

MEMORIU DE PREZENTARE

1. INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI

- DENUMIREA LUCRĂRII : PLAN URBANISTIC ZONAL – LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - COMUNA CARCEA – JUDETUL DOLJ
- BENEFICIAR : PRIMARIA COMUNEI CARCEA – JUDETUL DOLJ
- PROIECTANT: BIROU DE ARHITECTURĂ
ARH. NICOLETA PĂRVĂNESCU – P 3880 / 22. 04. 2002 – CIF RO 20190678
Craiova – Str. Dezrobirii Nr. 135 Bloc G 22 Ap. 8 Telef. 0040-727 398 818
- DATA ELABORĂRII : MAI 2015

1.2. OBIECTUL LUCRĂRII

• SOLICITĂRI ALE TEMEI - PROGRAM

PLANUL URBANISTIC ZONAL – LOCALITATEA CARCEA - TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A – COMUNA CARCEA – JUDETUL DOLJ se întocmește la solicitarea Primăriei Comunei Carcea, deoarece în conformitate cu prevederile Legii nr. 133/2012, lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2010 privind modificarea și completarea Legii cadastrului și publicității imobiliare nr. 7 / 1996, în urma acțiunii de recunoaștere la nivel național a limitelor unităților administrativ teritoriale, prin aplicatia „RELUAT”, s-a modificat hotărârea între comuna Carcea și comuna Pielești, în zona drumului județean DJ 652 A.

Prin procesul-verbal (de mediere) nr. 225 din 31.01.2011, încheiat cu ocazia medierii hotărârii dintre unitatea administrativ-teritorială a comunei Carcea, județul Dolj și unitatea administrativ-teritorială a comunei Pelești, județul Dolj, s-a stabilit că hotărârea dintre cele 2 unități administrativ-teritoriale să fie drumul județean DJ 652 A, care se află pe unitatea administrativ-teritorială a comunei Carcea, în zona cuprinsă între intersecția cu drumul național DN 65 și intersecția cu drumul de exploatare De 236/1.

Prin stabilirea acestei limite, zona Serpico - Romstal - Opremi, în suprafața de 6,09 ha, ce aparține conform Legii nr. 2/ 1968 comunei Carcea va trece pe unitatea administrativ-teritorială a comunei Pielești și zona Avicola în suprafața de 14,07 ha, ce a aparținut comunei Pielești va trece la unitatea administrativ-teritorială a comunei Pielești, județul Dolj.

Art. 10, alin. (4), (5) și (6) din Legea nr. 133/2012, lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2010 privind modificarea și completarea Legii cadastrului și publicității imobiliare nr. 7 / 1996, în urma acțiunii de recunoaștere la nivel național a limitelor unităților administrativ teritoriale, prin aplicatia „RELUAT” stabilește următoarele:

- (4) hotarele mentionate in procesele-verbale de delimitare, semnate de membrii comisiei prevazute la alin. (3) si recunoscute reciproc de catre reprezentantii unitatilor administrativ-teritoriale, devin oficiale si sunt utilizate in activitatea autoritatilor si institutiilor publice centrale si locale;
- (5) in cazul in care limitele unitatilor administrativ-teritoriale sunt contestate, pana la solutionarea definitiva si irevocabila a litigiilor care sunt deduse judecatii, autoritatile si institutiile publice centrale si locale vor folosi limitele unitatilor administrativ-teritoriale utilizate de oficiile teritoriale in activitatea de receptie a documentatiilor cadastrale si de inregistrare in cartea funciara;
- (6) in cazul in care limitele unitatilor administrativ-teritoriale sunt neconstate, acestea raman definitive si reprezinta limitele oficiale ale respectivei unitati administrativ-teritoriale.

Primaria comunei Carcea a initiat PLANUL URBANISTIC ZONAL – LOCALITATEA CARCEA - TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A – COMUNA CARCEA – JUDETUL DOLJ pentru a reglementa urbanistic zona in suprafata de 14,07 ha, care a fost cuprinsa in suprafata unitatii administrativ-teritoriale a comunei Carcea la schimb cu comuna Pielesti.

Planul Urbanistic Zonal are caracter de reglementare specifică detaliată pentru o zona din localitate și asigură corelarea dezvoltării urbanistice complexe a zonei cu planul urbanistic general al localității.

Prin Planul Urbanistic Zonal se stabilesc obiectivele, actiunile, prioritatile, reglementările de urbanism - permisiuni și restricții - necesar a fi aplicate în utilizarea terenurilor și conformarea construcțiilor în zona studiată.

Pe baza analizei critice a situației existente, a prevederilor P.U.G și a strategiei inițiatorilor, conținutul P.U.Z. tratează următoarele categorii de probleme:

- Organizarea rețelei stradale
- Zonificarea funcțională a terenurilor
- Organizarea urbanistic - arhitecturală în funcție de caracteristicile structurii urbane
- Indici și indicatori urbanistici
 - regim de aliniere
 - regim de înălțime
 - P.O.T., C.U.T
- Dezvoltarea infrastructurii
- Statutul juridic și circulația terenurilor
- Delimitarea și protejarea fondului arhitectural - urbanistic și arheologic de patrimoniu
- Măsuri de identificare și delimitare a efectelor unor riscuri naturale și antropice previzibile
- Măsuri de protecție a mediului
- Menționarea obiectivelor de utilitate publică
- Reglementări specifice detaliate - permisiuni și restricții - incluse în Regulamentul Local de Urbanism

PREVEDERI ALE PROGRAMULUI DE DEZVOLTARE A COMUNEI CARCEA PENTRU ZONA STUDIATĂ

Planul urbanistic general al Comunei CARCEA - Proiect nr. 245 / 2010 - aprobat - prevede strategia de dezvoltare pentru localitatea Carcea, sat reședința de comuna, având ca obiective:

- organizarea zonelor funcționale : zona de instituții și servicii publice, zona de locuit, zona unităților economice agro-industriale, zona de spații verzi pentru odihnă, agrement

și sport, zona unităților de gospodărie comunală, zona unităților de echipare tehnico-edilitară și zona circulațiilor carosabile majore.

PLANUL URBANISTIC ZONAL LOCALITATEA CARCEA - TRUP DN 65 - COMUNA CARCEA – JUDETUL DOLJ, proiect nr. 292 / 2012, este documentatia de urbanism care a detaliat una din zonele cu restrictie de construire pana la elaborarea de documentatii de urbanism de tip P.U.Z., restrictie impusa de reglementarile PUG al comunei Carcea.

Zona studiata prin PLANUL URBANISTIC ZONAL LOCALITATEA CARCEA - TRUP DN 65 - COMUNA CARCEA – JUDETUL DOLJ este limitrofa pe latura de est cu zona care face obiectul prezentei documentatii de urbanism, care reglementeaza urbanistic o suprafata de 13,87 ha, teren inclus in suprafata de 14,07 ha, care a apartinut unitatii administrativ-teritoriale Pielesti si acum apartine unitatii administrativ-teritoriale Carcea, judetul Dolj.

SURSE DOCUMENTARE

1.3.1. LISTA STUDIILOR ȘI A PROIECTELOR ELABORATE ANTERIOR P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 - COMUNA CARCEA.

- Plan Urbanistic General - Comuna Carcea – proiect nr. 245 / 2010.
- Plan Urbanistic Zonal – Localitatea Carcea – Trup DN 65 – Comuna Carcea – Judetul Dolj – proiect nr. 292 / 2012.
- Planuri cadastrale - zona studiată prin P.U.Z.
- Ridicare topografică - zona studiată prin P.U.Z.
- Ortofotoplan – Comuna Carcea
- Strategia de dezvoltare economico-sociala a judetului Dolj 2007 - 2013, aprobata de Consiliul Judetean Dolj;
- Master Plan pentru amenajarea teritoriului Zona Aeroport Craiova - Studiu inter-teritorial comunele Carcea, Pielesti, Ghercesti si zona de est a Municipiului Craiova - august 2009 proiect intocmit de S.C. Urbaplan S.R.L.

1.3.2. SURSE DE INFORMATII UTILIZATE, DATE STATISTICE

- Agentia de Protectie a Mediului - Judetul Dolj
- Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara - Judetul Dolj
- Societatea Nationala de Transport Gaze Naturale « Transgaz » Medias
- S.N.P. Petrom S.A. - Sucursala Petrom Craiova
- Date culese de proiectant în teren, precum si din discutiile purtate cu membrii Consiliului Local si primarul comunei Cârcea.

4. METODOLOGIA UTILIZATĂ

Metodologia folosită este în conformitate cu "GHIDUL PRIVIND METODOLOGIA DE ELABORARE ȘI CONȚINUTUL - CADRU AL PLANULUI URBANISTIC ZONAL" aprobată cu ORDINUL M.L.P.A.T. nr. 176 / N / 16. 08. 2000

Proiectul are la bază:

- Legea nr.184/2001 privind organizarea si exercitarea profesiei de arhitect, republicata.
- Legea nr.172/2010 pentru modificarea Legii nr.184/2001 privind organizarea si exercitarea profesiei de arhitect, republicata.

- HOTĂRÂRE nr. 932 din 1 septembrie 2010 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 184/2001 privind organizarea și exercitarea profesiei de arhitect
- Legea nr. 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.
- Legea nr. 242/ 2009 privind aprobarea Ordonanței guvernului nr. 27/ 2008 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul.
- Hotărârea nr. 525/ 1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism , cu modificările și completările ulterioare.
- Legea nr. 50/ 1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare.
- Ordin nr. 839 din 12/10/2009 Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuinței pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- Legea nr. 213/ 1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia.
- Legea nr. 219/ 1998 privind regimul concesiunilor.
- Ordonanța nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul juridic al drumurilor;
- Legea de aprobare a Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN):
 - Secțiunea I - Cai de comunicație: Legea nr. 71/ 1996 (actualizare Proiect lege / 2004).
 - Secțiunea II- Apa: Legea nr.171/ 1997.
 - Secțiunea III- Zone protejate: Legea nr.5/ 2000.
 - Secțiunea IV- Reteaua de localități: Legea nr. 351/ 2001.
 - Secțiunea V- Zone de risc natural: Legea nr. 575/ 2001.
- Hotărârea nr. 1 519/ 2004, pentru aprobarea Regulamentului privind dobândirea dreptului de semnătură pentru documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism și a Regulamentului referitor la organizarea și funcționarea Registrului Urbanistilor din România.
- ORDINUL MLPAT nr. 21/N/2000, pentru aprobarea “Ghidului privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism”
- ORDINUL MLPAT nr. 13N/1999, pentru aprobarea “Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul- cadru al Planului Urbanistic General”
- ORDINUL MLPAT nr. 176/N/2000, pentru aprobarea “Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul- cadru al planului urbanistic zonal”
- ORDINUL MLPAT nr. 37/N/2000, pentru aprobarea “Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul- cadru al planului urbanistic de detaliu”
- Legea fondului funciar (nr. 18/1991, republicată);
- Legea administrației publice locale (nr. 69/1991, republicată);
- Legea privind circulația juridică a terenurilor (nr.54/1998);
- Legea cadastrului imobiliar și publicității imobiliare (nr. 7/1996);
- Legea privind calitatea în construcții (nr.10/1995);

