

ROMANIA
JUDETUL CONSTANTA
MUNICIPIUL CONSTANTA
CONSILIUL LOCAL

HOTARARE

Privind aprobarea documentatiei " **Aspecte critice, premize de dezvoltare si regulament – cadru** " din P.U.G. preliminar

Consiliul Local al municipiului Constanta, intrunit in sedinta ordinara din data de 25.11.1999.

Luand in dezbateri expunerea de motive a domnului Primar Gheorghe Mihaesi, raportul Comisiei de organizare urbanistica, amenajarea teritoriului, realizarea lucrarilor publice, protectia mediului inconjurator, conservarea monumentelor istorice si de arhitectura nr.2, referatul Serviciului de Urbanism ;

Vazand prevederile din Legea nr. 50 / 1991, republicata, privind autorizarea executarii constructiilor, ale Ordinului 91 / 1991 al MLPAT, precum si ale Hotararii Guvernului nr. 525 din iunie 1996, pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism ;

In temeiul prevederilor art. 20, lit. " m " si art 28 din Legea 69 / 1991, privind administratia publica locala, modificata ;

HOTARASTE

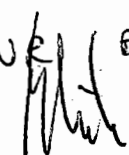
Art. 1- Se aproba documentatia " Aspecte critice, premize de dezvoltare si regulament – cadru " din P.U.G. preliminar,, conform anexei ce face parte integranta din prezenta hotarare.

Art. 2 Directia Administratie Publica Locala va comunica prezenta hotarare Directiei Urbanism si Prefecturii Judetului Constanta in vederea aducerii la indeplinire.

Prezenta hotarare a fost adoptata de 28 consilieri din 31 membri.

CONSTANTA
NR. 653 / 25.11. 1999

PRESEDINTE SEDINTA,

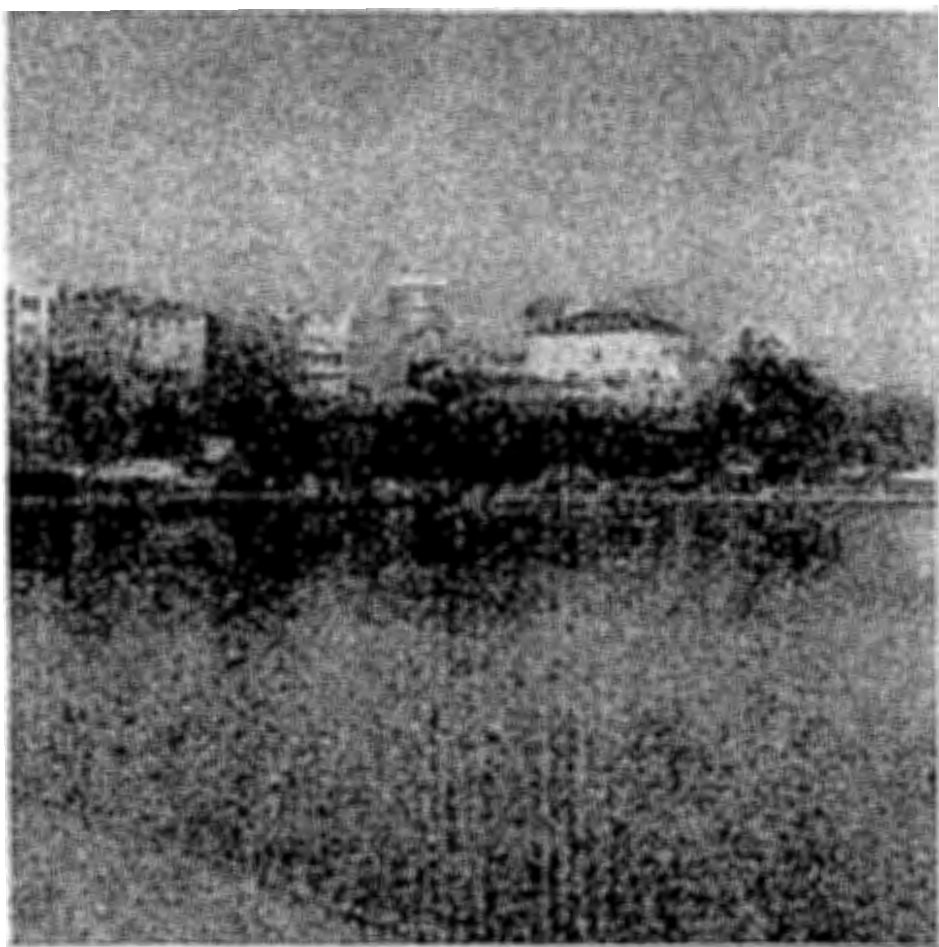
BUCUR (BUTOI)


PUG
Municipiul
CONSTANTA

PUG CONSTANTA

PUG PRELIMINAR (CADRU)

ASPECTE CRITICE SI PREMISE DE DEZVOLTARE



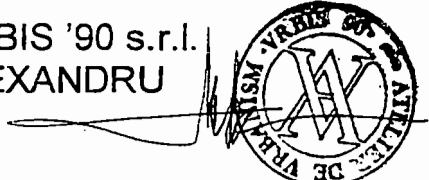
AVELIER
DE
VRBANISM
AV
VRBIS 90

PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA

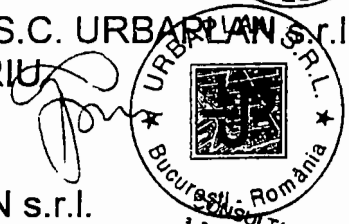
PUG PRELIMINAR (CADRU) **ASPECTE CRITICE** **ȘI PREMISE DE DEZVOLTARE**

BENEFICIAR: CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA
Contract nr. 24 - 03.09.1997

PROIECTANT GENERAL: S.C. URBIS '90 s.r.l.
Director: Prof. Dr. Arh. Sandu ALEXANDRU



COORDONATOR GENERAL - ELABORATOR: S.C. URBAN PLAN S.r.l.
Director: Arh. Gabriel PASCARIU



MANAGER: S.C. URBAN DESIGN s.r.l.
Director: Arh. Monica RĂDULESCU



EDITOR: S.C. ARHITEXT INTELISOFT
Director: Arh. Arpađ ZACHI



PRELUCRARE DIGITALĂ: S.C. VIRTUAL WORLD DESIGN
Director: Ing. Angelo MORASSI



PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA**PUG PRELIMINAR (CADRU)
ASPECTE CRITICE ȘI PREMISE DE DEZVOLTARE****Colectiv de elaborare**

Șef proiect: Prof. Dr. Arh. Sandu Alexandru

Coordonare generală: Arh. Gabriel Pascariu

Coordonare editare: Arh. Arpad Zachi

Coordonare procesare digitală: Ing. Angelo Morassi

Managementul proiectului: Arh. Monica Rădulescu

Autori (întocmitori de capitole):

Arh. Ion Beșteliu

Ing. Florin Chiperi

Arh. Dan Adrian

Arh. Gabriel Pascariu

Ec. Victor Platon

Arh. Monica Rădulescu

Arh. Marilena Riga

Arh. Arpad Zachi

Ing. Dinu Zaharescu

Procesare digitală: stud. ec. Romeo Juncu

Procesare text: stud. Nadina Andreea Pascariu

Editare: Arhitext Intelsoft

CUPRINS

1. INTRODUCERE	5
2. DATE DE SINTEZĂ.....	6
3. RELAȚII TERITORIALE.....	8
3.1 POZIȚIA MUNICIPIULUI ÎN SPAȚIUL MACRO-REGIONAL	8
3.2 ANALIZA SWOT ȘI OPȚIUNI STRATEGICE ÎN PROFIL TERITORIAL	9
4. RELAȚII INTRAURBANE.....	11
4.1 PROFILUL ECONOMIC.....	11
4.1.1 Principalele ramuri industriale existente în municipiul Constanța.....	15
4.1.2 Dezvoltarea sectorului IMM.....	16
4.1.3 Specializări economice ale municipiului Constanța.....	17
4.2 POTENȚIALUL DEMOGRAFIC	19
4.2.1 Structura demografică și educațională	20
4.2.2 Resursele de muncă și structura profesională a populației.....	21
4.3 LOCUIREA	23
4.3.1 Elemente de morfologie urbană	24
4.3.2 Scenarii de dezvoltare a locuirii.....	26
4.4 ECHIPAMENTE PUBLICE.....	28
4.4.1 Elemente introductive.....	28
4.4.2 Infrastructura instituțională	30
4.4.3 Infrastructura tehnico-edilitară.....	39
4.5 STRUCTURA URBANĂ.....	54
4.5.1 Caracterizare de ansamblu	54
4.5.2 Delimitări structurale.....	56
4.5.3 Portul și relația port - oraș - potențial de evoluție	57
4.5.4 Structuri spațiale adiacente structurii centrale: Mamaia și Palazu Mare.....	61
5. MEDIUL.....	64
5.1 CONDIȚII GEOTEHNICE	64
5.1.1 Aspecte generale	64
5.1.2 Zonare geotehnică a teritoriului.....	65
5.2 STAREA MEDIULUI	69
5.2.1 Aerul.....	69
5.2.2 Nivelul fonic.....	73
5.2.3 Calitatea apelor	74
5.2.4 Gestiunea deșeurilor	81
6. ANALIZA SWOT LA NIVELUL MUNICIPIULUI	86
7. OPȚIUNI STRATEGICE MAJORE.....	96
8. ZONE DE INTERVENȚIE PRIORITARE.....	101
8.1 POTENȚIAL DE INTERVENȚIE ȘI SCHIMBARE	101
8.2 ZONE ȘI TIPURI DE INTERVENȚIE	103
9. CONCLUZII.....	108
10. REFERINȚE BIBLIOGRAFICE	109
CARTOGRAME ȘI PLANȘE.....	110

TABELE ȘI FIGURI ÎN TEXT

Tabel nr. 1: Date statistice generale pentru municipiul Constanța	6
Tabel nr. 2: Puncte tari și slabe la nivelul relațiilor teritoriale.....	9
Tabel nr. 3: Oportunități și amenințări la nivelul relațiilor teritoriale	10
Tabel nr. 4: Evoluția salariilor în Municipiul Constanța.....	14
Tabel nr. 5: Locul județul Constanța în ierarhia națională a societăților comerciale.....	16
Tabel nr. 6: Evoluția populației în Constanța, Mamaia și Palazu Mare	19
Tabel nr. 7: Sporul natural în Constanța, la nivelul anului 1996	20
Tabel nr. 8: Structura populației active în 1992.....	21
Tabel nr. 9: Locuințe după destinația clădirii de locuit (în municipiu)	23
Tabel nr. 10: Elemente și nivel general de echipare a centrelor urbane	31
Tabel nr. 11: Principalele categorii și tipuri de echipamente pentru centre urbane cu rang	31
Tabel nr. 12: Structura capacității de cazare a stațiunii Mamaia	35
Tabel nr. 13: Lucrări hidrotehnice pe raza municipiului Constanța.....	49
Tabel nr. 14: Caracteristici ale Portului Constanța	59
Tabel nr. 15: Tipuri de terminale existente în portul Constanța.....	60
Tabel nr. 16: Tabel cu principalii indicatori de calitate a apei	74
Tabel nr. 17: Concentrațiile principalilor parametri din acviferul superior.....	75
Tabel nr. 18: Concentrațiile principalilor parametri din acviferul inferior	75
Tabel nr. 19: Valori ale parametrilor chimici de calitate, în zona costieră.....	78
Tabel nr. 20: Valorile medii ale principalilor indicatori de calitate	79
Tabel nr. 21: Valorile medii ale principalilor indicatori de calitate	79
Tabel nr. 22: Ipoteze majore de dezvoltare,	99
Tabel nr. 23: Rezistență /permisivitate la schimbare.....	101
Tabel nr. 24: Zone și tipuri de intervenție operaționale majore	105

