

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

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 Rglementul Local, aprobate, capata valoare juridica, oferind instrumentele de lucru necesare administratiei locale pentru aprobarea etapelor urmatoare.

## **BILANT TERITORIAL**

### **UTR 1 S = 23 056,0 mp**

Zona spatii comerciale (hypermarket) – regim inaltime maxim P+1

P.O.T. = 40% maxim = 9 222,0 mp maxim

C.U.T. = 0,60 maxim = 13 831,0 mp maxim

Carosabile parcare = 252 parcari = 9290,0 mp

H maxim cladire = 20,0 m

H maxim la totem = 25,0 m

H maxim la pilon = 25,0 m

Spatii verzi = 4 144,0 mp

### **UTR 2 S = 22 127 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general)

Regim maxim de inaltime S+P+10 pentru locuinte

Regim maxim de inaltime S+P+1 pentru comert

P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte = 4 425,0 mp construit maxim

P.O.T. = 40% maxim pentru comert = 8 850,0 mp construit maxim

C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte = 48 675,0 mp maxim

C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert = 17 701,6 mp maxim

Carosabil la parter = 350 parcari = 8 688,0 mp

H maxim cladire = 39,0 m pentru locuinte

H maxim cladire = 12,0 m pentru comert

Spatii verzi = 2 459,0 mp

**UTR 3 S = 16 096 mp**

Zona mixta locuinte colective si spatii comerciale (dotari de interes public si general)

Regim maxim de inaltime S+P+8 pentru locuinte

Regim maxim de inaltime S+P+1 pentru comert

P.O.T. = 20% maxim pentru locuinte = 3 219,0 mp construit maxim

P.O.T. = 40% maxim pentru comert = 6 438,0 mp construit maxim

C.U.T. = 2,2 maxim pentru locuinte = 35 411,0 mp construit maxim

C.U.T. = 0,8 maxim pentru comert = 12 876,0 mp construit maxim

Carosabil = 4 000,0 mp

Parcari la parter = 105 parcari

H maxim cladire = 33,0 m pentru locuinte

H maxim cladire = 12,0 m pentru comert

Spatii verzi = 4 458,0 mp

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