- Legea privind regimul juridic al drumurilor (nr.82/1998 pentru aprobarea OG nr. 43/1997);
- Legea apelor nr. 107/1996;
- Legea privind zonele protejate (nr.5/2000);
- Legea nr. 24 din 15 ianuarie 2007 privind reglementarea si administrarea spatiilor verzi din zonele urbane;
- Codul civil;
- Ordinul comun nr.214/RT/16NN/martie 1999 al ministrului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului și al ministrului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului pentru aprobarea procedurilor de promovare a documentațiilor și emiterea acordului de mediu la planurile de urbanism și de amenajarea teritoriului.
- Ordonanta de urgenta nr. 7 din 02 februarie 2011 pentru modificarea si completarea Legii nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismului;
- Ordinul nr. 2701 din 30 decembrie 2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare si consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului si de urbanism;
- Legea nr. 133 din 2012 pentru aprobarea OUG nr. 64 din 2010 privind modificarea si completarea Legii cadastrului si publicitatii imobiliare nr. 7 din 1996
- Ordinul nr. 108 al Ministerului Administratiei si Internelor privind aprobarea Regulamentului de avizare, verificare si receptie a lucrarilor de specialitate din domeniul cadastrului, al geodezie, al topografiei, al fotogrammetriei si al cartografiei.
- Legea nr. 190 din 10.07.2013 privind aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea si completarea Legii nr. 350 / 2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismului.
- Ordinul ministrului Sănătății nr. 119 /04.02.2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sanatare publica privind mediul de viață al populației;
- Ordinul comun nr.214/RT/16NN/martie 1999 al ministrului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului și al ministrului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului pentru aprobarea procedurilor de promovare a documentațiilor și emiterea acordului de mediu la planurile de urbanism și de amenajarea teritoriului

STADIUL ACTUAL DE DEZVOLTARE A ZONEI

2.1. EVOLUȚIA ZONEI

• DATE PRIVIND EVOLUȚIA ZONEI

Zona studiată la nivelul Planului Urbanistic Zonal este situată în teritoriul comunei Carcea. Localitatea Carcea, sat reședința de comuna, are în componența sa 3 trupuri :

- trup principal localitate, situat în centrul teritoriului administrativ, de-a lungul drumului județean DJ 652A ;
- trup DN 6, situat în partea de sud-vest a teritoriului administrativ, adiacent drumului național DN 6, la hotarul cu Municipiul Craiova și comuna Malu Mare ;
- trup DN 65, situat în partea de nord a teritoriului administrativ, adiacent drumului național DN 65, la hotarul cu Municipiul Craiova și comuna Pielesti .

Prezenta documentatie de urbanism reglementeaza urbanistic o zona de cca. 13,87 ha, inclusa in trupul DN 65, care totalizeaza 664,32 ha. În prezent terenul studiat prin P.U.Z. in cea mai mare proportie are destinație agricolă fiind cultivat cu plante cerealiere.

Zona studiată alaturi de terenurile neconstruite cuprinde si zone construite pe terenurile din vecinatatea drumului judetean DJ 652A si drumului de exploatare : locuinte, spatii pentru depozite, spatii pentru comert en-gros, spatii pentru mica industrie, etc.

Menționăm ca **DISFUNȚIONALITĂȚI MAJORE** ale zonei:

- parcelarea zonei ca teren agricol, introdus în teritoriul intravilan, ca trup al localității Carcea, cu destinația de zonă de locuit, zona economica, de depozitare si servicii ;

- lipsa infrastructurii edilitare – alimentare cu apa si canalizare ;
- organizarea ca teren de exploatare agricolă, cu drumuri de exploatare, nemodernizate;

Toate acestea definesc **LIMITELE DE CONSTRUIBILITATE** ale zonei, conformând în cele din urmă , caracterul zonei.

POTENȚIAL DE DEZVOLTARE

Trupul DN 65 totalizeaza o suprafata de 664,32 ha din care zona studiata prin P.U.Z. este de 13,87 ha. Din zona studiata prin P.U.Z. a fost identificata o suprafata de teren de 10,04 ha , teren neconstruit, care reprezinta 72,39 % din intreaga zona luata in studiu.

- rezerva de teren care in prezent are destinatie agricola (culturi cerealiere) in viitor va avea destinatia de zona multifunctionala pentru industrie, depozite, institutii si servicii publice de interes general, echipamente edilitare.

Planul urbanistic zonal are in vedere propuneri cu termene de realizare mediu si lung , corespunzatoare etapei I si etapei de perspectiva. Care urmaresc :

- aprobarea P.U.Z și crearea regulamentelor de urbanism;
- crearea infrastructurii și a echipării tehnico- edilitare;
- dinamica schimburilor de terenuri între proprietari;
- cuprinderea zonei în programe și strategii de dezvoltare la nivel comunal;

2.2. ÎNCADRAREA ÎN LOCALITATE

POZIȚIA ZONEI FAȚĂ DE INTRAVILANUL LOCALITĂȚII

Zona studiată prin P.U.Z se situează în teritoriul extravilan al comunei Carcea, în partea de nord-est a trupului DN 65. Zona studiata prin P.U.Z. are forma aproximativ triunghiulara si este adiacenta la drumul judetean DJ 652A, în vecinătatea comunei Pielesti la est, fiind delimitată astfel:

- est – drum judetean DJ 652A
- vest – limita teritoriului intravilan al localitatii Carcea – Trup DN 65, partial drumul de exploatare De 136 /1
- sud – limita teritoriului intravilan, al localitatii Carcea – Trup DN 65.

RELAȚIONAREA ZONEI CU LOCALITATEA SUB ASPECTUL POZIȚIEI, ACCESIBILITĂȚII, COOPERĂRII ÎN DOMENIUL EDILITAR, SERVIREA CU INSTITUȚII DE INTERES GENERAL

Situarea în partea de nord-vest a teritoriului administrativ al comunei Carcea, adicent drumului judetean DJ 652A, in imediata vecinatate a municipiului Craiova si a

Aeroportului International Craiova conferă teritoriului studiat prin P.U.Z. un potențial de dezvoltare considerabil, în sfera domeniului comerțului / serviciilor și unitatilor economice.

Poziția terenului studiat prin P.U.Z., față de drumul județean DJ 652A și față de municipiul Craiova, asigură o accesibilitate facilă a utilizatori din viitoarea zona economica care a inceput sa se contureze de-a lungul drumului județean DJ 652A.

2.3.ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

2.3.1. RELIEFUL

Comuna Cârcea este situată în partea central-estică a Județului Dolj, în zona de nord a Câmpiei Olteniei, la est de râul Jiu și la 7 km în sud-estul Municipiului Craiova.

Întreg teritoriul administrativ al comunei Cârcea se situeaza in zona de contact a Câmpiei Române de la est de Jiu și Câmpia Leu - Dioști - Rotunda care este o prelungire a Podișului Getic în Câmpia Dunării.

Altitudinea absolută a acestui câmp este cuprinsă între 130-170 m și scade de la N-V spre S-E și de la vest la est, având cumpăna apelor mai aproape de Valea Jiului.

In cadrul teritoriului administrativ al comunei se întâlnesc terasele superioare ale Jiului (Simnic și Cârcea) cu altitudini absolute cuprinse între 100-130 m, dezvoltate in zona nordică a Câmpiei Olteniei de la est de Jiu.

Prin prospectiuni geologice au fost descoperite și puse in exploatare zăcăminte de petrol și gaze naturale, (exploatarea Cârcea), în teritoriul localității Cârcea existând in prezent o statie „Parc” distribuitoare de petrol care este în conservare.

Așezarea in teritoriu, in imediata apropiere de municipiul Craiova, in zona de câmpie înalta cu un relief fara diferente mari de nivel, cu un climat temperat-continental și solul specific precum și existenta zăcămintelor de petrol și gaze naturale sunt conditii naturale foarte favorabile pentru dezvoltarea comunei, localitatea Cârcea fiind un important centru agro-industrial.

2.3.2. REȚEAUA HIDROGRAFICĂ

Teritoriul comunei Cârcea se înscrie in bazinul hidrografic al râului Jiu, in zona cu resurse de apa subterana cu vulnerabilitate ridicata si cu resurse specifice mai mari decât resursa medie pe țară de 1 875 mc/locuitor. Zona are resurse de apa subterana ce necesită măsuri prioritare de protecție la poluare.

2.3.3. CLIMA

Comuna Cârcea se încadrează într-o zonă cu climat temperat - continental, cu o temperatură medie anuală de 108°C, o temperatură maximă absolută de peste 40°C și o temperatură minimă absolută sub -30°C.

Primul îngheț apare după 25 octombrie iar ultimul în perioada decada primă a lunii aprilie, rezultând un interval de peste 200 zile/an fara îngheț.

Cantitatea medie de precipitatii este de peste 520 mm/an. Vântul dominant are directia ENE-VNV.

Schimbările circulației generale a atmosferei de la un anotimp la altul sunt clar reflectate de modificările frecvenței vânturilor pe anumite directii.

Zona se caracterizează prin ierni blânde, primăveri timpurii, veri fierbinți și toamne prelungi.

2.3.4. CONDIȚII GEOTEHNICE

Din punct de vedere geologic, apar în bază depozitele vechi lavantine formate din pietrișuri, nisipuri stratificate și argile nisipoase, acoperite de depozitele de acumulare fluviatilă reprezentate în terasele râului Jiu.

Formațiunile interceptate de forajele geotehnice sunt de vârstă pleistocen mediu, pleistocen superior și sunt alcătuite din strat vegetal pe primii 0,2 – 0,25m, argilă cafeniu închis la cafeniu deschis, plastic consistentă, cu compresibilitate medie, umedă la foarte umedă până la 2,8 – 4,6 m și argile nisipoase cafenii, plastic consistente, cu compresibilitate medie, umede foarte umede de la 2,8 – 4,6m în jos.

Forajele geotehnice realizate nu au interceptat orizontul acvifer, acesta găsindu-se la adâncimi peste 10,00m.

Conform « Normativului privind documentațiile geotehnice pentru construcții » - indicativ NP 074 – 2007, amplasamentul se încadrează în categoria geotehnică 2, cu risc geotehnic moderat, și s-au avut în vedere :

- importanța normală la deosebită a construcției ;
- natura terenului (terenuri medii la bune de fundare) ;
- nivelul scăzut al apei, fără epuizmente ;
- risc neglijabil din punct de vedere al vecinătăților.

ÎNCADRAREA TERENURILOR DIN PUNCT DE VEDERE SEISMIC

În conformitate cu prevederile din Normativul P 100 - 2006 – amplasamentul studiat la nivelul P.U.Z. Localitatea Carcea – Trup DN 65 – Tarlaua 48 – DJ 652A - Comuna Carcea se găsește în zona "D", pentru care corespund :

- valoarea accelerației terenului pentru proiectare este $a_g=0,16g$;
- perioada de control (colț) este $T_c = 1,0s$;
- gradul $8 \frac{1}{2}$ de seismicitate (gradul 8 cu o perioadă de revenire de 100ani).