Figura nr. 1: Evoluția structurii economice a Municipiului Constanța	13
Figura nr. 2: Evoluția populației în Constanța la datele de recensăminte și alte date intermediare, relevante	20
Figura nr. 3: Ierarhia domeniilor de activitate după structura populației active în 1992	22
Figura nr. 4: Schemă grafică a disponibilităților de teren pentru dezvoltare în municipiul Constanța pentru următorii 10 ani.....	27
Figura nr. 5: Schema principalelor ipoteze de dezvoltare a municipiului Constanța în perspectiva deceniului următor	100

1. INTRODUCERE

Prezenta documentație reprezintă o fază de sinteză a studiilor de fundamentare, care precede elaborarea PUG-ului propriu-zis al Municipiului Constanța. În cadrul prezentei documentații sunt cuprinse elementele relevante identificate prin documentațiile anterioare, constituind o primă filtrare a volumului foarte mare de informații pe care acestea îl oferă. Trebuie afirmat de la bun început că toate aceste documentații constituie un patrimoniu valoros, care nu este decât parțial valorificat prin prezenta sinteză, el urmând a constitui un fond de referință major pentru faza de PUG și RLUMC (Regulament Local de Urbanism al Municipiului Constanța). Este recomandabil, de altfel ca și după finalizarea și aprobarea PUG+RLU, studiile de fundamentare să fie gestionate de un colectiv de specialiști ai Consiliului Local și actualizate în raport cu evoluțiile care au loc, constituind astfel un material de fundamentare a viitorului PUG+RLU, la nivelul anilor 2010-2015.

Sinteza de față intitulată PUG-Preliminar¹ (sau Cadru, conform titlaturii din tema-cadru) își propune să deschidă și să clarifice direcțiile de urmat pentru elaborarea PUG+RLU și este structurată pe mai multe capitole, abordând într-un mod integrat problematica municipiului, de la nivelul relațiilor teritoriale și până la cele care țin de structura sa urbană complexă. Sunt cuprinse aspectele economice majore, problematica portului și sectorul turistic, apoi cele demografice și de locuire și în fine componentele infrastructurii urbane - tehnice și instituționale. Un loc important îl ocupă probleme de mediu, calitatea factorilor de mediu și sursele de poluare. În cazul Constanței, datorită specificului poziției geografice și a importanței socio-economice a resurselor naturale, mediul trebuie să constituie un pivot al oricărei strategii de dezvoltare viitoare.

În partea finală a documentației sunt reflectate structurile urbane actuale, în raport cu o anumită omogenitate stabilită multicriterial și a pretabilității acestora la un anumit tip de politică de dezvoltare urbană determinate prin intervenții și operațiuni specifice. Aceste elemente constituie premise ale structurării teritoriului în zone funcționale și UTR (unități teritoriale de referință) pe baza cărora se va întocmi PUG+RLUMC.

O problematică aparte în elaborarea unui plan de dezvoltare urbană o reprezintă identificarea unor elemente-cheie ale strategiei, care pot deveni reperele viitorului plan. Aceste elemente pot fi de natură economică și spațială și țin de anumite opțiuni ale factorului decizional într-o anumită conjunctură.

Cu ocazia precedentelor întâlniri cu beneficiarul au fost luate în considerare drept premise majore ale unei viitoare decizii strategice, aspectele privitoare la tranzitarea României de către petrolul Caspic, prin utilizarea capacităților de primire ale portului Constanța și a traseelor de oleoducte care pornesc din această zonă și care pot fi în principiu conectate la o rețea europeană. Deși efectele economice directe ale unui asemenea scenariu, asupra dezvoltării orașului nu sunt semnificative, efectele colaterale, indirecte și mai ales oportunitățile care se deschid (contacte de afaceri, spații pentru birouri, imagine, turism etc.) pot constitui elemente suport pentru construirea unei strategii viabile de dezvoltare a municipiului.

¹ Denumirea de PUG Preliminar este conformă cu ultimele prevederi normative de MLPAT.

2. DATE DE SINTEZĂ

Datele de mai jos prezintă câteva caracteristici generale ale municipiului la nivelul anului 1996, conform valorilor din "Fișa localității". Principalele elemente care pot fi remarcate sunt: tendința lentă de scădere a populației, reducerea atractivității orașului, scăderea populației salariale, în ansamblu și mai ales în sectorul industrial, indicii scăzuți ai confortului locuirii și scăderea numărului de locuințe noi construite anual, un nivel mediu al echipării instituționale și tehnico-edilitare, o creștere a sectorului învățământului universitar public și mai ales privat. Capacitatea de cazare turistică este ridicată, dar peste 85% funcționează sezonier în perioada estivală.

Tabel nr. 1: Date statistice generale pentru municipiul Constanța

	valori absolute	valori relative
Suprafața totală	12645 ha	
din care:		
suprafață intravilan	5995,2 ha (aprobat 1996)	
din care Portul	1754 ha	
suprafață agricolă	5057 ha	
Populația totală	346830 locuitori	
din care:		
femei	178835	51,6%
Natalitate		7,4‰
Mortalitate		9,3‰
Spor natural		-1,9‰
Spor migrator		-3,0‰
Salariați - total	125245	361,1/1000 locuitori
Număr mediu salariați în agricultură	3401	2,7%
Număr mediu salariați în industrie	27620	22,1%
Număr mediu salariați în construcții	14186	11,3%
Număr mediu salariați în transport	38262	30,5%
Număr mediu salariați în activități financiare bancare și de asigurări	1564	1,2%
Locuințe existente	113784	328,1/1000 locuitori
Suprafața locuibilă	3986857 mp	11,5 mp /locuitor
Locuințe terminate	95	
Lungimea străzilor orășenești	409 km	
din care:		
modernizate	381 km	93,2%
Lungimea simplă a rețelei de distribuție a apei și potabile	528.8 km	
Lungimea simplă a rețelei de canalizare	557.7 km	
Cinematografe și instalații cinematografice	4	
Teatre și instituții muzicale	7	
Unități PTT	40	

	valori absolute	valori relative
Abonamente la radio si radioficare	86832	250,4/1000 locuitori
Abonamente la televiziune	90032	259,6/ 1000 locuitori
Abonați la serviciul telefonic cu plată	82020	236,5/1000 locuitori
Unitati de învățământ total	164	
Grădinițe de copii	67	
Școli din învățământul primar si gimnazial	47	
Licee	25	
Școli profesionale de maiștri și postliceale	21	
Săli de clasa și cabinete școlare	1522	
Institute de învățământ universitar	4	
Elevi înscriși total	66068	
Elevi înscriși in învățământ liceal.	19066	28,9%
Studenti înscriși	9515	274,3/10000 locuitori
Studenti înscriși sector privat	1198	
Spitale sector public	4	
Dispensare medicale teritoriale	37	
Policlinici publice și private	11	
Paturi de asistență medicală	2850	8,2/1000 locuitori
Medici	814	426,1 locuitori/1 medic
Stomatologi	178	1948,5 locuitori/1 stomatolog
Personal mediu sanitar	2654	130,7 locuitori/1 cadru mediu
Unități de cazare	99	
Locuri în unități de cazare	27826	802,3/10000 locuitori
Hoteluri	75	
din care: în Mamaia	64	
Locuri în hoteluri	22004	634,4/10000 locuitori
din care în Mamaia	20200	
Campinguri	3	
Locuri în campinguri	5394	

Statutul: Municipiu, reședință de județ și localitate urbană de RANG I - respectiv municipiu de importanță națională cu influență potențială la nivel european - alături de celelalte 6 centre urbane cu peste 300.000 locuitori din România, conform celei mai recente propuneri de clasificare a localităților din cadrul PATN - Secțiunea IV, Rețeaua de localități.

Componentă: Constanța, Palazu Mare (sat aparținător) și Mamaia (localitate componentă fără populație stabilă conform Recensământului din 7 ianuarie 1992).

Populația municipiului la 1 ianuarie 1999 a fost de 342.394 locuitori cu aproape 1,5% mai mică decât în iulie 1996. Municipiul a cedat locul al II-lea în ierarhia națională (după populație) municipiului Iași, din 1998, după mulți ani de dominare a plutonului celor 7 orașe foarte mari din România.

3. RELAȚII TERITORIALE

3.1 POZIȚIA MUNICIPIULUI ÎN SPAȚIUL MACRO-REGIONAL

Municipiul Constanța este un oraș cu funcții economice complexe, de importanță națională, regională, județeană și locală. Funcția portuară ocupă un loc primordial atât în valoarea producției globale, cât și prin importanța sa comercială, fiind urmată ca importanță de funcțiile balneoclimaterică și turistică și de cea industrială și comercială. Aceste domenii determină principalele relații interjudețene, naționale și internaționale ale orașului.

Prin rolul administrativ pe care îl are la nivel județean, municipiul are funcții bine determinate, exprimate prin concentrarea de echipamente publice și de interes public, care satisfac necesitățile populației din județ. Totodată municipiul este o "poartă de intrare" în zona litoralului românesc, fiind înconjurată de o serie de stațiuni de odihnă cu o bază de primire amplă (Mamaia, Năvodari, Eforie, Techirgiol).

Concentrarea pe teritoriul orașului a unor instituții de cercetare științifică, de învățământ și cultură, financiar - bancare, prezența Bursei Maritime, a unor consulatate și reprezentanțe internaționale sporesc importanța și rolul regional al Constanței.

Poziția strategică a municipiului, la intersecția unor căi de comunicație majoră reprezintă de asemenea o determinantă funcțională majoră. Astfel la nivelul teritoriului municipal se intersectează sau debușează artere rutiere, feroviare și fluvio-maritime de importanță națională. Municipiul este de asemenea conectat la transportul aerian prin legătura directă și rapidă cu aeroportul Mihail Kogălniceanu, aeroport echipat și pentru zboruri internaționale și unde se află și un centru regional de control și dirijare a zborurilor.

Municipiul Constanța, prin mărimea sa și concentrarea activităților antropice exercită o influență puternică în teritoriu, cu extensii care depășesc limitele județului Constanța, sau ale regiunii Dobrogea. În același timp el exercită o puternică influență pe un teritoriu limitat, care cuprinde unități administrativ teritoriale din imediata sa vecinătate² și care constituie zona periurbană a orașului, cu o populație care depășește 450000 locuitori.