Pentru fazele finale de proiectare este necesară studierea locală a condițiilor geotehnice, pentru fiecare obiectiv în parte.

2.4. CIRCULAȚIA

Circulația se desfășoară pe traseul drumului județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 și a drumurilor de exploatare existente : De 136/1, De 236/1. Drumurile de exploatare din teritoriu asigură accesul la terenurile pe care în prezent se fac exploatarea agricole cerealiere.

Accesul în zonă studiată prin P.U.Z. se realizează prin, drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 și drumurile de exploatare existente menționate anterior.

Drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 sub aspect geometric se încadrează în categoria arterelor de circulație rutieră de categoria a-III-a cu 1 bandă de circulație pe sens. Drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 are îmbracaminti asfaltice și traseul nu prezintă declivități mai mari de 6%.

Sub aspect geometric, traseele drumurilor de exploatare prezintă profiluri transversale înguste, dar traseele nu prezintă declivități mai mari de 6%.

Sub aspectul densității menționăm procentul slab al ocupării terenurilor cu drumuri, ceea ce determină accesibilitatea redusă în zonă.

2.4.1. Aspecte critice privind desfășurarea, în cadrul zonei, a circulației rutiere existente.

Zona studiată se află în partea de nord-est a Comunei Carcea.

În prezent terenul inclus în zona studiată, în proporție de 72,39 % este neconstruit, fiind cultivat cu culturi cerealiere.

Axele principale de circulație ale zonei studiate sunt: drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6, artera carosabilă care mărginește amplasamentul studiat prin P.U.Z. pe latura de est și drumul de exploatare De 136/1 care mărginește zona studiată prin PUZ pe latura de vest. De remarcat că intersecțiile drumului județean DJ 652A cu celelalte drumuri din zonă nu sunt amenajate corespunzător, nu sunt sistematizate, acest fapt provocând perturbări în fluența circulației, datorită faptului că fluxul de pe direcțiile fără prioritate se înscrie greu pe direcția cu prioritate.

De-a lungul drumului județean DJ 652A sunt necesare de amenajat 3 intersecții cu drumurile de exploatare din zona De 136/1, De 236/1 și cu str. Carcea (fosta Aleea 3).

Profilurile transversale ale drumului județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 prezintă un carosabil de 7,00 m, fără trotuare adiacente.

De asemenea drumurile de exploatare ce converg în intersecțiile cu drumul județean DJ 652A, prezintă un carosabil de 6,00 – 7,00 m fără trotuare adiacente.

Principalele dotări specifice circulației și transportului în comun care au un impact major asupra capacității de circulație oferită de trama stradală majoră sunt spațiile de parcare organizate pentru autovehicule în staționare și instalațiile automate de semnalizare a intersecțiilor. Pentru parcare autovehiculelor în staționare, zona studiată prin P.U.Z. nu dispune de spații ceea ce conduce la parcare autovehiculelor la bordura trotuarelor. Parcare autovehiculelor este asigurată în incinta unităților existente în zonă.

Acest mod de rezolvare a parcerii conduce la o reducere importantă a capacității de circulație, având în vedere și profilurile transversale reduse ale străzilor.

În ceea ce privește propunerile de semaforizare a principalelor intersecții, trebuie menționat faptul că pentru a beneficia pe deplin de aportul acestora în buna desfășurare a circulației, este necesară funcționarea corespunzătoare a acestora precum și asigurarea ciclurilor de semaforizare în concordanță deplină cu valorile de trafic și direcțiile de deplasare a autovehiculelor. Modul concret de reorganizare a circulației corelat cu deschiderea de noi artere, va rezulta din cap. următor (3.4.).

2.5. OCUPAREA TERENURILOR

2.5.1. Principalele caracteristici ale funcțiilor ce vor ocupa zona studiată

În zona studiată se disting zone funcționale diferențiate sub aspect funcțional:

- zona pentru locuințe și funcțiuni complementare;
- zona pentru unități economice cu profil industrial și agricol;
- zona multifuncțională unități industriale, depozite, comerț, birouri și servicii;
- zona pentru circulații carosabile

2.5.2. RELAȚIONĂRI ÎNTRE FUNCȚIUNI

Deoarece zona studiată include alături de zone economice (82,84% - 11,49 ha din teritoriu -) și zone rezidențiale (5,19 % - 7200,00 mp din teritoriu) între zonele funcționale propuse la nivelul terenului studiat prin P.U.Z. se vor identifica relații directe fără a crea disfuncționalități majore în zonă.

2.5.3. GRADUL DE OCUPARE A ZONEI CU FOND CONSTRUIT

In zona studiata prin P.U.Z. au fost identificate 5 locuinte individuale cu regim de inaltime P+M, P+1+M, care au fost realizate in ultimii 10 ani. De asemenea in zona s-au identificat si unele unitati economice cu profil industrial sau depozitare.

Zona limitrofa zonei studiate prin P.U.Z. situata in partea de vest este reglementata urbanistic prin Planul Urbanistic Zonal – Localitatea Carcea – Trup DN 65 , proiect nr. 292/2012 care a stabilit ca functiune dominanta, zona destinata unitatilor economice industriale, de depozitare, comert si servicii de interes general. In aceste conditii pentru zona care face obiectul prezentului P.U.Z. pe terenurile libere se propun functiuni economice industriale, de depozitare, comert, servicii de interes general. In zona economica unitățile propuse vor fi nenocive pentru zona de locuit cu care se invecineaza si se vor caracteriza printr-o ocupare judicioasă a incintelor aferente.

2.5.4. ASPECTE CALITATIVE ALE FONDULUI CONSTRUIT

Zona locuințelor și funcțiilor complementare ocupă procentual – 4,61 % (7200,00 mp) din suprafața zonei studiate fiind reprezentata de locuințe individuale cu regim de înălțime P+1/2, locuințe cuplate cu regim de înălțime P+1/2, dispuse pe loturi individuale.

2.5.5. ASIGURAREA CU SERVICII A ZONEI, ÎN CORELARE CU ZONELE VECINE

Zona studiată prin P.U.Z. nu include instituții și servicii publice, de folosinta zilnica sau periodica, astfel ca cele 5 locuinte existente in zona studiata prin P.U.Z. vor beneficia de institutiile si serviciile publice propuse la nivelul Trupului DN 65.

2.5.6. ASIGURAREA CU SPAȚII VERZI

Zona destinata spatiilor verzi reprezinta 2,74% (3800,00 mp) din zona studiata si va include plantațiile de aliniament de-a lungul drumului judetean DJ 652A si spatiile verzi din incintele economice adiacente zonei de locuit existenta. Conform art. 5, alin (1) din Ordinul ministrului sanatatii nr. 119 din 2014 pentru aprobarea Normelor de igiena si sanatate publica privind mediul de viata al populatiei, unitatile economice cu capacitate de mica productie, comerciale si de prestari servicii, precum spalatorii auto, ateliere mecanice, tinichigerii, ateliere de tamplarie, etc. , care pot crea riscuri pentru sanatate sau disconfort pentru populatie prin producerea de zgomot, vibratii, mirosuri, praf, fum gaze toxice sau iritante, se amplaseaza la distanta de minim 15,00 m de ferestrele locuintelor. Distanta se masoara intre fatada locuintei si perimetrul unitatii, asigurandu-se mijloace adecvate de limitare a nocivitatilor, astfel incat sa se incadreze in normele din standardele in vigoare.

Plantatiile de aliniament propuse de-a lungul drumului judetean DJ 652A vor avea un rol estetic de protectie si de ameliorare a climatului si calitatii aerului

2.5.7. EXISTENȚA UNOR RISCURI NATURALE ÎN ZONA STUDIATĂ SAU ÎN ZONELE VECINE.

Zona studiată prin Planul Urbanistic Zonal Localitatea Carcea – Trup DN 65 – - Tarlăua 48 – DJ 652A - Comuna Carcea nu necesită lucrări de sistematizare verticală. In zona studiata nu se identifica riscuri naturale

2.5.8. PRINCIPALELE DISFUNȚIONALITĂȚI

a) CADRUL NATURAL

- teren cu pământuri macroporice

b) CADRUL CONSTRUIT

LOCUIREA

- zone construite aferente locuințelor individuale realizate după 1990, cu regim de înălțime parter, P+1, aflate în stare bună sau foarte bună;
- ocupare dezorganizată a parcelelor
- zone lipsite de utilități tehnico edilitare (alimentare cu apă - canalizare)

ACTIVITĂȚI URBANE DE INTERES GENERAL

- lipsa categoriilor de servicii de folosință periodică
- lipsa categoriilor de servicii de folosință zilnică
- existența categoriilor de instituții și servicii de folosință rară
- în zonă principalele activități urbane se desfășoară în trupul principal al localității Carcea ;

ACTIVITĂȚI ECONOMICE

- în prezent la nivelul terenului studiat prin P.U.Z. se practică agricultura pe cca. 72,39 % din teritoriu (10,04 ha) prin culturi cerealiere;
- în zona studiată există unități economice care funcționează în clădiri realizate după 1990, construcții industriale aflate în stare bună și foarte bună;
- în unitățile economice industriale, de depozitare, ateliere de mică producție existente se va urmări reorganizarea incintelor și interzicerea activităților care creează incomodități sau agresivitate asupra mediului natural / construit.
- zona studiată este afectată de instalațiile de extracție a petrolului administrate de SC OMV PETROM S.A. – sonde care în prezent sunt în conservare; Au fost identificate 3 sonde aflate în evidența SC OMV PETROM S.A. : S 505 Carcea, S 503 Carcea și S 513 Carcea. De asemenea S.N.T.G.N. Transgaz Medias S.A. a comunicat existența în vecinătatea zonei studiate prin P.U.Z. (în partea de nord) a unei sonde S 111 aparținând de Romgaz și fiind operată de Transgaz, precum și existența magistralei de transport gaze naturale Conducta Dn 300, față de care s-au instituit zone de siguranță de 20,00 m din ax, respectiv zona de protecție de 200,00 ml din ax. În zona studiată prin P.U.Z. s-a identificat doar existența zonei de protecție a conductei Dn 300 Panou SDE.

CIRCULAȚIE ȘI TRANSPORT

- accese carosabile care necesită lucrări de modernizare
- intersecții nemodernizate
- trasee cu elemente geometrice necorespunzătoare ca profil transversal înguste
- densitatea mică a drumurilor explicată prin categoria de folosință agricolă a terenurilor.
- intersecții conflictuale - circulația rutieră - feroviara

TRANSPORT RUTIER ÎN COMUN

- lipsa trasee de transport în comun între Craiova și Carcea

ECHIPARE TEHNICO- EDILITARĂ

- trasee LEA 110 Kv și LEA 20 Kv care traversează zona terenului studiat prin P.U.Z.;
- traseele existente ale unor magistrale edilitare de transport gaze naturale Transgaz și Romgaz în vecinătatea zonei studiate;

2.6. ECHIPARE EDILITARĂ

2.6.1. ALIMENTAREA CU ENERGIE ELECTRICĂ

SITUAȚIA ENERGETICĂ EXISTENTĂ

În zona studiată prin P.U.Z. - se află sub tensiune următoarele linii electrice aeriene de medie și înaltă tensiune:

- LEA - 20 KV
- LEA 110 KV
- Posturi de transformare 20/0,4 KV
 - aeriene
- Rețele de joasă tensiune care se alimentează din aceste posturi de transformare, parcurg toate căile de comunicație ale acestei zone în general în traseu aerian.
- Rețeaua de iluminat public nu există ;

Traseele acestor linii sunt materializate pe planșa de Reglementari urbanistice – Echipare edilitara, pl. Nr. 7.

2.6.2. ALIMENTARE CU APĂ - CANALIZARE

Comuna Cârcea este amplasată geografic la est de municipiul Craiova la o distanță de aproximativ 6 km. Accesul în comună se face din două direcții, pe de o parte din drumul național DN 65 Craiova – București în partea de nord sau din DN 6 Craiova – Caracal în partea de sud.

Localitatea Cârcea, la nivelul trupului principal dispune în prezent de un sistem centralizat de alimentare cu apă potabilă, iar în prezent se fac lucrări pentru realizarea unui sistem centralizat de canalizare la nivelul trupului principal, care să colecteze apele uzate menajere.

Totodată localitatea beneficiază de o infrastructură bine conturată, amintind aici rețele de gaze naturale, rețele electrice, rețele de telefonie sau fibră optică.

Reamintim cu această ocazie faptul că stația de apă Bordei și o serie importantă de rețele de apă se află amplasate pe teritoriul comunei Cârcea, din aceste rețele alimentându-se cu apă locuințe individuale din municipiul Craiova.

În zona studiată prin P.U.Z. Trup DN 65 – Tarlăua 48 – Dj 652A – comuna Carcea nu există rețele publice de alimentare cu apă și canalizare menajeră. Locuințele și unitățile economice existente în această zonă dispun de sisteme locale de alimentare cu apă și canalizare

2.6.4. PRINCIPALELE DISFUNȚIONALITĂȚI

- lipsa alimentării cu apă în sistem centralizat pentru locuințele, dotările și unitățile economice propuse în zonă.
- lipsa sistemelor de canalizare menajeră și pluvială în zonă
- traseele liniilor electrice aeriene LEA 20 Kv și LEA 110 Kv ce traversează zona de studiată și impun culoare tehnice de protecție de 12,0 m respectiv 17,50 m din ax.
- trasee rețele de transport gaze naturale presiune ridicată existente și propuse;
- sonde extractie petrol în conservare și trasee rețele transport la parcurile petroliere;
- trasee rețele de transport gaze naturale presiune redusă care nu acoperă întreaga zonă studiată;

2.7. PROBLEME DE MEDIU

2.7.1. RELAȚIA CADRULUI NATURAL- CADRUL CONSTRUIT

Analiză geotehnică asupra terenului studiat prin Planul Urbanistic Zonal – LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A a reliefat existența terenurilor cu nivel hidrostatic sub 10,0 m. Natura geotehnică a terenului nu determină măsuri speciale la fundarea construcțiilor.

2.7.2. EVIDENȚIEREA RISCURILOR NATURALE ȘI ANTROPICE

În zona studiată prin P.U.Z. nu s-au identificat terenuri expuse la riscuri naturale (alunecări de teren, inundații, etc).

2.7.3. MARCAREA PUNCTELOR ȘI TRASEELOR DIN SISTEMUL CĂILOR DE COMUNICAȚII ȘI DIN CATEGORIILE ECHIPĂRII EDILITARE, CE PREZINTĂ RISCURI PENTRU ZONĂ.

Zona studiată la nivelul P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A este delimitată de traseele drumului județean DJ 652A și drumurile de exploatare, care vor asigura fluența circulației carosabile la nivelul zonei studiate și la nivelul întregii comune. S-a avut în vedere amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor străzilor propuse cu drumul județean DJ 652A, cu asigurarea relațiilor de dreapta, respectiv de stânga.

În zona studiată la nivelul tramei stradale propuse grefate pe rețeaua existentă de drumuri de exploatare s-a avut în vedere amenajarea corespunzătoare a intersecțiilor străzilor de categoria a-II-a cu străzi de categoria a-III-a, cu asigurarea relațiilor de dreapta, respectiv de stânga.

2.7.4. EVIDENȚIEREA VALORILOR DE PATRIMONIU CE NECESITĂ PROTECȚIE

La nivelul teritoriului studiat prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A nu s-au evidențiat valori de patrimoniu ce necesită protecție.

2.7.5. EVIDENȚIEREA POTENȚIALULUI BALNEAR ȘI TURISTIC

Zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A nu se caracterizează prin potențial balnear.

Deoarece drumul național DN 65 Craiova – București și drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6, limita de nord, respectiv limita de est a zonei studiate sunt axe majore de deplasare în teritoriu spre alte localități din județ această zonă are valențe în preluarea turismului de tranzit pe direcția Craiova – București, București – Timișoara, Craiova – Caracal.

De asemenea vecinătatea Aeroportului Internațional Craiova în partea de nord a zonei studiate este o oportunitate în dezvoltarea turismului de afaceri, generat de marile unități economice existente pe platforma industrială a Municipiului Craiova (Ford, S.C. Popeci Utilaj Greu S.A., etc.)

2.8. OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI

Determinarea necesităților și opțiunilor beneficiarului, Primăria Carcea, la nivelul terenului studiat prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A a avut în vedere :

- solicitari pentru unitati economice, de depozitare, comert, servicii ;

Se evidențiază în principal:

- solicitari pentru unitati economice de tip industrial, depozite, comert en gros ;
- solicitări pentru dezvoltarea echipamentului edilitar - străzi modernizate rețele de alimentare cu apă, canalizare, alimentare cu gaze, telefonie.

Pe ansamblu aceste propuneri alături de solicitările beneficiarului vor avea ca efect dezvoltarea armonioasă a viitoarei zone economice, care se va constitui la nivelul trupului DN 65, separat de trupul principal al localității Carcea.

3.PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

Principalele studii de fundamentare cu caracter analitic în care se regăsesc caracteristicile zonei studiate au avut în vedere:

- aducerea la zi a suportului topografic/ cadastral
- condițiile geotehnice și hidrotehnice
- organizarea circulației și transporturilor.

La întocmirea P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea s-au avut în vedere propunerile incluse în P.U.G. Comuna Carcea pentru zona din vecinatatea zonei studiate prin P.U.Z. precum și propunerile Planului Urbanistic Zonal – Localitatea carcea – trup Dn 65 , din proiectul nr. 292/2012.

3.2. PREVEDERI ALE P.U.G.

Propunerile P.U.G Comuna Carcea pentru teritoriul studiat prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 au în vedere:

- evolutia in perspectiva a comunei Carcea;
- directiile de dezvoltare functionala in teritoriu;
- traseele coridoarelor de circulatie si de echipare prevazute in planurile de amenajare a teritoriului national, zonal si judetean;
- stabilirea si delimitarea teritoriului intravilan in relatie cu teritoriul administrativ al comunei Carcea;
- stabilirea modului de organizare a terenurilor in intravilan;
- zonificarea functionala in corelatie cu organizarea retelei de circulatie;
- organizarea căilor de comunicație rutieră - ierarhizarea arterelor de circulație rutieră;
- dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare - lucrările majore care au în vedere dezvoltarea echipării edilitare: alimentare cu apă, canalizare, alimentare cu energie electrică , telefonie;

3.3. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Condițiile geotehnice ale cadrului natural din teritoriul studiat prin P. U. Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A – Comuna Carcea nu impun măsuri speciale la fundarea construcțiilor.

Pentru zona studiată, din punct de vedere geotehnic este de semnalat stabilitatea generală a terenurilor și absența alunecărilor care oferă condiții favorabile pentru dezvoltarea construcțiilor de orice fel.

În zona studiată nu apar zone protejate cu peisaj și sit natural valoros, de asemenea zona nu se caracterizează prin potențial balnear.

3.4. MODERNIZAREA CIRCULAȚIEI

3.4.1 Organizarea circulației

Organizarea circulației în zonă se fundamentează pe caracteristicile traficului actual și de perspectivă preluând prevederile P.U.G./ P.U.Z., prevederi rezultate din studiul de circulație cu asigurarea unor accese corespunzătoare la locuințe, instituțiile publice stabilite în programul de urbanizare a zonei în ansamblul ei, precum și la obiectivele economice din zona studiată.

Pe terenul situat în intravilanul comunei Carcea, satul Carcea, județul Dolj, urmează a se construi o viitoare zonă economică pentru unități industriale, de depozitare și servicii. Terenul în suprafața de 11,49 ha, pe care se vor amplasa aceste investiții este situat în partea de nord-est a teritoriului administrativ al comunei Carcea și include terenuri aparținând domeniului public și din domeniului privat al persoanelor fizice și juridice.

1. Situația existentă

Drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 este modernizat, are lățimea carosabilă de 7,00 m și este încadrat pe ambele părți de acostamente cu lățimea de 1,60 m fiecare.

Pe sectoarele solicitate pentru amenajarea intersecțiilor drumului județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 cu străzile ce acced în viitoarea zonă economică drumurile se află în aliniament, având declivitatea cuprinsă între 0,72% și 1,13%.

În profil transversal lățimea îmbrăcămînții asfaltice este de 7,00m fiind încadrată de acostamente de cca 1,60 m fiecare.

Sectorul drumului județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6 din zona studiată prin P.U.Z. prezintă o serie de defecțiuni în carosabil:

- planeitatea suprafeței de rulare;
- rupturi de margine;
- fisuri și crăpături;
- faianțări;
- degradări din îngheț - dezgheț;
- tasări locale.

Acostamentele sunt neconsolidate, iar șanțurile laterale neîntreținute (pline de vegetație).

2. Soluția proiectată

Amenajările pe DJ 652A pe porțiunile ce delimitează la est zona studiată prin P.U.Z. în conformitate cu prevederile din Ordonanța nr. 43/1997, republicată în Legea nr. 82/1998, completată cu text actualizat la data de 29.05.2003 precum și cu prevederile din "Normativul pentru amenajarea la același nivel a intersecțiilor drumurilor în afara localităților" - indicativ C173-86, STAS 10144/2-91 și STAS 10144/4-95 vor avea în vedere realizarea de intersecții cu strazi de categoria a-II-a și categoria a-III-a, care vor asigura accesul în zona studiată prin P.U.Z.

Pentru a asigura un trafic fluent pe arterele majore, drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN 6, este propus pentru etapa de perspectivă să fie artera de categoria a-II-a cu 2 benzi de circulație pe sens.

În funcție de amplasamentul intersecțiilor dintre căile de acces în incintele din zona economică și DJ 652A, amenajarea acestora va trebui să asigure prioritate pentru fluxurile principale de trafic de pe DJ 652A.

Amenajarea în plan vertical a intersecțiilor se va realiza cu pante, contrapante, rigole la străzile din incintă ce intersectează DJ 652A, create pentru colectarea apelor pluviale.