În perspectiva unei dezvoltări continue a activităților economice și a echipării acestui teritoriu, el poate deveni a două aglomerare urbană a țării. Orice strategie de dezvoltare teritorială a municipiului trebuie în mod realist să țină cont de această perspectivă, care poate fi mai apropiată sau mai îndepărtată temporal în raport cu conjunctura macro-economică și geo-politică.

De altfel una din problemele majore ale Constanței este dependența sporită de o serie de factori economici și politici exogeni.

² Conform studiului de fundamentare pentru relații periurbane: "Studiu de potențial în zona periurbană a Municipiului Constanța", această zonă cuprinde 14 UAT, dintre care 5 orașe, cu 34 de localități: Năvodari, Corbu, Lumina, Ovidiu, Poarta Albă, Basarabi, Valu lui Traian, Mihail Kogălniceanu, Cumpăna, Agiea, Techirgiol, Eforie, Tuzla și Topraisar.

3.2. ANALIZA SWOT ȘI OPTIUNI STRATEGICE ÎN PROFIL TERITORIAL

Punctele tari și cele slabe țin de structura și forțele endogene, care se manifestă la nivelul municipiului și pot reprezenta elemente de susținere a unei viitoare strategii de dezvoltare în profil teritorial.

Tabel nr. 2: Puncte tari și slabe la nivelul relațiilor teritoriale.

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
Unul din cele 7 orașe foarte mari (peste 300000 locuitori), din România după București	Poziția excentrică în cadrul regiunii și a județului
Unul din marile orașe - port din bazinul Mării Negre	Relații deficitare pe direcția nord și nord-vest (cu nordul regiunii și cu nordul și vestul țării)
Cel mai mare centru urban din Dobrogea	Legătura feroviară cu sudul litoralului necorespunzătoare
Centru administrativ al județului Constanța	Tranzitarea zonei construibile de magistrale de transport a gazului și țițeiului
Accesibilitate bună în raport cu capitala țării	Lipsa unor unități industriale performante și în domeniul de vârf
Poziție cheie față de magistrale de transport rutier, feroviar, naval și aerian	Existența unor zone periferice rurale sau semi-rurale, slab dezvoltate
Poartă maritimă principală a României	
Poartă de acces către stațiunile litorale	
Existența unor echipamente publice de interes național, regional și județean (spitale, universități, institute de cercetare, Bursa Maritimă, consulate etc.)	
Existența unor valori de patrimoniu de importanță națională	

Oportunitățile și amenințările reprezintă factori cu preponderență exogeni, asupra cărora nu se poate exercita un control direct și care pot avea un impact previzibil asupra dezvoltării orașului în profil teritorial. Acești factori sunt importanți pentru susținerea unei anumite direcții strategice, menite să valorifice o oportunitate, sau să contracareze o amenințare.

Constanța face parte din Regiunea de Dezvoltare nr. 2 - SUD-EST, împreună cu județele Tulcea, Brăila, Galați, Buzău și Vrancea, fiind alături de Galați unul dintre cele mai mari centre urbane ale regiunii.

În prezent se află în curs de pregătire o strategie de dezvoltare a regiunii, menită să constituie baza programelor de finanțare din Fonduri Europene Pre-Structurale pentru perioada 2000 - 2006. Accesul la Fondurile Pre-Structurale, sau de Pre-Aderare (ISPA, SAPARD, PHARE), constituie o oportunitate pentru dezvoltarea pe termen mediu în domeniul industrial, al reconversiei forței de muncă, al infrastructurii majore și al protecției mediului.

Tabel nr. 3: Oportunități și amenințări la nivelul relațiilor teritoriale

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
Dezvoltarea sectorului turistic în următorul deceniu ca urmare a unei strategii naționale în domeniu	Lipsa unei strategii de dezvoltare regională
Existența unor proiecte macro-economice în domeniul exploatărilor petroliere, cu impact asupra activităților din zona litorală	Lipsa unei strategii de dezvoltare locală
Prospectiunile petroliere de pe platforma continentală a Mării Negre	Modificările fundamentale din ultimele decenii ale caracteristicilor unor factori naturali (curenții marini, depunerile aluvionare, scufundarea plăcii continentale etc.)
Existența unor planuri aprobate de amenajare a teritoriului județean și a zonei litoralului românesc, care pot oferi suport pentru decizii strategice	Poluarea Mării Negre în general și a zonei litoralului românesc în particular
Dezvoltarea unor sisteme moderne de transport și de transfer a persoanelor și mărfurilor	Instabilitatea politică în anumite zone din vecinătatea bazinului Mării Negre și din Peninsula Balcanică (inclusiv în zone riverane Dunării)
Proiectul pentru construirea unui pod rutier și feroviar peste Dunăre, în nord-vestul Dobrogei (care va asigura legătura cu Moldova)	
Semnarea unor convenții regionale pentru protecția bazinului Mării Negre	
Crearea Regiunii de dezvoltare SUD-EST și implementarea unei politici de dezvoltare regională în România	
Existența unor surse de finanțare externă pentru infrastructuri majore	

Viitoarea strategie de dezvoltare în profil teritorial va fi fundamentată pe principiul de valorificare a "punctelor tari" și "oportunităților", dar și pe atenuarea "punctelor slabe" și pe contracararea "amenințărilor". Accentul pe una sau alta dintre componente depinde de opțiunile și prioritățile autorităților locale.

4. RELAȚII INTRAURBANE

4.1 PROFILUL ECONOMIC

Constanța face parte din categoria orașelor care au apărut și s-au dezvoltat datorită activităților comerciale - portuare. Alături de activitatea portuară rezultată mai ales din necesitatea schimburilor de produse, treptat s-a dezvoltat și activitatea meșteșugărească care a transformat orașul într-un centru al micii producții manufacturiere. Dezvoltarea industrială a orașului a început practic în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în urma intensificării relațiilor comerciale și a extinderii amenajărilor portuare.

Dezvoltarea continuă a portului a determinat apariția zonelor mari de antrepozite și a industriei prelucrătoare. Acestea au fost amplasate în partea de sud a orașului formând zona antreprizelor și industriilor. Această zonă ocupă azi, în cartierul Palas o suprafață de peste 140 ha.

La sfârșitul primului război mondial statisticile oficiale menționau existența a 23 unități industriale mici profilate în producția bunurilor de larg consum. Tot atunci au început să apară noi întreprinderi în domeniul industriei alimentare textile și metalurgice.

După 1950 în orașul Constanța s-au construit numeroase întreprinderi industriale specifice industrializării socialiste. Primele unități care au luat ființă în această perioadă sunt: Fabrica de celuloză și hârtie (1959), Uzina de superfosfați și acid sulfuric de la Năvodari³ (1959), Fabrica de conserve din legume și fructe Ovidiu (1952), Întreprinderea de morărit și panificație (1963), Întreprinderea pentru industrializarea cărnii (1964), Întreprinderea integrată de lână.

Resursele naturale, cu excepția celor specifice mediului marin, nu au constituit un suport semnificativ pentru dezvoltarea unei industrii de anvergură. Principalele resurse din teritoriul municipiului și din jurul acestuia sunt:

- apele subterane care asigură alimentarea cu apă a municipiului Constanța în proporție de 80 %;
- zăcăminte de petrol existente în platforma continentală a Mării Negre sunt exploatate începând cu anul 1987;
- minereu de fier la Palazu Mare (zăcămintul fiind la mare adâncime nu permite încă să se treacă la exploatarea lui la scară industrială);
- carierele de dolomit de la Ovidiu;
- apa Mării Negre, care prin compoziția chimică, prin salinitatea redusă, prin contrastul termic aer-apă, prin acțiunea valurilor și a aerosolilor constituie un factor natural care favorizează o formă specială de cură – talasoterapia, indicată în tratamentul mai multor afecțiuni (astm bronșic, anemii, rahitism, afecțiuni ale aparatului locomotor, etc.);
- nisipul plajelor – factor important în creșterea rezistenței organismului la acțiunea agenților nocivi;
- bioclimatul marin – cura heliomarină poate fi practică în intervalul mai – septembrie și este o formă de climato – terapie solicitantă a sistemului nervos neurovegetativ / endocrin.

³ Constanța a cuprins în perioada 1950 - 1968 mai multe teritorii administrative printre care și Năvodari și Ovidiu.

Spațiul dobrogean și platoul continental al mării oferă un sortiment mai variat de resurse, care a determinat anumite dezvoltări industriale cum sunt cele din zona Midia - Năvodari. Astfel, dezvoltarea industriei chimice și petrochimice, la nord de Constanța, a fost legată de baza de materii prime piritele cuprifere de la Altin - Tepe, care se găsesc la o distanță de circa 70 km și carierele de calcar de la Ovidiu, care sunt întrebuințate la fabricarea acidului sulfuric. La aceasta s-a adăugat ulterior materia primă adusă din import (Vietnam). Fluosilicatul de sodiu obținut la Navodari este un produs de bună calitate fiind exportat în trecut în Ungaria, Austria, Maroc, Israel, Iugoslavia, Brazilia, Chile, Franța, Germania, Italia, Japonia.

Altă resursă naturală cu un areal mare de răspândire care furnizează materia primă pentru industria materialelor de construcții din zonă este piatra de construcție. Într-o serie de ramuri industriale se folosesc calcarele care se exploatează la Adamclisi, Basarabi, Ovidiu, Techirghiol. Obiectul exploatarei de la Basarabi îl formează calcarele cretoase și cretă senoniană, folosite exclusiv în industria cimentului⁴. La Ovidiu se exploatează calcare jurasice compacte, fin granulate de culoare alb-gălbuie, pe alocuri cu tonuri roșcate. Calcarele sunt întrebuințate în industria varului și a cimentului. Se mai exploatează argila caolinoasă de la Defcea, Mircea Vodă și Cuza Vodă nisipul verde glauconitic și nisipul de culoare roșcată de la Siminoc.

Regiunea din care face parte Municipiul Constanța este lipsită de o bază energetică continentală proprie. Constanța nu dispune de surse proprii de energie primară suficiente care să-i permită o acoperire corespunzătoare a bazei sale de energie. Cărbunile trebuie adus de la o distanță de 350 km iar energia apelor nu poate fi luată în considerare din lipsa unei rețele hidrografice cu debit bogat și permanent.

Este important de reținut că dezvoltarea exploatărilor petroliere în largul Mării Negre a început să furnizeze cantități considerabile de petrol și gaze asociate. Platoul continental al Mării Negre a indicat rezerve suplimentare de hidrocarburi prospectate în prezent de un consorțiu internațional⁵

Forajele efectuate pe platoul continental al Mării Negre au indicat surse de hidrocarburi parțial valorificate prin punerea eșalonată în funcțiune începând cu anul 1987 a unor instalații de foraj marin. Zilnic se extrag din platforma circa 2.000 de barili de țiței. Se exploatează și gaze naturale care sunt transportate printr-o conductă lungă de aproximativ 80 km lungime la terminalul de la Capul Midia. Constanța nu este racordată la rețeaua națională de gaze.