3. Amenajări aferente DN 65 si DJ 652A

Drumul județean DJ 652A, în prezent artera carosabilă de categoria a-III-a, cu 1 bandă de circulație pe sens este propusă în etapa de perspectivă ca arteră de categoria a-II-a cu 2 benzi de circulație pe sens.

Avându-se în vedere supralărgirea părții carosabile și amenajarea intersecțiilor pentru DJ 652A, secțiunea șanțurilor existente se va transla la marginea platformei drumului nou creat.

Relieful terenului din zona de acces nu impune lucrări suplimentare care să asigure vizibilitatea între autovehiculele care circulă pe acest sector de drum.

La accesul în zona economică propusă, este obligatorie prevederea de marcaje rutiere, conform STAS 1848/7/1985 și de indicatoare rutiere conform STAS 1848/1/86, pe perioada și după executarea lucrărilor.

Traseul drumului județean DJ 652A se va amenaja pentru traficul interzonal și în zonă, pentru acest drum propunându-se în etapa de perspectivă un profil transversal caracteristic arterelor carosabile de categoria a-II-a.

Restul traseelor propuse la nivelul teritoriului s-au dimensionat pentru traficul din zonă, trafic de importanță locală în zona economică. Aceste trasee vor suferi unele corecturi în plan orizontal și vertical, condiții necesare pentru îmbunătățirea profilului transversal și longitudinal al străzilor respective.

Profiluri transversale caracteristice și soluțiile de amenajare pentru arterele de circulație s-au făcut în conformitate cu STAS 10144/1, STAS 10144/3, SR 10144/4, STAS 10144/5 care stabilesc elementele geometrice ale străzilor, calculul capacității de circulație a străzilor și a intersecțiilor de străzi.

Concomitent s-a ținut seama și de posibilitățile existente în teren, de dezafectările necesare pentru realizarea profilelor căutându-se echilibrul între necesar și posibilitate.

În funcție de caracterul traficului, s-a determinat categoria străzilor după cum urmează:

1. Străzi de categoria a-II-a

- Drumul județean DJ 652A Craiova – Carcea – DN6 ce delimitează zona în partea de est. Profilul transversal propus pentru etapa de perspectivă are lățimea carosabilă de 14,00 m, trotuarele de 2,50 m lățime și între acestea și carosabil este interpusă o zonă verde de 1,00 m lățime;

2. Străzi de categoria a-III-a

- Celelalte străzi propuse la nivelul Planului urbanistic zonal - LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea au profilul transversal propus cu lățimea carosabilă de 7,00 m, trotuarele de 1,00m lățime; intersecțiile cu arterele de circulație de categoria a-II-a sunt amenajate numai cu relații stânga ; Intersecțiile între străzile de categoria a-III-a se vor amenaja cu relații stânga - dreapta.
- Intersecțiile străzilor de categoria a-III-a sunt în general în unghi drept, normale și asigură toate relațiile. Pentru străzile de categoria a-III-a intersecțiile nu au amenajări speciale
- Intersecțiile la nivel se amenajează cu sau fără insule, în funcție de condițiile locale, având prevăzute de treceri pentru pietoni.

- Trecherile pentru pietoni vor fi amenajate în scopul deservirii persoanelor handicapate, în conformitate cu normativul C 239 - 94.
- În zonele de intersecție cu străzile de categoria a-II-a, profilul se va supralărgi creându-se câte o bretea pentru relația de dreapta.

3. Strazi de categoria aIV-a

- La nivelul zonei economice se vor amenaja artere carosabile de categoria a-IV-a cu profilul transversal propus cu lățimea carosabilă de 5,50 m, trotuarele de 1,00 m.

3.4.2. Transportul în comun

Pe arterele rutiere principale, drumul national DN 65 si drumul județean DJ 652A, artere tangente zonei studiate, se poate asigura continuitatea transportului care va face legatura cu Municipiul Craiova si celelalte localități din județul Dolj.

Prin crearea noilor străzi de categoria a-II-a, in zona studiată prin P.U.Z. liniile de transport în comun pot fi extinse în interiorul zonei.

3.4.3. Parcaje și garaje

Parcajele propuse a se realiza la sol vor fi amplasate adiacente strazilor de categoria a-II-a, care organizeaza zona studiată, precum și în alte sectoare unde terenul adiacent străzilor permite.

3.4.4. Circulația pietonală

Străzile existente propuse a fi modernizate precum și cele nou create sunt prevăzute cu trotuare de lățimi corespunzătoare în funcție de categoria străzii. Traversările pietonale la intersecțiile de străzi se vor amenaja în conformitate cu Normativul C 239-94 la cerințele persoanelor handicapate.

3.5. ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ - REGLEMENTĂRI

3.5.1. BILANȚ TERITORIAL

Zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea include 13,87 ha - suprafață care este destinată în procent de 5,19 % zonei de locuit, în procent de 82,84 % zonei pentru unitati economice, in procent de 9,23 % zonei pentru circulații carosabile și parcaje și 2,74 % zonei pentru spații verzi amenajate.

Bilanțul funcțiunilor propuse ne oferă următoarea repartiție procentuală a diverselor zone:

ZONE FUNCȚIONALE	PUZ LOCALITATEA CARCEA TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A			
	EXISTENT		PROPUS	
	HA	%	HA	%
1. ZONA DE LOCUIT AFERENTA LOCUINȚE INDIVIDUALE P, P+1/2	0,64	4,61	0,72	5,19
2. ZONA MIXTA UNITATI ECONOMICE INDUSTRIALE, DE DEPOZITARE, COMERT, INSTITUTII SI SERVICII PUBLICE DE INTERES GENERAL	-	-	11,49	82,84
3. ZONA UNITATI ECONOMICE INDUSTRIALE / AGRICOLE	1,90	13,70	-	-
4. ZONA CIRCULTIE CAROSABILA SI PIETONALA	1,29	9,30	1,28	9,23

5. ZONA SPAȚII VERZI, PLANTATII DE ALINIAMENT ADIACENTE CIRCULATII RUTIERE, PLANTATII DE PROTECTIE	-	-	0,38	2,74
6. TERENURI LIBERE NECONSTRUITE TEREN AGRICOL	10,04	72,39	-	-
TOTAL ZONA STUDIATA P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA - TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A	13,87	100,00	13,87	100,00

Această zonificare a avut la bază următoarele considerente:

- zonificarea funcțională la nivelul partiului urbanistic propus.
- schema circulației carosabile majore
- proprietatea asupra terenurilor
- drumurile existente în zonă.

În vederea etapizării intervențiilor urbanistice la nivelul P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea teritoriul studiat a fost împărțit în unitati teritoriale de referinta în funcție de fondul construit existent, nivelul de ocupare a terenurilor, de schema majoră a circulației rutiere etc. Criteriile principale de organizare arhitectural urbanistică a zonei au fost în principal următoarele:

- existenta unor construcții de locuit P, P+M, P+1 ÷2 - locuințe unifamiliale individuale și cuplate.
- asigurarea amplasamentelor pentru construcții destinate unităților economice industriale, de depozitare și servicii;
- asigurarea amplasamentelor pentru construcții destinate unităților de gospodărie comunală și echipare tehnico-edilitara;
- reorganizarea circulației carosabile la nivelul creșterii traficului în cadrul zonei economice, a legăturilor acestei zone cu celelalte zone funcționale ale Municipiului Craiova și ale trupului DN 65 al localității Carcea, cu care se învecinează la nord și la vest;
- integrarea și armonizarea noilor construcții și amenajerii în cadrul natural și cu vecinătățile.

3.5.2. REGLEMENTARI

Din necesități operaționale, rezultate din mărimea și complexitatea zonei studiate - au fost stabilite următoarele unități teritoriale de referință:

Li 1 - unitate teritoriala de referință aferentă zonei de locuit existente, cu regim de înălțime P+1/2, pentru locuințe individuale - delimitate de străzi propuse de categoria a-II-a și a-III-a. Procentul de ocupare optim pentru zona de locuit cu regim de înălțime P+1/2 este de 35 %, pentru a asigura confortul urban (însoțire, ventilare).

MIDS 1 și **MIDS 2** - unitati teritoriale de referință aferente zonei mixte pentru industrie, depozite, servicii, cu regim de inaltime P+4 - delimitate de străzi propuse de categoria a-II-a și a-III-a. Procentul de ocupare optim pentru zona mixtă cu regim de înălțime P+4 este de 80 %, pentru a asigura ocuparea optima a incintelor economice.

CR - unitate teritorială de referință aferentă circulațiilor carosabile

În cadrul acestor unitati teritoriale de referinta au fost identificate subzone functionale pentru care nu s-au delimitat unitati teritoriale de referinta distincte.

3.5.3. INDICI URBANISTICI

Pentru caracterizarea modului de folosire a terenului studiat prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A – Comuna Carcea s-a utilizat perechea de indicatori POT - CUT care sunt principalii indici urbanistici ai P.U.Z. propuși pe funcțiuni și categorii de intervenție.

P.O.T - procentul de ocupare a terenului

C.U.T - coeficientul de utilizare a terenului.

Din punct de vedere urbanistic, indicii POT și CUT exprimă următoarele aspecte:

- suprafața terenului considerat este componentă definitorie a indicilor POT și CUT, reprezentând sub aspect aritmetic factorul comun al celor două rapoarte.
- indicele POT ilustrează dimensiunea planimetrică de ocupare a terenului
- indicele CUT ilustrează dimensiunea spațială de utilizare a terenului considerat.
- din raportarea $CUT/POT = \frac{S_{desf}}{S_{constr}} = HM$ - numărul mediu de niveluri -

indicele HM este un factor de referință pentru construcții - care exprimă regimul mediu de înălțime al clădirilor.

Valorile indicilor POT și CUT se stabilesc pentru etapa de perspectivă prin limite maxime și minime, în funcție de destinația clădirilor, regimul de înălțime existent și propus și alți factori de influență .

Valorile indicilor POT și CUT se stabilesc prin limite minime și maxime în scopul interzicerii unei utilizări abuzive a terenului precum și pentru evitarea folosirii neraționale a terenurilor slab construite din intravilanul localităților.

În funcție de zonele funcționale indicii P.O.T și C.U.T. variază astfel:

1. Zona de locuit - locuințe cu loturi individuale

A. P+1/2 - loturi - 500 / 1000 mp - locuințe individuale POT 35%
CUT 1,20

La nivelul P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A Comuna Carcea s-au pastrat locuințele unifamiliale individuale, cu regim de inaltime P+1/2, existente.

2. Zonă multifuncționala industrie, depozite, comerț en gros, servicii, cu regim maxim de inaltime P+3/4

POT 80%
CUT 4,00

În cadrul unitatilor teritoriale de referinta au fost identificate subzone functionale, compatibile cu functiunea dominanta a unitatii teritoriale de referinta, pentru care indicii P.O.T. si C.U.T. s-au stabilit diferentiat, dupa fiecare caz particular in parte.

Pentru determinarea valorică a indicilor POT și CUT, în conformitate cu Legea 50/1991 și Ordinul MLPAT nr. 91/1991, precum și interpretarea corectă a acestora, s-au utilizat rezultatele analizelor efectuate asupra unui număr însemnat de ansambluri urbanistice din țara noastră și din alte țări , precum și informațiile referitoare la metodologiile de calcul utilizate pentru elaborarea acestora pe plan mondial.

Pe baza studiilor și operațiunilor efectuate s-au calculat valorile indicilor POT și CUT în funcție de numărul mediu de niveluri și categoriile tipologice ale ansamblurilor

urbane. Aceste valori au fost ordonate și organizate în formă de grilă, care sintetizează premisele și reglementările cuprinse în legislația din țara noastră în domeniul urbanismului.

Propunerea de organizare a indicilor valorici sub formă de grilă urmărește ca aceasta să se constituie într-un instrument de lucru operațional necesar în variate activități de urbanism.

În acest scop grila valorică concentrează un număr însemnat de informații, exprimate într-o formă clară, urmărindu-se evitarea unor erori sau confuzii. Principalele domenii de utilizare a grilei valorice sunt:

- elaborarea documentațiilor PUG și PUZ precum și a regulamentelor aferente acestora;
- avizarea și aprobarea documentațiilor ;
- eliberarea certificatelor de urbanism și autorizațiilor de construire
- Grila valorică poate fi utilizată de asemenea în activitatea de cercetare,

elaborarea unor lucrări necesare colaborării internaționale, precum și alte domenii sau activități în care este necesar să se precizeze modul de utilizare a terenului din intravilanul localităților.

Valorile numerice incluse în grilă s-au calculat în funcție de regimul de înălțime al clădirilor (numărul mediu de niveluri) și de tipologia morfologică a unităților teritoriale de referință. Valorile specificate în casele grilei reprezintă limite maxime și minime ale indicilor POT și CUT pentru cuplul de criterii în calcul (regim de înălțime și tipologie).

În conformitate cu reglementările cuprinse în Ordinul MLPAT nr. 91/1991 valorile indicilor POT și CUT se stabilesc pentru etapa de perspectivă". În consecință valorile cuprinse în grila valorică s-au calculat la nivelul de confort prezumat pentru această etapă în sensul urbanismului durabil, urmărindu-se astfel apropierea treptată a nivelului de confort de standardele europene.

Ca urmare, valoarea indicilor calculați include respectarea cadrului normativ în acest domeniu din care se constituie ca prioritate asigurarea suprafețelor de teren pentru amenajarea parcelelor, spațiilor verzi, înlăturarea deșeurilor și a altor obiective din sfera igienei urbane.

3.5.4. REGIMUL DE ÎNĂLȚIME

Regimul maxim de înălțime propus s-a stabilit în funcție de ;

- destinația clădirilor;
- marcarea unor puncte de interes, intersecții , capete de perspectivă, axe de compoziție.

Pentru construcțiile de locuit cu locuințe unifamiliale, (individuale – cuplate), dispuse pe loturi individuale se propune un regim maxim de înălțime P+1/2+M. Pentru zona economica s-a stabilit un regim maxim de înălțime de P+4.

3.5.5. REGIMUL DE ALINIERE

Criteriile care au stat la baza determinării regimului de aliniere al construcțiilor au fost următoarele:

- regimul de înălțime al construcțiilor existente și propuse;
- profilurile transversale caracteristice ale arterelor de circulație, asigurarea vizibilității în intersecții.
- efecte compoziționale(unitate, varietate)

- regimul de aliniere al construcțiilor indică limita maximă admisibilă de construire către străzi (regim de aliniere maxim admis).
Regimul de aliniere maxim este în general la 3,00 m de la limita de proprietate (aliniamentul parcelei la căile de comunicație).

3.5.6. CONDIȚII DE CONSTRUIBILITATE ȘI CONDIȚII DE CONSTRUIRE

Principalele probleme urbanistice cu care se confruntă operațiunile de parcelare și reparcelare sunt următoarele:

- confirmarea stării de constructibilitate a contextului zonal în care se înscrie terenul :
- precizarea modalităților prin care poate fi depășită starea de neconstructibilitate temporară a unor terenuri, precum și a prescripțiilor privind construirea în anumite zone;
- identificarea condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească parcelele rezultate din aceste operațiuni pentru a putea primi o construcție pe suprafața lor;
- precizarea condițiilor în care este permisă implantarea construcțiilor pe suprafața parcelei;
- recomandarea condițiilor în care poate fi realizat proiectul pentru a se înscrie în contextul existent;
- precizarea obligațiilor beneficiarilor privind realizarea pe suprafața parcelei a unor lucrări auxiliare;
- realizarea ocupării echilibrate a terenului prin respectarea restricțiilor sau prescripțiilor enunțate anterior.

3.5.6.1. Condițiile de constructibilitate ale terenului

Constructibilitatea este calitatea unui teren de a primi o construcție comportând sau nu fundații, a cărei destinație și caracteristici sunt compatibile cu atributele sale de fapt (legate în principal de natura terenului) și de drept (vizând servituțile care îl grevează.) Ea nu este o problemă strict urbanistică, având un pronunțat caracter juridic.

3.5.6.1.A Condiții generale de constructibilitate

Condițiile de constructibilitate sunt reglementate de documentațiile de urbanism și de cadrul legislativ general al țării, de respectarea lor putând depinde autorizarea operațiunilor urbanistice.

3.5.6.1.B. Condiții de constructibilitate ale terenului în zonele parcelate și reparcelate.

Pentru a fi constructibile , terenurile destinate folosinței private într-o zonă parcelată sau reparcelată trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- accesibilitatea la un drum public sau privat;
- echiparea cu rețele tehnico- edilitare;
- forme și dimensiuni care să permită amplasarea unor construcții pe suprafața lor, garantând confortul de locuire.

1. Accesibilitatea la drumurile publice sau private

Drumurile publice sau private dintr-o parcelare trebuie să corespundă normelor tehnice privind proiectarea și execuția acestora, asigurând circulația persoanelor, a vehiculelor ușoare sau a autoturismelor, precum și a utilajelor cu calibru mare pentru stingerea incendiilor, salubritate, etc.

Drumurile publice trebuie să se integreze în rețeaua generală de circulație, intersecțiile fiind amenajate pentru asigurarea unor condiții optime de vizibilitate (caracteristicile tehnice ale arterelor sunt conținute în STAS 10144/1-80, revizuit în 1989). Fundăturile trebuie prevăzute cu platforma corespunzătoare de întoarcere.

Circulația pietonală sau pentru vehicule ușoare poate fi, după caz, separată sau nu de arterele carosabile.

Parcarea trebuie asigurată în afara spațiului public de circulație.

Lipsa accesului la un drum public sau privat poate face o parcelă neconstruibilă. Depășirea acestei stări se poate face în plan local prin instituirea unei servituți de trecere iar la nivelul unei zone mai mari prin reparcelare, atunci când situația are un grad mare de repetabilitate.

Numărul acceselor la un drum trebuie să fie limitat în funcție de importanța traficului acestuia, amenajarea lor evitând posibilitatea oricărui risc pentru circulație. Accesesele se amplasează cât mai departe de intersecție.

Când terenul este deservit de mai multe drumuri, este recomandabil ca accesul să se facă din artera cu trafic mic.

2. Echiparea cu rețele tehnico- edilitare

Echiparea tehnico- edilitară constituie o condiție esențială de apreciere a construibilității zonei ce urmează a fi parcelată sau reparcelată.

Orice construcție nouă de pe parcelele rezultate din aceste operațiuni trebuie să fie racordată la rețelele publice de distribuție a apei potabile, de canalizare a apelor uzate, de alimentare cu energie electrică și telecomunicații.

Spațiile publice ale parcelărilor trebuie să beneficieze de asemenea de rețele electrice pentru iluminat și de posibilități de canalizare a apelor pluviale.

Lipsa echipării cu rețele de apă și canalizare pentru un teren de mari dimensiuni, a cărui echipare presupune cheltuieli excesive, poate antrena după sine fie declararea neconstruibilității zonei, fie după caz, admiterea unor soluții locale (puțuri pentru alimentare cu apă și evacuarea apelor uzate în sistem individual sau de grup, prin amenajarea unor fose septice conform normelor tehnice în vigoare). Această soluție poate conduce la admiterea unor dimensiuni pentru parcele ce pot asigura respectarea normelor sanitare.

3. Forma și dimensiunile parcelei

Un teren este construibil atunci când prin forma și dimensiunile sale, precum și în urma respectării regulilor de implatere a clădirilor, este apt să primească o construcție cu o suprafață desfășurată în concordanță cu destinația sa.

Formele accidentate sau rău conformate (alungite excesiv și înguste) pot face terenul parțial sau total neconstruibil.

Când situația se repetă pe suprafețe relativ mari, sunt recomandate operațiuni de reparcelare pentru o mai bună folosire a terenului urban.

Principalii factori care influențează dimensiunile parcelelor sunt:

- Condițiile cadrului natural;
- Funcțiunea principală a zonei în care sunt amplasate;
- Folosința terenului parcelelor;
- Tipul de locuire;
- Regimul de amplasare al construcțiilor pe teren caracteristic zonei;

- Accesul pe parcele (persoane, autoturisme, utilaje pentru paza contra incendiilor) și poziția față de drumuri.

- Posibilitățile de evacuare a apelor uzate

Ca o parcelă pentru locuințe să fie construibilă sub aspect dimensional, trebuie să îndeplinească în mod orientativ următoarele condiții:

a) Să aibă o suprafață minimă de 250 mp în cazul existenței rețelelor de alimentare cu apă și canalizare în zonă și de 750 mp când acestea lipsesc, fiind necesare amenajeri locale.

b) Să aibă o lățime minimă la stradă, stabilită diferențiat în funcție de regimul de amplasare al construcțiilor pe teren după cum urmează:

- minimum 6,0 m în cazul locuințelor înșiruite (două calcane laterale).

În cazul zonelor exclusiv rezidențiale construite în regim închis, este necesară existența unui drum de acces pentru vehiculele pompierilor, atunci când parcelele sunt amplasate în șiruri paralele.

- minim 9,0 m în cazul locuințelor cuplate

- minim 12,0 m în cazul locuințelor izolate

Un teren construibil permite înscrierea în suprafața sa a unui poligon de implantare a construcției, rezultat din retragerile impuse de condițiile de construire stabilite prin regulamentele de urbanism.

3.6.6.2 Condițiile de construire pe parcelă

Construcțiile se vor amplasa pe suprafața parcelelor ținând seama de necesitățile de izolare și protecție în raport cu vecinătățile, dar și de normele de înscriere sau de prevenire a incendiilor.

3.5.6.2.A Condiții de amplasare a construcțiilor pe parcelă

Condițiile de amplasare a construcțiilor pe teren se stabilesc într-o parcelare;

- în raport cu drumurile publice;
- în raport cu limitele separative (laterale și de fond):
- unele în raport cu altele pe aceeași parcelă.