În fine nu trebuie omisă resursa agricolă, prezența solurilor fertile oferind bune condiții culturilor cerealiere, agricultura zonei cunoscând o dezvoltare rapidă după cel de-al 2-lea război mondial. Prezența unor soluri dezvoltate pe un suport calcaros, în condițiile unui climat de intensă ariditate, a permis să se cultive vița de vie, iar în unele sectoare, pomii fructiferi, cum ar fi caisul, piersicul, cireșul.

⁴ Calcarul mai pot fi întrebuințate la rafinarea zahărului, ca amendament în agricultură și ca praf în alimentarea animalelor.

⁵ În cadrul aceluiași consorțiu, operează firmele Enterprise Oil Exploration Ltd. (Marea Britanie), Canadian Oxy Ltd. (Canada), Arco Midia Inc. (SUA) și Ogy Petroleumus Ltd. (Canada).

După 1990 structura economică a Municipiului Constanța a evoluat lent în concordanță cu modificările induse de programele economice guvernamentale (restructurare, privatizare etc.). O serie de decizii luate în cadrul ministerelor sectoriale (Ministerul Transporturilor) au provocat mutații semnificative⁶.

Totuși, după 1990 structura economică a Municipiului Constanța nu s-a modificat esențial:

- două ramuri economice - activitatea portuară și industria - sunt dominante în Constanța și reprezintă peste 50% din economia orașului;
- transporturile și depozitarea mărfurilor (de fapt activitatea portuară și a terminalelor) se situează primul loc cu aproape 30% din total și prezintă o tendință ușoară de creștere;
- industria se menține pe locul 2 cu procente variind între 22% și 27% dar se află într-un proces constant de diminuare a ponderii în cadrul activității economice; cel mai important domeniu industrial din Constanța este industria prelucrătoare care reprezintă mai mult de 90% din totalul producției industriale, dar se află însă într-un proces lent scădere a ponderii în structura economică a Municipiului Constanța.

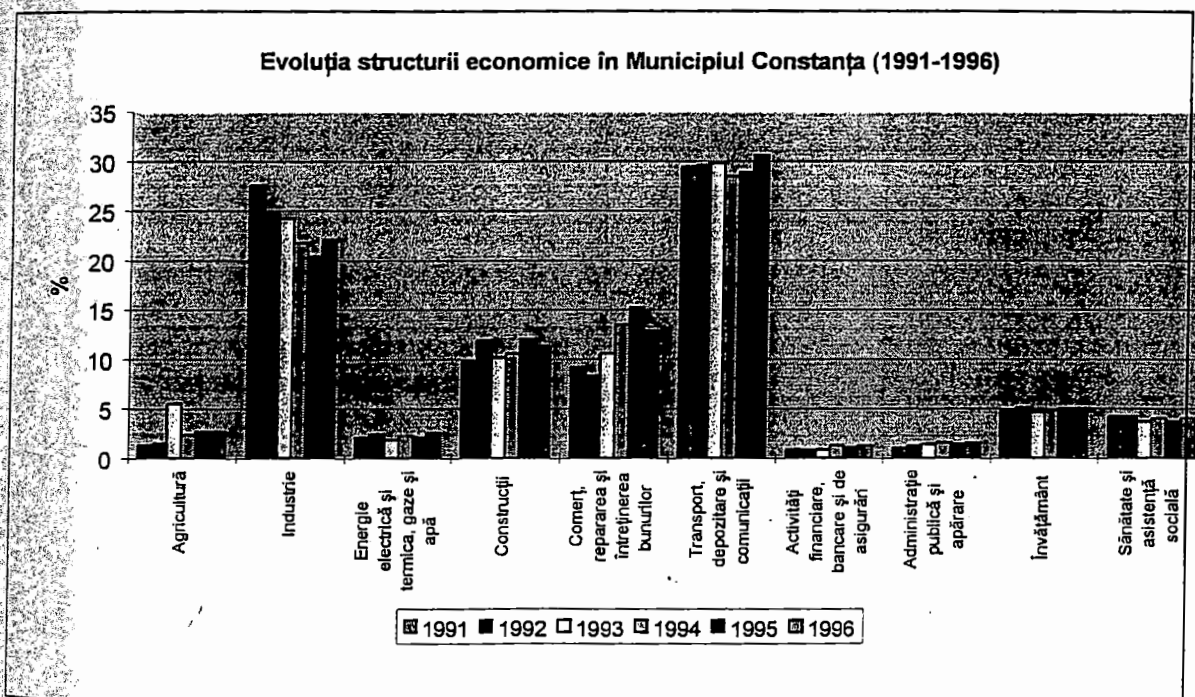


Figura nr. 1: Evoluția structurii economice a Municipiului Constanța

Sursa: Studiu de fundamentare pentru PUG Constanța: "Potențialul economic al Municipiului Constanța"

⁶ Spre exemplu deciziile privind fragmentarea companiilor de transport maritim, vânzarea unor active (nave) etc.

Evoluția salariaților din Municipiul Constanța pare a confirma tendința de diminuare a activității industriale. Reducerile de salariați din toate domeniile economice, în perioada 1991 - 1996 s-au ridicat la 24000 persoane și au afectat aproape toate domeniile economice (cu excepția agriculturii, a activităților financiare și a administrației publice). Relevanța evoluției salariaților este relativă și trebuie completată cu analiza domeniului întreprinderilor mici și mijlocii, care a absorbit o mare parte a foștilor salariați.

Problema transferului forței de muncă dinspre sectorul de stat către cel privat este complexă și nu poate fi surprinsă exact în statistici. Spre exemplu șomajul a fost redus în Constanța (5-7%) față de alte zone ale țării, dar aceasta nu se poate explica doar prin dezvoltarea sectorului IMM ci trebuie corelată și cu economia subterană ce poate avea dimensiuni mari în Constanța datorită activităților turistice și portuare ce favorizează activități economice neînregistrate.

Principalele trenduri economice au înregistrat evoluții comparabile cu cele de la nivelul țării, industria scăzând, iar serviciile cunoscând o ușoară dezvoltare, șomajul fiind în creștere de asemenea.

Tabel nr. 4: Evoluția salariaților în Municipiul Constanța

	DINAMICĂ 1996/1991 (%)	DIFERENȚĂ 1996- 1991 (NR.)
Salariați - total -	83,88	-24066
Agricultură	169,88	1399
Industrie - total -	67,14	-13516
Industria extractivă	88,00	-368
Industria prelucrătoare	62,24	-13183
Energie electrică și termică, gaze și apă	101,11	35
Construcții	97,17	-413
Comerț, repararea și întreținerea bunurilor	117,47	2384
Transport, depozitare și comunicații	87,11	-5659
Activități financiare, bancare și de asigurări	117,24	230
Administrație publică și apărare	124,16	377
Învățământ	87,22	-924
Sănătate și asistență socială	80,80	-1208

Sursa: Studiu de fundamentare pentru PUG Constanța: "Potențialul economic al Municipiului Constanța"

În anul 1998 (trimestrul I) s-au înregistrat următoarele evoluții ce pot fi considerate conjuncturale pentru Municipiul Constanța:

- nivelul producției industriale a scăzut cu 3,6% și s-a manifestat în majoritatea sectoarelor industriale;
- în agricultura a continuat scăderea tuturor efectivelor de animale, atât în societățile comerciale cu capital de stat cât și la cele cu capital privat;
- prețurile de consum au fost cu 16,6% mai mari, creșteri mai mari s-au înregistrat la servicii (23,1%) și mai mici la mărfuri alimentare (15,3%) și mărfuri nealimentare (15,7%);

- cifra de afaceri a agenților economici cu activitate preponderent de comerț cu amănuntul a scăzut cu 10,8%, iar a celor cu activitate de servicii pentru populație a scăzut cu 17,4%;
- șomajul a înregistrat o creștere de la 6,4% la 31.12.1997 la 8,1% la 31.03.1998;
- numărul pensionarilor a crescut cu 0,96% fata de 31.12.1997.

4.1.1 Principalele ramuri industriale existente în municipiul Constanța

Industria energice electrice și termice

Pentru acoperirea necesarului de energie electrică în zona industrială Palas s-a construit o centrală electrică și de termoficare de mare capacitate care utilizează cărbune din bazinele Olteniei și Comănești. Orașul Constanța se mai alimentează și din rețeaua națională prin liniile de înaltă tensiune care traversează Dunărea pe la Hirșova și Brăila - Smîrdanul Nou.

Industria constructoare de mașini și de prelucrare a metalelor

A cunoscut o dezvoltare în anii postbelici. Șantierul naval a luat ființă în anul 1942 prin lărgirea și reutilizarea unor ateliere ale portului care datau din 1899. De la micile reparații de nave s-a trecut la lucrări de mare capacitate cum sunt reparațiile medii și capitale la nave cu tonaje până la 12000 tdw și la construirea unor ambarcațiuni precum: pontoane dormitor vase autopropulsate remorchere șalupe șleपुरi de 900 de tone destinate exportului etc. Alături de șantierul naval funcționează și alte întreprinderi din această ramură cum sunt: Fabrica de ambalaje metalice, Atelierele de reparație CFR Palas. În 1994 industria constructoare de mașini și de prelucrare a metalelor ocupa locul trei în cadrul ramurilor industriale deținând 18,8 % din valoarea producției globale a industriei orașului și circa 3,5% din valoarea producției pe ramura respectiva solicitata la nivelul tarii.

Industria hârtiei și celulozei

Este reprezentată de Fabrica de hârtie și celuloza de la Palas, care aluat ființă în anul 1959 și produce semiceluloză pe bază de paie. Materia primă folosită o constituie paie de cereale, stuful precum și celuloză din rășinoase pe care o primește din țară.

Industria materialelor de construcții

În cadrul municipiului cea mai reprezentativă unitate este întreprinderea de prefabricate din beton amplasată în extremitatea sud-vestică a platformei industriale a orașului. A fost impulsionată de dezvoltarea edilitar-urbanistică a orașului și de zăcămintele utile care se găsesc în subsolurile Dobrogei.

Industria mobilei

Este reprezentată printr-o mare unitate care produce mobilă și furnir exotic. Materia primă provine din țară (nuc) cât și din import (mahon, păr african) precum și cheresteaua indigenă pentru fabricarea garniturilor de mobilă pe care le distribuie în țară și peste hotare.

Industria alimentară

Are ponderea cea mai mare în producția globală a orașului Constanța. Sursa de materii prime s-a mărit atât cantitativ cât și calitativ după cel de-al doilea război mondial. Cuprinde mai multe subramuri: producătoare de alimente și subramura de băuturi alcoolice și nealcoolice.

Cele mai importante întreprinderi sunt: Întreprinderea de industrializarea cărnii, Fabrica de uleiuri vegetale, Întreprinderea de industrializarea laptelui, Fabrica de conserve Ovidiu, Fabrica de bere. Producția acestei ramuri acoperă necesarul și nevoile orașului și litoralului și dispune și de un important excedent care ia calea exportului în Germania, Austria, Franța, Spania, Portugalia, Italia.