1. Amplasare construcțiilor în raport cu drumurile

Amplasarea în raport cu drumurile publice se face ținând seama de :

- categoria drumului (STAS 10144/1-80);
- prescripțiile referitoare la protecția acustică a clădirilor (P 116- 07)
- înălțimea construcțiilor;
- destinația clădirii;
- amplasarea construcțiilor învecinate;
- normele de estetică urbană

Retragerea clădirilor nou propuse se stabilește:

- față de aliniament;
- în raport cu axul străzii

Amplasarea construcțiilor față de aliniament se face în următoarele condiții:

- pe aliniament;
- retras de la aliniament

Retragerea construcțiilor din aliniament se face când se are în vedere următoarele obiective:

- înscrierea în regimul de aliniere existent;
- lărgirea drumului (construcțiilor noi sunt retrase spre interiorul parcelei);
- obținerea unor distanțe de protecție în cazul arterelor foarte circulante;

- obținerea lățimii minime admisibile a frontului la stradă, în cazul parcelelor de formă neregulată, atunci când nu este posibilă operațiunea de reparcelare.

2. Amplasarea construcțiilor față de limitele laterale și posterioare ale parcelei.

Construcțiile realizate pe o parcelă vor fi amplasate la o distanță minimă față de limitele laterale și limita posterioară a acesteia egală cu jumătatea înălțimii la cornișă (dar nu mai puțin de 3,0 m) cu următoarele excepții:

- când clădirea se lipește de două coloane învecinate, formând un front continuu;
- când clădirea se lipește de un calcan al clădirii învecinate, menținându-se distanța de $\frac{1}{2}$ (dar au mai puțin de 3,0 m) față de celelalte trei limite ale proprietății.
- Aceste retrageri urmăresc izolarea construcției

Distanța minimă de 3,0 m se majorează la 4,0 m când parcela alăturată locuinței conține construcții cu funcție de producție sau servicii și la 6,0 m în cazul unei unități productive. Această retragere urmărește protecția construcției

1. Amplasarea construcțiilor unele față de altele pe aceeași parcelă.

Implantarea construcțiilor unele în raport cu altele pe aceeași parcelă se face în principal ținând seama de normele de înscriere și de măsurile preventive de pază contra incendiilor.

Distanța minimă dintre corpurile distincte de clădiri va fi egală cu jumătatea din înălțimea la cornișă a clădirii celei mai înalte, dar nu mai puțin de 3,0 m.

Anexele locuințelor se pot amplasa la calcan cu alte corpuri de clădiri sau pe limita de proprietate, cu condiția respectării prevederilor Codului civil.

3.5.6.2. B - Condiții privind conformarea și dimensionarea construcțiilor propuse a se realiza

Autorizarea construcției pe parcele poate fi însoțită de recomandarea unor condiții în care trebuie realizat proiectul, referitoare la înălțimea și aspectul exterior al clădirilor.

1. Înălțimea construcțiilor

Regimul de înălțime al construcțiilor într-o zonă parcelată sau reparcelată se stabilește ținând seama de următoarele elemente:

- înălțimea construcțiilor existente în zonă sau din vecinătatea acestora;
- funcționalitatea
- respectarea siluetei urbane și a scării orașului
- respectarea zonei de vizibilitate a monumentelor sau siturilor protejate;
- realizarea unei volumetrii variate

Prin definiție parcelările presupun construcții cu puține niveluri, iar operațiunile de reparcelare sunt obligate prin însăși natura lor la respectarea, în măsura posibilităților, a regimului de înălțime existent.

2. Aspectul exterior al construcțiilor

Aspectul exterior al construcțiilor este recomandat prin certificatul de urbanism pe baza datelor conținute în regulamentele locale ce însoțesc documentațiile de urbanism.

Racordările se referă la materiale, culori, forma acoperișurilor, detalii de arhitectură etc.

Când zona parcelată sau neparcelată se află în vecinătatea, sau după caz, în interiorul unei zone construite cu regim de protecție, prescripțiile referitoare la aspectul noilor construcții vor fi foarte amănunțite.

3.5.6.2.C. Condiții de realizare a unor lucrări auxiliare construcțiilor pe suprafața parcelei.

Lucrări auxiliare construcției ce trebuie realizate pe suprafața parcelei sunt:

- rezervarea spațiilor pentru parcaje
- realizarea de plantații și spații verzi pe suprafața parcelei precum și protecția celor existente;
- construcția împrejmuirilor

În cazul locuințelor individuale, obligația de a asigura spațiile de parcare pe terenul propriu revine locuitorilor zonei, iar în cazul celorlalte funcțiuni (servicii publice, activități comerciale, industrie mică) ce revine instituțiilor în cauză sau comunității locale.

Menținerea sau crearea de plantații și spații verzi în acord cu importanța construcției noi, poate fi reglementată prin recomandările înscrise în certificatul de urbanism. Aceste spații private se vor alătura celor publice, a căror realizare condiționează autorizarea operațiunilor de parcelare sau reparcelare.

3.6. DEZVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE

3.6.1. ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ

A. SITUAȚIA ENERGETICĂ PROPUȘĂ

În noul ansamblu economic propus consumatorii de energie electrică sunt locuințe individuale – P+1/2 (M) existente și viitoarele unitati economice.

Stabilirea sarcinilor de calcul pentru consumatorii casnici și economici s-a făcut pe baza Normativului de proiectare a rețelelor electrice de distribuție publică - indicativ PE 132/95 și I7/2011.

Din centralizarea sarcinilor de calcul la nivel de post trafo, rezultă necesitatea executării a minim 2 posturi trafo 20/0,4 KV cu unitate de 400 KVA.

Aceste posturi trafo 20/0,4 KV - 1 - 400 KVA vor fi racordate prin racorduri 20 KV subteran din LEA - 20 KV – existente și din extinderile de rețea propuse prin PUZ.

Sunt necesare de asemenea rețele de distribuție subterane de joasă tensiune și aeriene pentru iluminat public, racorduri la locuințe, consumatorii edilitari și social-culturali.

Pentru zonele industriale se vor stabili ulterior funcție de specificul activității necesarul de rețele de medie tensiune și de posturi de transformare.

3.7.2. TELECOMUNICAȚII

În zona nouă ce urmează a fi sistematizată pentru unitati economice se propune instalarea unei centrale telefonice automată de generație nouă conectată prin cabluri cu fibră optică (F.O.) care va fi capabilă să ofere servicii de bandă largă potențialilor solicitanți din zonă. Prin infrastructura ce se va construi, se va oferi în plus posibilitatea conectării directe prin fibră optică a agenților economici la solicitarea acestora.

Se pot folosi astfel servicii de telefonie vocală clasice suplimentare, precum și servicii moderne (internet, transmisii de date de mare viteză, circuite închiriate pe F.O., servicii X-DSL, videotelefonie, etc.

Pe traseul cablului interurban existent se va crea un culoar de protecție de 3 m (stânga, dreapta), iar în zonele de subtraversare platforme betonate, se vor poza dale ce pot fi îndepărtate în cazul unor avarii sau amenajări.

De-alungul tramelor stradale propuse se vor înființa rețele Tc în canalizații sau aeriene (comune cu cele electrice), ce vor respecta staturile în vigoare 6290-631 și 632.

3.7.3. ALIMENTARE CU APĂ - CANALIZARE

Zona economica propusa in prima etapa va fi echipata cu sisteme individuale de alimentare cu apa si canalizare. Odata cu realizarea sistemului centralizat de alimentare cu apa si canalizare la nivelul trupului DN 65 al localitatii carcea, viitoarele unitati economice din zona studiata prin P.U.Z. se vor racorda la sistemul centralizat care se va realiza.

A. Lucrări de alimentare cu apă

La nivelul trupului DN 65 al localitatii Carcea se are in vedere urmatoarea schema tehnologică pentru sistemul de alimentare cu apă::

- sursa – puțuri forate cu adâncimea de 90 m, legate la gospodăria de apă prin conducte de aducțiune de la puțuri, echipate cu pompe submersibile.
- gospodăria de apă care cuprinde:
 - o rezervoare de apă de $V = 500 - 700$ mc. din beton
 - o stația de pompare hidrofor
 - o stația de clorinare cu hipoclorit de sodiu
 - o spațiu pentru eventuala stație de tratare în vederea reducerii ionului de amoniu.

Rețeaua de distribuție a apei va fi realizată din conducte de polietilenă de înaltă densitate (PEID) PN6 cu diametre cuprinse între 100 mm – 200 mm și branșamente $\Phi 32$ mm, îngropate la adâncimea minimă de 1,20 m (adâncimea de îngheț).

Rețeaua va asigura transportul debitului maxim orar și al celui pentru stingerea incendiului din exterior de 10 l și va fi echipată cu hidranți de incendiu supraterani, vane de linie și de sectorizare montate în cămine din beton sau PVC.

În eventualitatea unui parteneriat cu Compania de Apă Oltenia, se propune realizarea – în incinta Stației de apă Bordei – a unei stații de pompare și a unui racord de apă ce va deservii întreaga zonă.

Amintim că stația de apă Bordei se găsește amplasată pe teritoriul comunei Cârcea.

B. Lucrări de canalizare menajeră

Principalele lucrări propuse prin studiul sunt:

- rețea de canalizare cu tubulatură PVC
- stații de pompare în rețeaua de canalizare
- stație de epurare mecano – biologică compactă

1. Rețeaua de canalizare

Rețeaua de canalizare se amplasează pe drumurile publice, pe mijlocul uneia din benzile de circulație. Execuția rețelei se va face cu tubulatură PVC KG cu diametrul $\Phi 250$ și $\Phi 315$ mm, cu o lungime totală de 11704 m, îmbinate etanș cu mufe și garnituri din cauciuc. Căminele rețelei de canalizare se vor realiza din polietilenă cu diametrul $\Phi 1000$ mm și adâncime până la 3,5 m, peste această adâncime urmând să fie utilizate căminele prefabricate din beton armat. Săpăturile necesare pentru execuția rețelei de canalizare se vor executa parțial mecanic și parțial manual, fiind permanent asigurate de sprijiniri de maluri adecvate.

Marea majoritate a zonelor se canalizează gravitațional, apele uzate fiind

conduse către stația de epurare.

Tate străzile vor fi canalizate.

Căminele de vizitare se vor dispune la distanța medie de 35 m, ele fiind amplasate cu precizie la faza următoare de proiectare.

2. Stații de pompare în rețeaua de canalizare

Câteva zone ale localității vor fi canalizate prin intermediul unor stații de pompare pentru ape uzate, din cauza unor pante neadecvate ale terenului și a cotelor minime ale acestora foarte joase.

Din stațiile de pompare apele uzate sunt evacuate prin conducte de polietilenă de înaltă densitate în primul cămin cel mai apropiat al unei canalizări gravitaționale.

În eventualitatea unui parteneriat cu Compania de apă Oltenia se propune – pentru locuințele din zona de vest a cartierului – realizarea unei stații de epurare și a unei stații de pompare ape uzate menajere cu deversarea apei în canalul menajer existent pe E70.