27

Industria de morărit și panificație are o tradiție bogată. În 1963 a fost dat în funcțiune un mare combinat modern care cuprinde o moară cu o capacitate de măcinare de 220 de tone pe zi și o fabrică de pâine cu o capacitate de 80 tone pe zi și o fabrică de biscuiți cu o producție zilnică de 15 tone. Produsele de la acest combinat acoperă necesarul local iar surplusul este trimis în alte județe.

Industria uleiurilor vegetale folosește materia primă din zonă.

Industria conservelor este reprezentată de fabrica de la Ovidiu unde se produc conserve de legume și fructe

Industria textilă

Deține 10 % din producția globală a industriei orașului Constanța. Cele mai importante întreprinderi sunt: Întreprinderea Integrată de Lână și Întreprinderea Textilă Dobrogea.

Mica industrie și artizanatul

Acestea sunt reprezentate printr-o serie de unități care efectuează tricotaje textile confecții obiecte de artizanat articole de piele blănuri încălțăminte.

4.1.2 Dezvoltarea sectorului IMM⁷

În județul Constanța dezvoltarea întreprinderilor mici și mijlocii a avut o dinamică mai ridicată decât în restul județelor sau decât media națională. Astfel, în perioada decembrie 1990 - 31 martie 1998 s-au înregistrat 28669 înmatriculări - marea majoritate a acestora (95,2%) sunt de tipul SRL - ceea ce înseamnă 4,7% din cele 605698 de societăți comerciale înmatriculate la nivel național. Capitalul privat are o pondere dominantă (de 98,9%) între firmele nou înregistrate iar capitalul de stat reprezintă doar 0,1%.

Din punctul de vedere al capitalului social depus, județul Constanța se situează pe locul 2 cu o medie de 213 mil. lei/societate, aproape de Municipiul București și mai mult cu 20% peste media națională (Error! Reference source not found.). Județul Constanța ocupă locul 6 în ierarhia națională după valoarea capitalului străin investit, cu 95,2 milioane \$ (3,2% din aproape 3 miliarde \$ investiți în România în perioada 1990-1998).

Tabel nr. 5: Locul județul Constanța în ierarhia națională a societăților comerciale

	Capital Social		Capital în valută	
	Valoare (milioane Lei/societate)	Loc în ierarhie	Valoare (mii \$/societate cu participare străină)	Loc în ierarhie
Nivel Național	172,4	-	54	-
București	221,6	1	51,5	1
Județul Constanța	213,7	2	37,9	6
Județul Timiș	155,1	6	50,4	3

Sursa: Prelucrări date de la CCI a Municipiului București, Buletin Statistic., nr. 27., 1998

Conform datelor de la Camera de Comerț Industrie, Navigație și Agricultură - Constanța (CCINAC), la nivelul județului doar 55% din întreprinderi sunt active (aprox. 14000) din care jumătate sunt localizate în Constanța. După expirarea termenului de mărire a capitalului social (1 iulie 1999) se va putea face o apreciere mai realistă a numărului de societăți active din Municipiul Constanța.

⁷ Datorită lipsei datelor analiza situației sectorului IMM va fi făcut atât la nivelul județului Constanța cât și la nivelul Municipiului Constanța.

4.1.3 Specializări economice ale municipiului Constanța

Evoluțiile din ultimii ani au favorizat specializarea la nivel național a firmelor ce activează în Municipiul Constanța. Domeniile de specializare au fost identificate cu ajutorul Topului Național al firmelor românești⁸, la nivelul anului 1996, constituit pe baza analizei a 529 de societăți comerciale grupate pe 11 domenii de activitate, în funcție de mărimea lor (șase clase de mărime⁹: întreprinderi foarte mari; întreprinderi mari; întreprinderi mijlocii; întreprinderi mici; micro întreprinderi; micro întreprinderi).

Domenii de specializare la nivel național:

Transporturile sunt clasate 21 de firme clasate în primele 10 firme specializate pe cele șase clase de mărime, dar cele 21 de firme considerate, nu ocupă în general poziții inferioare - doar 3 firme se găsesc pe locul I și 2 firme se situează pe locul III (debutul prezintă ca societăți străine se datorează activității portuare).

Comerțul intern și comerțul exterior ocupă ultimul loc de specializare, ocupând doar 2 de firme în primele 10 firme specializate pe cele șase clase de mărime, ocupând pe locul II.

Cele șase domenii de specializare prezintă în total 111 firme specializate la nivel național.

Municipiul Constanța nu are nici o firmă pe primul loc în Topul celor mai bune firme naționale și foarte puține pe locul II sau III. Acest lucru înseamnă că firmele existente în Municipiul Constanța au un rol preponderent local și regional.

Specializarea la nivel județean indică o cu totul altă situație. În toate domeniile Municipiul Constanța are numeroase reprezentante pe primele 10 locuri, inclusiv pe primul loc.

Cel mai avansat domeniu de specializare județeană este cel al Industriei extractive și prelucrătoare. În acest domeniu 29 de firme ocupa primele locuri, din care 5 sunt situate pe locul I.

Transporturile sunt cel de-al doilea domeniu de specializare județeană avansată. În acest domeniu, ce are și importanța națională, 25 de firme se regăsesc pe primele locuri, cu câte 5 firme pe locurile I-III.

Următoarele domenii de specializare județeană sunt: Comerț interior cu 22 de firme; Industria alimentară și Construcțiile cu un număr egal de firme (21).

Construcțiile de mașini, Agricultură, Serviciile profesionale și Industria ușoară sunt domenii în care specializarea firmelor din Municipiul Constanța poate fi considerată medie la nivel județean (12-18 firme în clasament).

⁸ Sursa: Topul național al firmelor faza pe țară '96 realizat de Camera de Comerț și Industrie a României, decembrie 1997

⁹ Clasificarea după mărime este în conformitate cu criteriile EUROSTAT.

Întreprinderile mari și foarte mari lipsesc din domeniile Agricultură, industria ușoară dar sunt prezente în sectorul Construcțiilor de mașini (3 firme) și în cel al Serviciilor profesionale (2 firme).

Din datele existente reiese că, în mod poate paradoxal, cel mai redus nivel de specializare la nivel județean al firmelor din Municipiul Constanța este în domeniul Comerțului exterior (9 firme în top din care 3 pe locul 1, 2 pe locul 2 și una pe locul 3) și al Turismului (7 firme din care 2 pe primul loc și una pe locul 3). În ambele domenii nu sunt prezente în clasament firme mari sau foarte mari ci numai firme micro, mici și medii (doar 2 firme de mărime medie în domeniul Comerț exterior).

Faptul că domeniul TURISM nu atrage firmele din Municipiul Constanța vine să confirme, pe de o parte, situația precară a turismului pe Litoral și, pe de altă parte, indică un domeniu cu rată a profitului prea mică pentru fi rentabil. De asemenea, o altă explicație constă și în *barierele de intrare* existente în calea firmelor din Constanța care vor să intre în domeniul Turismului. Principalele bariere sunt: valoarea mare a investiției inițiale, scurtarea sezonului estival la 2 luni cu consecințe asupra beneficiilor firmelor de turism, birocrăția FPS și a Ministerului Turismului, inerția autorităților locale etc. Alt factor care contribuie la această situație este faptul că produsul "*turism pe Litoral*" este o marfă greu vandabilă în județul Constanța.

În concluzie, sectorul industrial din Municipiul Constanța are următoarele trăsături dominante:

- are un caracter preponderent local și județean fiind conceput să acopere nevoile piețelor locale /județene;
- importanța națională este mai redusă; singurul domeniu de importanță națională relativă este domeniul Transporturi;
- exporturile sunt reduse cantitativ și calitativ, cu mici excepții (Șantierul Naval, Fabrica de Mobilă etc.)
- nu există industrii care să folosească tehnologii de vârf;
- domenii industriale existente necesită o forță de muncă mediu calificată;
- o parte din întreprinderile industriale depind de materie primă din alte zone ale țării sau din import (industria mobilei).

Prin urmare o strategie de dezvoltare economică a orașului ar trebui să urmărească atragerea unor industrii de vârf pe teritoriul orașului, care să necesite o forță de muncă având calificări superioare. Din punct de vedere al unei strategii urbanistice, aceasta presupune o ofertă viabilă de terenuri disponibile cu facilitățile necesare, la standarde ridicate și un mediu curat și atractiv.

4.2 POTENȚIALUL DEMOGRAFIC

În ultimii 120 de ani, respectiv de la anexarea Dobrogei la România în urma războiului de Independență, populația orașului Constanța a cunoscut o creștere impresionantă, explozivă chiar, în anumite perioade. Din 1912 până azi, populația a crescut de 10,2 ori, creșterea cea mai accentuată corespunzând intervalului 1956-1992 (de la 99.676 locuitori la 332.446). Adică în perioada de industrializare forțată și de accentuare a rolului pe care trebuie să-l dețină transporturile maritime în dezvoltarea României. Tot în acest interval s-au făcut investiții în infrastructura turistică (construirea și amenajarea stațiunilor de pe litoral) și s-a realizat canalul Dunăre - Marea Neagră, concomitent cu extinderea și modernizarea portului Constanța Sud - Agigea. Aceste investiții au dus la imigrări masive de forță de muncă în zonă, mare parte din aceasta (în special cea cu calificare medie și superioară) stabilindu-se definitiv în oraș. Această evoluție conferă azi caracteristici socio-demografice aparte, respectiv:

- o o pondere mare (peste 50%) a populației nu este născută pe teritoriul orașului și nici măcar în regiune;
- o este unul dintre orașele României cu cea mai tânără populație;
- o structura etnică este foarte diversificată (peste 20 de naționalități autodeclarate la Recensământul din 1992)

Tabel nr. 6: Evoluția populației în Constanța, Mamaia și Palazu Mare

(număr de locuitori)

	1912	1930	1941	1948	1956	1966	1977	1986	1992
Constanța	26693	58622	78976	77642	98604	147062	252082	322446	346867
Mamaia	0	0	0	0	0	242	97	50	0
Palazu Mare	508	542	1052	934	1072	2972	4799	5200	3714
Total	27201	59164	80028	78576	99676	150276	256978	327696	350581

Sursa: Recensământul populației 1992 și Studiu demografic 1998

După 1992, până în 1999 se constată o scădere a populației municipiului cu peste 2%, scădere datorată declinului tot mai evident al industriei, transporturilor și chiar al serviciilor din turism, ca și a aplicării Legii Fondului Funciar, ceea ce a determinat o revenire a populației (cu precădere a celei provenite din Moldova) la locurile de origine. Scăderea populației a fost constantă, în 1996 populația municipiului scăzând la 346830, iar la 1 ianuarie 1999, la 342.394

În ciuda creșterilor importante din perioada postbelică, mai ales a deceniilor 6 și 7, trebuie observat că una dintre cele mai mari creșteri ale orașului s-a produs în perioada deceniilor 2 și 3, mai ales după Marea Unire, când într-un interval relativ scurt, populația orașului aproape s-a dublat, propulsându-l în primele 10 orașe ale țării (la acea vreme Bucureștiul avea peste 600.000 locuitori, iar alte 12 orașe peste 50.000 locuitori).

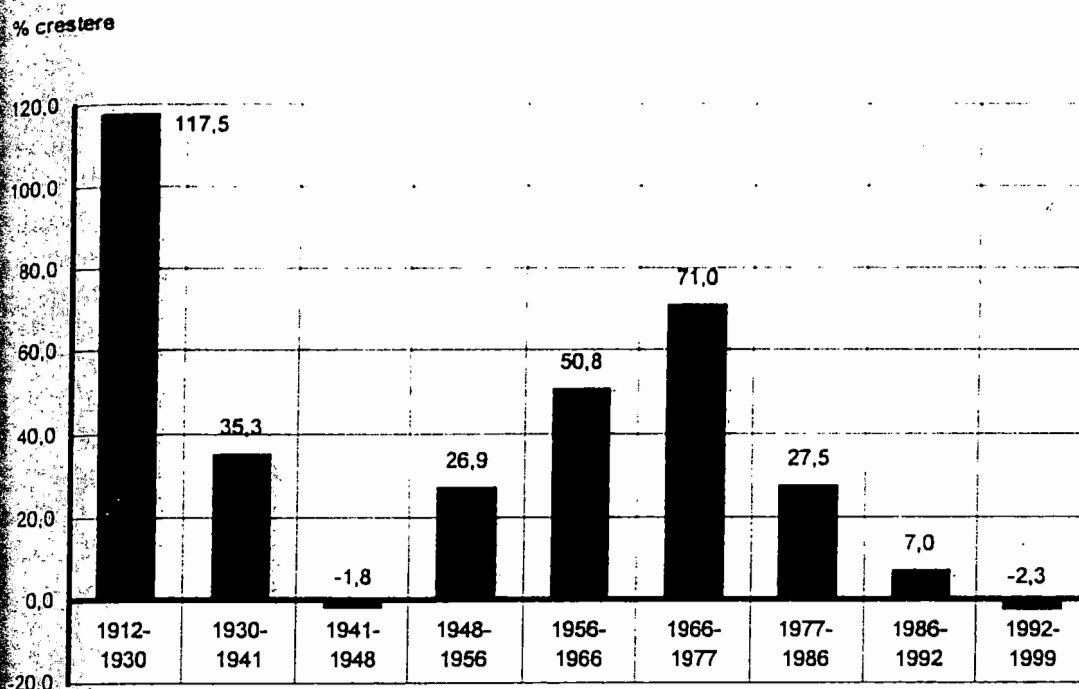


Figura nr. 2: Evoluția populației în Constanța la datele de recensăminte și alte date intermediare, relevante

4.2.1 Structura demografică și educațională

După 1990 comportamentul demografic al populației, în special a celei urbane, a suferit mutații notabile, conducând la scăderi semnificative ale indicilor de fertilitate și natalitate. La nivelul anului 1993, sporul natural în municipiul Constanța era negativ (-0,4‰) el scăzând în continuare, la -1,9‰ în 1996, deși indicele de îmbătrânire a populației (dat de raportul dintre populația peste 60 de ani și populația sub 20 de ani) de 0,37, reflectând o structură pe vârste avantajoasă, cu o dominantă a populației fertile.

Se pare că viața actuală, deosebit de stresantă, favorizează un comportament familial foarte prudent, tot mai multe familii oprindu-se la primul copil. Se observă de asemenea o scădere dramatică a numărului de căsătorii și o creștere a numărului de divorțuri, ambele aspecte contribuind decisiv la valorile scăzute ale natalității. Este însă interesant de semnalat faptul că în alte orașe ale zonei litorale, precum Năvodari și Mangalia se continuă un comportament demografic tradițional, sporul natural menținându-se la cote ridicate pentru această perioadă (Năvodari - 4,6‰, Mangalia - 3,2‰).

Tabel nr. 7: Sporul natural în Constanța, la nivelul anului 1996

populația (01.07.'96)	natalitate (‰)	mortalitate (‰)	spor natural (‰)
346.830	7,4	9,3	-1,9

În ceea ce privește sporul migratoriu, acesta era încă pozitiv în 1993 (9,76%, respectiv 3.384 persoane), ca diferență între populația sosită (14,3‰) și populația plecată (4,54‰). Acest spor migratoriu era cu 7,14‰ mai mic decât cel înregistrat în 1977 și cu 20,74‰ mai mic decât cel din 1966. Scăderea atractivității orașului a continuat, în 1996 sporul migrator având deja o valoare negativă de "-3,0‰".

Transformările ce au marcat dezvoltarea societății românești în ultima jumătate de secol au generat modificări și în privința nivelului de instruire. Statistic, în rândul populației adulte se înregistrează o creștere însemnată a numărului și ponderii absolvenților de învățământ superior și liceal. În municipiul Constanța sunt concentrate cele 5 institute de învățământ superior ale Dobrogei cu 21 de facultăți (în 1998). Dacă în anul universitar 1993-1994 în municipiu funcționau doar 8 facultăți cu 6.807 studenți înscriși în prezent numărul lor depășește 10000 (peste 55% populație universitară de sex feminin). Învățământul superior de scurtă durată (colegii) a apărut în Constanța în anul universitar 1991-1992 și este în continuă dezvoltare.

4.2.2 Resursele de muncă și structura profesională a populației

La recensământul din 7 ianuarie 1992, resursele de muncă (în care au fost cuprinși bărbații în vârstă de 16-59 ani, femeile în vârstă de 16-54 ani și persoanele active sub și peste această vârstă) erau estimate, pentru municipiul Constanța, la 161.474 persoane. Bărbații dețineau o pondere de 58,6% din totalul populației active. Raportul dintre populația activă și cea inactivă era, în 1992, de 0,85, cu alte cuvinte populația inactivă o depășește sensibil pe cea activă, o schimbare semnificativă față de 1966 când raportul era de 1,15.

Structura populației active ocupate din municipiul Constanța evidențiază, pentru același an, pe primul loc industria prelucrătoare, în care lucrau 40.680 salariați, respectiv 26,1%, urmată de transporturi și telecomunicații, cu 20,4%. În comerț, turism și alimentație publică lucrau 21.660 salariați (13,9%), iar în construcții 18.296 (11,7%).

Tabel nr. 8: Structura populației active în 1992

Domeniu economic	Total activi	%
1. agricultură, silvicultură, vânat	4196	2,6
2. piscicultură, pescuit	114	0,1
3. industrie extractivă	2378	1,5
4. industrie prelucrătoare	40680	25,2
5. energie electrică, gaze, apă	3919	2,4
6. construcții	18296	11,3
7. comerț, hoteluri, alimentație publică	21660	13,4
8. transport, telecomunicații	31829	19,7
9. finanțe, bănci, asigurări	1259	0,8
10. cercetare-dezvoltare, informatică, activități și servicii economice	4405	2,7
11. administrație publică și asigurări sociale	7986	4,9
12. învățământ	7093	4,4
13. sănătate, asistență socială	6631	4,1
14. cultură, sport, turism, activități asociative	2652	1,6
15. alte activități	2686	1,7
16. persoane în căutarea primului loc de muncă	5690	3,5
Total populație activă	161474	100,0

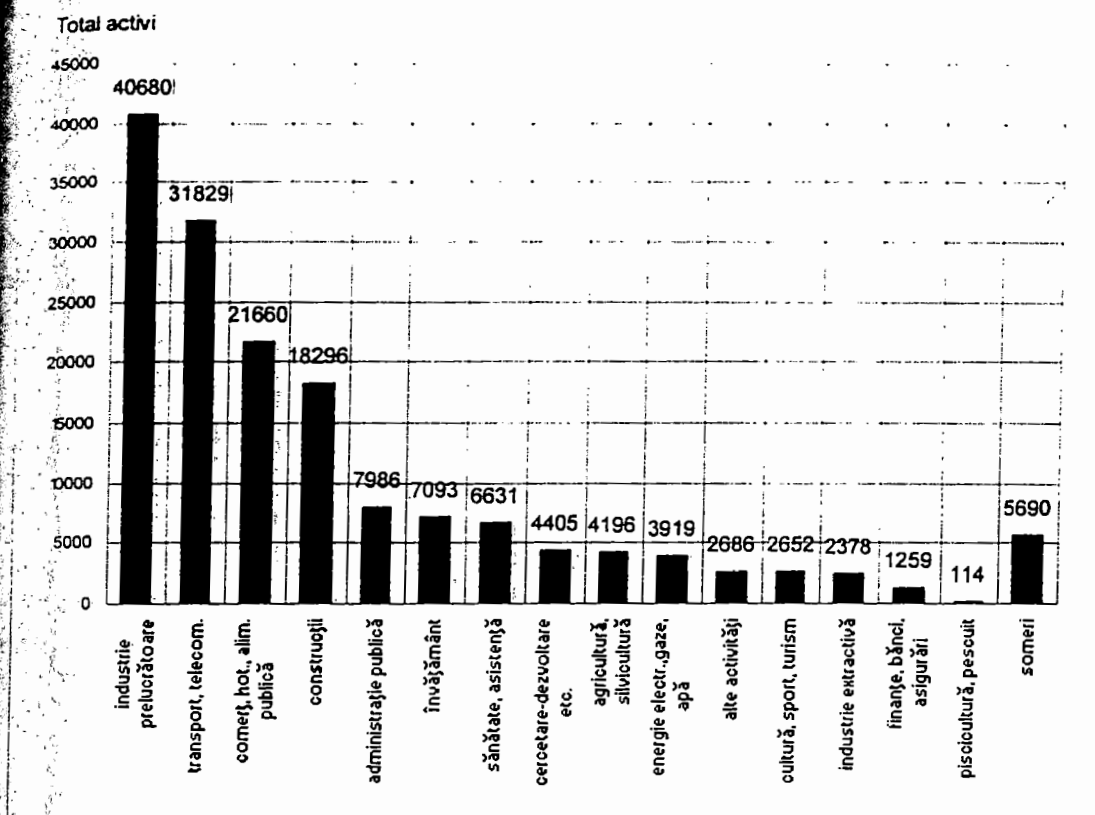


Figura nr. 3: Ierarhia domeniilor de activitate după structura populației active în 1992

În concluzie se poate aprecia că potențialul uman al orașului Constanța și al zonei sale de influență este caracterizat prin indicatori foarte dinamici în comparație cu alte regiuni ale țării, reprezentând un atu important pentru o dezvoltare viitoare. Calitatea acestui potențial, evaluată prin raportul dintre principalele categorii de vârstă și gradul de instruire generală, vine în sprijinul concluziei că există premise demografice foarte favorabile pentru asigurarea cu forță de muncă a unor dezvoltări viitoare. Orașul Constanța și celelalte localități urbane din zona litorală constituie încă una din principalele arii de atracție a forței de muncă la nivel național.