3. Stația de epurare a apelor uzate.

A fost aleasă o stație de epurare mecano – biologică, modulară, supraterană, compactă, containerizată, tip ADIPUR ori similare, care cuprinde următoarele elemente amplasate suprateran pe o platformă din beton armat:

- modulul tehnologic de echipamente – container suprateran
- sistemul modular de epurare mecano – biologică – confecție metalică supraterană cu trei compartimente termoizolate:
 - decantor primar
 - bazin cu nămol activ cu nitrificare, denitrificare
 - decantor secundar lamelar
- instrumente de măsură
- modul de comandă și automatizare

Sistemul propus oferă următoarele avantaje:

- stația este compusă din echipamente complet prefabricate.
- construcție robustă din materiale anticorozive
- echipamente fiabile de la producători bine cunoscuți
- este modulară – poate fi executată în etape
- este unitară – rezolvă problemele tehnologice într-un mod sigur care este verificat în diverse aplicații
- are un grad înalt de automatizare.
- timp de montaj în șantier foarte scurt
- necesită personal redus pentru exploatare.

Potrivit „Studiului de impact asupra sănătății populației privind amplasarea stațiilor de epurare tip ADIPUR” elaborat de Centrul de sănătate publică din Tg. Mureș aparținând Ministerului sănătății – cu nr. 547/29.04.2009, amplasarea acestor instalații nu se mai face în baza art. 11 din O.M.S. nr. 536/1997 ci la distanțele prezentate în studiu, astfel:

Tip instalație	Capacitate (m ³ /zi)	Distanța minimă de protecția sanitară (m)
Modul mecano-biologic	520 m ³ /zi	50 m
Unitate deshidratare nămol	4,8 - 96	50 m
Unitate dezinfecție cu UV		50 m

Aceste distanțe sunt satisfăcute cu prisosință în situația amplasamentului ales pentru stația de epurare.

3.7.4. GOSPODĂRIE COMUNALĂ

În zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea, în zona unităților economice semnalăm necesitatea amenajării de platforme pe care se vor amplasa containere pentru colectarea deșeurilor menajere, care vor fi transferate la platforma de gunoi regională de la Mofleni, prin servicii de salubritate specializate.

În zona locuințelor individuale și la nivelul viitoarelor unități economice, colectarea deșeurilor se va face pe fiecare parcelă; evacuarea se va realiza periodic prin serviciile de salubritate comunale.

3.8. PROTECȚIA MEDIULUI

3.8.1. DIMINUAREA PÂNĂ LA ELIMINAREA SURSELOR DE POLUARE

În zona studiată nu au fost identificate surse de poluare a factorilor de mediu apă, aer, sol.

3.8.2. PREVENIREA PRODUCERII RISCURILOR NATURALE

Pentru asigurarea zonei de locuit la inundații există lucrări hidrotehnice – canale de desecare, care vor permite colectarea apelor pluviale.

3.8.3. EPURAREA ȘI PREPARAREA APELOR UZATE.

La nivelul zonei studiate sistemul propus de canalizare menajeră și canalizare pluvială va fi racordat la stația de epurare propusă, fără a impune o epurare și o preepurare a apelor uzate înainte de deversarea în canalizarea ansamblului. Pentru viitoarele unități economice, în funcție de specificul activităților se vor impune măsuri suplimentare de preepurare a apelor uzate înainte de a fi colectate în sistemul centralizat de canalizare menajera propus pentru trupul DN 65.

3.8.4. ORGANIZAREA SISTEMELOR DE SPAȚII VERZI

În zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea sistemul spațiilor verzi este reprezentat de:

- plantațiile de aliniament - spațiile verzi adiacente căilor de comunicație rutieră;
- plantațiile de protecție propuse în zonele economice adiacente zonelor de locuit;

Centralizând suprafețele cu destinația de spații verzi se obține un total de 3800,00 mp, cca. 2,74% din suprafața studiată prin P.U.Z.

La spațiile verzi propuse se adaugă și plantațiile care se găsesc pe parcelele individuale din zona de locuit și din incintele viitoarelor unități economice, care contribuie la creșterea microclimatului în zona de locuit.

3.8.5. PROTEJAREA BUNURILOR DE PATRIMONIU - PRIN INSTITUIREA DE ZONE PROTEJATE.

În zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea nu au fost identificate valori de patrimoniu care să instituie un regim de zone protejate.

3.8.6.REFACERE PEISAGISTICĂ ȘI REABILITARE URBANĂ

Prin completarea echipării edilitare a zonei, prin regimul construcțiilor propuse, prin organizarea circulației și prin zonificarea funcțională propusă se are în vedere reabilitarea zonei.

Intervențiile prioritare stabilite prin P.U.Z asigură realizarea cadrului construit care să permită integrarea armonioasă a zonei studiate în teritoriu.

3.8.7.VALORIFICAREA POTENȚIALULUI TURISTIC ȘI BALNEAR

Zona studiată nu evidențiază potențial balnear.

Situarea zonei, adiacent unor artere rutiere principale de acces din și în teritoriu (DN 65 și DJ 652A), precum și vecinătatea cu Aeroportul Internațional Craiova oferă premisele dezvoltării unui turism de tranzit.

În zonă pot să apară dotări de turism cu spații de cazare tranzit, alimentație publică)

3.8.8. ELIMINAREA DISFUNCȚIONALITĂȚILOR DIN DOMENIUL CĂILOR DE COMUNICAȚIE ȘI REȚELELOR EDILITARE MAJORE

Organizarea zonei studiate pe baza unei trame majore de circulație carosabilă asigură o legătură fluentă atât în cadrul localității CARCEA – TRUP DN 65 – Comuna Carcea, cât și cu Municipiul Craiova și celelalte localități ale județului.

În organizarea circulației locale s-a avut în vedere racordarea la circulația de interes zonal eliminându-se stările conflictuale din circulația rutieră.

3.9. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

3.9.1. LISTA OBIECTIVELOR DE UTILITATE PUBLICĂ

La nivelul zonei studiate au fost propuse următoarele obiective de utilitate publică:

- modernizare drumului județean DJ 652A ca stradă de categoria a-II-a
- străzi noi propuse ca artere de categoria a-III-a.
- parcaje pentru unitatile economice, instituțiile și serviciile publice din zona studiată prin P.U.Z.
- parcaje adiacente drumului județean DJ 652A;
- echipare tehnico- edilitară prin sistemele propuse pentru rețele de :
 - alimentare cu energie electrică
 - telecomunicații
 - alimentare cu apă
 - canalizare
 - stație de epurare
- amenajare spații verzi
 - plantatii de aliniament adiacente cailor de comunicare rutiera
 - plantatii de protecție în zonele economice
 - instituirea zonelor protejate:
 - tehnologic (linii electrice aeriene LEA 110 Kv, 20 Kv, rețele de transport gaze naturale, petrol, sonde)

3.9.2. IDENTIFICAREA TIPULUI DE PROPRIETATE ASUPRA BUNULUI IMOBIL

Analiza tipului de proprietate asupra terenului din zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A – Comuna Carcea a identificat următoarele tipuri de proprietate asupra terenurilor:

- terenuri proprietate publică de interes local, categorie în care intră drumurile publice ;
- terenuri proprietate privată aparținând persoanelor fizice sau juridice.
Terenurile din zona studiată prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea sunt în cea mai mare parte terenuri proprietate privată aparținând persoanelor fizice și juridice.

3.9.3.DETERMINAREA CIRCULAȚIEI TERENURILOR ÎNTRE DEȚINĂTORI, ÎN VEDEREA REALIZĂRII OBIECTIVELOR PROPUSE

În funcție de propunerile formulate prin P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea a fost determinată circulația terenurilor între deținători, după cum urmează:

- terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea publică a unității administrativ - teritoriale- pentru :
 - a) completarea tramei stradale (străpungeri, corectări de traseu, lărgirea profilului transversal.)
 - b) realizarea obiectivelor de utilitate publică propuse prin P.U.Z.
- terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea privată a unității administrativ teritoriale
- terenuri aflate în proprietate privată, destinată concesiunii
- terenuri aflate în proprietatea privată destinate schimbului.

4. CONCLUZII - MĂSURI ÎN CONTINUARE

PLANUL URBANISTIC ZONAL - LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea este documentația de urbanism care stabilește reglementările specifice pentru viitoarea zonă economică a localității Carcea.

P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 - TARLAUA 48 – DJ 652A – Comuna Carcea are caracter de reglementare specifică a dezvoltării urbanistice a zonei studiate, cuprinzând prevederi coordonate, etapizate care asigură corelarea dezvoltării urbanistice complexe a zonei studiate cu prevederile Planului Urbanistic General al Comunei Carcea.

P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A Comuna Carcea stabilește obiectivele, acțiunile prioritățile, reglementările de urbanism (permisiuni- restricții) necesar a fi aplicate la nivelul zonei studiate în utilizarea terenurilor și conformarea construcțiilor.

În vederea stabilirii categoriilor de intervenție a reglementărilor și restricțiilor impuse, P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A Comuna Carcea a fost întocmit în corelare cu teritoriul localității Carcea și cu teritoriul administrativ al Comunei Carcea. Analiza multicriterială a zonei studiate a avut drept scop confirmarea stării de construibilitate a contextului urban pentru zona viitoarea zona economică – TRUP DN 65 – Comuna Carcea.

Beneficiarul va analiza propunerile P.U.Z-ului corelate cu costul lucrărilor propuse, pentru declararea stării de construibilitate a zonei în vederea gestionării terenului vizat de P.U.Z. LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea.

Pe terenurile cu condiții de construibilitate definitive în urma propunerilor Planului Urbanistic Zonal au fost analizate și posibilitățile de parcelare și reparcelare

pentru viitor. Condițiile de amplasare a construcțiilor pe parcelă vor fi analizate minuțios în volumul II.

Regulamentul aferent Planului Urbanistic Zonal care explică și detaliază sub forma unor prescripții și recomandări strategia și prioritățile necesare a fi aplicate în utilizarea terenurilor construcțiilor în zona economică – LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea

Validarea propunerilor PLANULUI URBANISTIC ZONAL - LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 – TARLAUA 48 – DJ 652A - Comuna Carcea se va face prin informarea și consultarea populației prin grija beneficiarului.

Informarea și consultarea populației se face prin dezbaterile publice și expunerea P.U.Z în cadrul unei expoziții (de regulă la primărie).

Organizarea consultării este anunțată în presă sau în alte mijloace.

În urma informării și consultării populației pot apărea observații și amendări ale propunerilor P.U.Z-ului.

Introducerea observațiilor considerate valabile și însușite de organele locale rezultate din consultarea populației intră în grija beneficiarului.

PLANUL URBANISTIC ZONAL - LOCALITATEA CARCEA – TRUP DN 65 TARLAUA 48 – DJ 652A aprobat capătă valoare juridică devenind instrument legal ce va sta la baza activității Consiliului Local al Comunei Carcea, pentru problemele legate de gestiunea și dezvoltarea urbanistică a zonei ce a făcut obiectul P.U.Z-ului.

Pe baza P.U.Z-ului aprobat se eliberează certificate de urbanism și autorizații de construire și se poate justifica respingerea unor cereri de construire neconforme cu prevederile acestuia.

Odată cu aprobarea, P.U.Z-ul capătă valoare juridică constituindu-se în act de autoritate al administrației publice locale PUZ este operabil în justiție pentru clarificarea conflictelor ce pot apărea între persoane fizice, ca și între administrația locală și persoane fizice sau alte situații.

Întocmit

Arh. Nicoleta Pârvănescu