4.3 LOCUIREA

La recensământul din 1992 au fost înregistrate în municipiu 111.297, amplasate în 25.153 de clădiri de locuit. Locuințele în blocuri reprezintă 74,8%, deci practic trei sferturi din numărul total al locuințelor. Numărul locuințelor a sporit într-un ritm de cca. 600 de locuințe anual ajungând în 1996 la 113784. Majoritatea noilor locuințe, din a doua parte a intervalului au fost realizate din fondurile proprii ale populației.

Principalii indicatori ai locuirii, calculați la nivelul anului 1992 au fost:

- număr locuințe /clădiri - 4,42
- suprafață medie locuință - 34,5 mp
- suprafață medie locuință /locuitor - 11,0 mp
- număr persoane /cameră - 1,24
- număr mediu persoane /gospodărie - 3,04

Indicatorii respectivi arătau, la nivelul anului 1992, o situație specifică unui oraș mare dezvoltat intensiv în perioada industrializării forțate, respectiv densități ridicate, apartamente relativ mici și cu număr mic de camere. Raportul dintre numărul de gospodării și locuințe era supraunitar (1,05) indicând faptul că în multe locuințe coabitau mai mult de 1 familie. Ponderea locuințelor în proprietate privată era deja de peste 75% în 1992, continuând să crească până în prezent, la peste 95% din total

Tabel nr. 9: Locuințe după destinația clădirii de locuit (în municipiu)

	tipuri de clădiri	locuințe	%
1.	de locuit individuale	20270	18,2
2.	de locuit cu 2 sau mai multe locuințe	7006	6,3
3.	de locuit tip bloc	83260	74,8
4.	cu altă destinație	84	0,1
5.	cu unități de locuit în comun	677	0,6
	TOTAL	111297	100

Sursa: Recensământul populației și locuințelor din 7 ianuarie 1992

În ceea ce privește calitatea locuințelor se remarcă o pondere mare a locuințelor situate sub pragul minim al confortului. Drept indicatori de confort s-au folosit densitatea de locuințe /ha, suprafața locuibilă /locuitor și numărul de persoane /cameră. Astfel, o densitate mare și foarte mare (100-300 locuințe /ha) se înregistrează în ansamblurile Tomis Nord, Grăniceri, Inel I, Inel II, Alexandru Lăpușneanu, Casa de Cultură, I.C.Brătianu, Kilometrul 4-5, Faleză Poarta 6, Tomis I și Tomis II (acestea două datorită completărilor din anii '80). O suprafață locuibilă mai mică de 12 mp /persoană (considerată a fi limita minimală de confort) se înregistrează pe arii încă mult mai întinse; exceptând ansamblurile Tomis I și Tomis II, la cele menționate anterior se adaugă Viile Noi, Kilometrul 5, Constanța Sud, Palas CFR, Anadalchioii în întregime.

Pe ansamblul municipiului se înregistrează în prezent o medie de numai 11,5 mp locuibili /persoană. Trebuie subliniat că, dintre locuințele individuale (care, reprezintă o majoritate de 81,6% din totalul clădirilor din oraș), 70% sunt construite din paiantă sau chirpici.

În concluzie, problema locuirii în Constanța este destul de acută, sub aspectul calității și confortului locuinței. Dacă se adaugă și lipsa anumitor echipamente publice sociale, sau deficiențe în funcționarea echipamentelor tehnico - edilitare, cu precădere în zonele rezidențiale din vestul și sudul orașului, se poate spune că locuirea este o problemă majoră a dezvoltării urbane în municipiu.

4.3.1 Elemente de morfologie urbană

Studiul morfologic al țesutului urban ocupat de locuințe a identificat 16 categorii mari (tipuri), ținând cont de caracterul tramei stradale (spontană sau prestabilită), al parcelarului, și al etapei istorice în care a fost edificată zona urbană, etapă îndatorată, la un moment dat, deciziei politice care a acționat în disprețul ideii de proprietate (atât individuală, cât și comunală).

Studiul evidențiază următoarele categorii de arii morfologice:

- Zone cu tramă stradală și parcelar spontan constituite, cu aspect dezorganizat și un mod de viață al locuitorilor semirural; aceasta se întâmplă în cartierele Anadalchioi, Palas. Majoritatea clădirilor din aceste zone nu depășesc 2,5 m la cornișă, fiind ridicate din materiale nerezistente.
- Ani cu tramă stradală ortogonală prestabilită, cu parcele înguste, de tip rural (ex.: Ville Noi). Alinierea este neregulată, spațiul verde public inexistent. Loturile mici și înguste sunt totuși nespecifice modului de viață rural, parcelarea având mai mult caracteristicile unei așezări de tip suburban. O variantă îmbunătățită a acestui tip morfologic îl constituie cartierul Coiciu, în întregime sistematizat, cu tramă ortogonală, cartier destinat de primarul Mihail Coiciu, prin achiziționarea de către comună a unei părți din satul Anadalchioi, demobilizaților din primul război mondial. Îmbunătățirea constă în pasul suficient de mare al străzilor (mai mare decât cel al cartierul "românesc" – astăzi "zona centrală" – anterior acestuia), și în preocuparea pentru existența unui spațiu public, aproximativ în centrul geometric al parcelării.
- Următorul pas pe scara complexității tipologice a locuirii în municipiul Constanța îl constituie cartierele cu tramă regulată (ortogonală), cu locuințe individuale pe loturi (eventual grupate la calcan), de tip urban: cartierele "Zona centrală" (trasat încă de la 1882) și "Tăbăcărie". Intervențiile postbelice în aceste zone au fost punctuale, continuând un proces început în perioada anterioară (interbelică), și anume implantarea, acolo unde au existat condiții, a unor locuințe colective (blocuri) într-o zonă cu locuire preponderent individuală; un caracter aparte au intervențiile de pe str. Ștefan cel Mare, care au urmărit mărirea scării și amploarei acestei artere comerciale. Rezultatul nu poate fi considerat fericit, artera prezentându-se în prezent cu mari ruperi de scară și cu mari oscilații în ceea ce privește afluența publicului. Capătul dinspre str. Avram Iancu a fost neglijat, el prezentându-se astăzi ca o fundătură.

Pe B-dul Tomis, în dreptul Zonei centrale la care ne referim, intervențiile din anii '60, care au întărit frontul de Vest cu blocuri P+4 (parter comercial), nu au provocat o rupere dramatică de scară față de zonă.

În zona Tăbăcărie, marea problemă o constituie, astăzi mai mult ca oricând, B-dul Mamaia. O intervenție din anii '80 a dat bulevardului, între intersecția cu b-dul Tomis și cea cu str. Nicolae Iorga, un caracter monumental, bordându-l cu blocuri P+6 – P+8. După 1990, cei care au avut inițiativa de a construi pe b-dul Mamaia, indiferent în ce segment al acestuia, au simțit nevoia de a atinge acest nivel monumental, pe parcele mult mai mici decât cele de care au dispus autoritățile ceaușiste. Pe lângă această megalomanie stângaci afirmată, se poate observa o "alarmantă" diversitate a arhitecturii care a răsărit de-a lungul bulevardului. Alterarea caracterului zonei Tăbăcărie, de locuire individuală pe loturi, de standard cât mai înalt, nu e de dorit. Același caracter monumental – contrazis de viața efectivă a imobilelor de atunci încoace – a fost conferit și ansamblului Faleza Nord. El contrazice, la rândul lui, trama stradală pre-existentă, încercând fără un succes deplin, să imprime falezei un caracter public și reprezentativ.

- Tipul morfologic cel mai complex este "Peninsula", a cărei rețea stradală e definită drept convergentă (cu o înmănunchere a străzilor în Piața Ovidiu), cu trasee spontane, având totuși cele mai multe intersecții în unghi drept (85%), chiar dacă nu riguros drept ca în celelalte exemple analizate anterior. Se remarcă o mai intensă exploatare a terenului, clădirile având frecvent 2, 3 sau 4 etaje, o construire compactă, cu fronturi continue. Prezența a numeroase dotări publice (bănci, Catedrala Sfinții Apostoli Petru și Pavel, Moscheia, Mozaicul roman, Muzeul de Istorie, Muzeul de Arheologie, hoteluri și restaurante, magazine), alături de funcțiunea de locuire care rămâne dominantă, conferă acestei zone un caracter eterogen din toate punctele de vedere. La nord de Piața Ovidiu, în dreapta B-dului Tomis, țesutul este lacunar, datorită numeroaselor dispariții (prin ruinare) ale clădirilor. Este o zonă de mare pitoresc, asemănătoare (la scară redusă) cu Plaka Atenei, care s-ar preta foarte bine la amenajări turistice, cu tratarea străzilor ca trasee pietonale.

Intervențiile din "Peninsulă", inclusiv cele postbelice, nu au alterat esențial caracterul acesteia, care poate fi reabilitat fără mari impedimente. Cea mai riscată a fost amplasarea unui mare hotel, pe str. Mircea, rămas la stadiul de structură de b.a. la care l-a găsit revoluția (1989).

Un ultim capitol, în ceea ce privește tipologia locuirii este cel al urbanismului anilor '60-'80. Menționăm că până spre sfârșitul anilor '50, intervențiile sunt punctuale, fără a afecta trama stradală, și creând chiar – cum este exemplul celor 3 blocuri dintre străzile Castanilor, Remus și Romulus, din fostul "cartier românesc", la nord de B-dul Mamaia, incinte semi-private viabile și astăzi.

- Sunt identificate două subcategorii mari: ansamblurile de locuințe din anii '60 – Tomis I, Tomis II, Flămânda – demonstrații de urbanism liber la scară umană, cu imobile de 4 etaje înecate în verdeață (așa cum fusese gândită și realizată stațiunea Mamaia) și, o a doua categorie, marile ansambluri din anii '70 – '80 – Tomis III, B-dul Lăpușneanu, Soveja-Dezrobirii, I.C. Brătianu, Aurel Vlaicu – operațiuni ample și agresive, afectând echilibrul ecologic și propunând o formulă de locuire deosebit de stresantă (cu mult zgomot și praf). Este un urbanism dens fără spații verzi și alte utilități publice minim necesare.

- În ceea ce privește bulevardele, s-a practicat un illogic sistem de "paravane" de blocuri, menite să ascundă locuințelor "modeste" din spatele lor, dar obturând cu această ocazie majoritatea străzilor din rețeaua preexistentă, care debușau în aceste bulevarde (străzi care au fost transformate în fundături). Aceste bulevarde reprezintă, astăzi, o ruptură brutală în evoluția orașului, un fel de "canioane" pentru care o nouă strategie de dezvoltare urbană va trebui să găsească soluții adecvate.

Se constată așadar că:

Aproximativ 15% din teritoriul rezidențial este încărcat cu o densitate de peste 100 locuințe /ha.

Aproximativ 50% din aceeași suprafață e ocupată de locuințe cu mai puțin de 12 mp locuibili /persoană.

Atât locuințele colective (blocuri), cât și cele individuale, sunt mici (cu excepția zonelor Centrală, Tomis I, Tomis II, Tomis III și Tăbăcărie, unde suprafețele, fără a fi mari, sunt decente), iar câteva cartiere noi suferă de supraaglomerare Faleză Poarta 6, Kilometrul 4-5, zona CET, I.C.Brătianu, Inel I, Inel II, B-dui Lăpușneanu cu Casa de Cultură, Grăniceri și Tomis Nord.

4.3.2 Scenarii de dezvoltare a locuirii

Dezvoltarea sectorului rezidențial în municipiul Constanța comportă 2 aspecte majore: construirea de noi locuințe care să răspundă cerințelor de confort actual și nevoilor specifice ale unor categorii sociale noi și înlocuirea fondului construit existent, în mare măsură necorespunzător din punct de vedere al materialelor și parametrilor principali.

În fine o problemă complexă a locuirii în municipiu este: echiparea corespunzătoare a zonelor rezidențiale cu servicii specifice și utilități tehnico-edilitare, atât în zonele existente cât și în cele viitoare.

Evaluarea necesităților de locuințe noi se bazează pe 2 ipoteze majore: aspirațiile către un model de locuire individuală (a se vedea Studiul sociologic) și scăderea numărului mediu de persoane pe gospodărie, în condițiile satisfacerii unui raport de 1 /1, sau chiar subunitar al indicatorului număr gospodării /locuințe. Estimările actuale indică un procent de cca. 10 - 12% din populație, aspirând realist la o locuință individuală, sau la o casă de vacanță, în viitorul imediat (deși dorința este exprimată la nivelul a peste 80% din populație). Dacă se ia în considerare și o scădere a raportului persoane /gospodărie, de la 3,0 la 2,7 în următorii 10 ani (cu 10%, dar o primă evoluție reală a acestui indicator se va putea face la proximus recensământ din anul 2000) atunci nevoia de locuințe noi pentru următorii 10 ani se poate aprecia la o cifră de ordinul a 25.000 de locuințe noi, în sistem individual (inclusiv case de vacanță, sau a doua locuință), sau cu număr redus de locuințe /clădire.

Cele 25.000 de locuințe se pot realiza pe terenuri noi, dar și pe parcele existente, prin înlocuirea fondului existent (cazul cartierelor Coiciu, Anadalchioi, Viile Noi, Palazu Mare etc.). Presupunând o rată de înlocuire a fondului existent, de 20% pentru următorii 10 ani, rezultă că cca. 6.000 de locuințe pot fi realizate pe parcele deja construite. În zonele de locuințe individuale existente, resursa de terenuri libere disponibile permite realizarea altor cca. 1500 de locuințe noi.

Prin urmare nevoia de terenuri noi pentru zone rezidențiale noi ar trebui să satisfacă necesarul pentru 17.500 locuințe. Presupunând variantă maximă în care toate acestea ar fi individuale și ar beneficia de parcele medii de 300 mp, suprafața totală de teren necesară va fi de cca. 850 ha (inclusiv suprafețele necesare echipamentelor aferente: circulații, spații verzi, servicii sociale etc.). O variantă realistă este însă cea în care doar 2/3 din locuințe vor fi individuale pe lot și 1/3 în locuințe semi-colective (cu 4 - 8 apartamente pe clădire). Necesarul de teren liber, în aceste condiții va fi de cca. 700 ha.

În prezent intravilanul aprobat în 1996 de Consiliul Municipal, oferă peste 800 de ha. de teren liber (estimări precise se vor face la faza următoare de elaborare a PUG-ului propriu-zis).

Prin urmare suprafața cuprinsă în prezentul intravilan aprobat poate satisface necesitățile de teren pentru locuințe în următorii 10 ani.

Desigur nevoile de teren pentru dezvoltarea orașului nu se reduc doar la construcția de locuințe, dar și la dezvoltarea de noi zone industriale, pentru birouri, de agrement, servicii specializate etc. Se poate observa însă că, tendințele actuale nu indică o presiune deosebită pentru realizarea de astfel de funcțiuni pe de-o parte, iar pe de altă parte, o mare parte a terenurilor din zonele industriale sunt subutilizate, sau neutilizate și pot fi reconvertite pentru noi funcțiuni (inclusiv zone de birouri de exemplu).

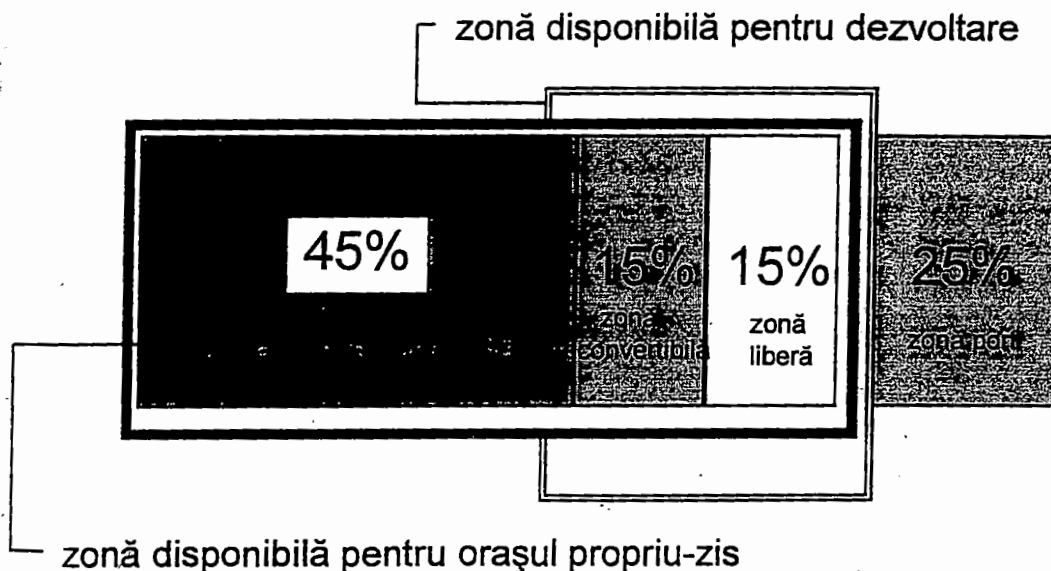


Figura nr. 4: Schemă grafică a disponibilităților de teren pentru dezvoltare în municipiul Constanța pentru următorii 10 ani

Fără a face previziuni premature, se poate aprecia că în prezent suprafața cuprinsă în intravilanul municipiului Constanța oferă disponibilități de până la 30% din total pentru dezvoltări noi și reconversii funcționale.

4.4 ECHIPAMENTE PUBLICE

4.4.1 Elemente introductive

Infrastructura reprezintă un element cheie al dezvoltării socio-economice a așezărilor umane și a teritoriului. Se poate spune că infrastructura fizică, pe de-o parte, ca bază a dezvoltării economice este un mijloc prin care se poate asigura bunăstarea unei comunități, în timp ce infrastructura instituțională este cea care facilitează relațiile intra- și inter-comunitare, accesul la instituțiile necesare bunei funcționări a societății.

Prin infrastructură se înțelege, totalitatea echipamentelor tehnice și sociale necesare la nivel de teritoriu sau localitate, menite să satisfacă nevoile unei anumite comunități umane.

Principalele componente ale infrastructurii pot fi clasificate astfel.

Infrastructura instituțională (echipamentele sociale)¹⁰

• rețeaua instituțiilor pentru educație	grădinițe, școli primare, școli generale, licee, școli post-liceale, de meserii, unități de învățământ superior, școli speciale etc.
• rețeaua instituțiilor pentru sănătate și asistență socială	creșe, leagăne, dispensare, policlinici, spitale, maternități, clinici universitare, sanatorii, cantine sociale, aziluri etc.
• rețeaua instituțiilor administrative publice	unități ale administrației centrale și locale, administrații financiare, servicii comunale (transport în comun, alimentare cu apă, termoficare, cimitire), unități de pompieri, unități de poliție, jandarmerie, judecătoria, închisori etc.
• rețeaua instituțiilor culturale și științifice	biblioteci publice, muzee, expoziții, săli congrese, centre de cercetare, centre culturale, teatre, filarmonici, opere etc.
• rețeaua instituțiilor financiar-bancare	bani, burse, asigurări, CEC etc.
• rețeaua instituțiilor comerciale (inclusiv prestări servicii către populație)	comerț cu amănuntul și comerț cu ridicata (de la micile buticuri și centre locale până la marile centre și complexe comerciale)
• rețeaua instituțiilor de loisir, recreere, turism	alimentație publică, săli de sport, complexe sportive, grădini publice, parcuri de odihnă și recreere, parcuri de distracție, cinematografe, moteluri, hoteluri, campinguri, cazinouri etc.
• rețeaua instituțiilor speciale	ambasade, consulat, vămi, centre de refugiați, unități militare etc.
• rețeaua instituțiilor societății civile	ONG-uri active în diferite domenii, asociații profesionale, asociații comunitare etc.
• rețeaua serviciilor pentru sectorul antreprenorial și productiv	centre de consultanță, agenții de audit, incubatoare de afaceri, centre de informare pentru agricultori, centre de atestare a calității produselor, centre de formare /reconversie profesională etc.

¹⁰ Fondul locativ compus din: locuințe caracter social, cămine etc. este de obicei inclus la locuire, deși ar putea constitui un capitol al infrastructurii sociale.

Infrastructura fizică (echipamentele tehnico-edilitare)

• rețele de comunicații și transport	drumuri, căi ferate, linii aeriene, căi navigabile și echipamentele lor specifice (gări, autogări, pasaje publice, aeroporturi, porturi etc.)
• rețele de telecomunicații	linii telefonice, rețele RTV și echipamentele specifice (centrale, rețea etc.)
• lucrări de gospodărirea apelor de suprafață și de adâncime	acumulări, îndiguiri, regularizări, aducțiuni, foraje și echipamentele lor specifice (dispecerate, puncte de control, stații de captare-tratare etc.)
• rețele de distribuție a apei pentru consum (industrial, public, casnic)	conducte de distribuție și echipamentele aferente
• rețele de colectare a apelor uzate (industriale, publice, menajere)	canale colectoare și echipamentele aferente, inclusiv stațiile de epurare a apelor uzate
• rețele energetice	rețele electrice, rețele de distribuție a agentului termic, gazoducte, oleoducte etc. și echipamentele lor specifice (centrale electro-termice, stații electrice, stații de măsurare /schimbare a presiunii etc.)
• echipamente pentru colectarea și depozitarea deșeurilor solide și/sau a altor categorii de noxe	centre de colectare /transport /depozitare, platforme pentru deșeuri menajere sau industriale, stații de prelucrare a deșeurilor (compostare, incinerare etc.)
• rețelele de spații verzi	scuaruri și plantații de aliniament, perdele de protecție etc.

Domeniul infrastructurii instituționale poate fi împărțit și în următoarele două mari grupe: echipamentele cu caracter obligatoriu (sau banale) reprezentate în general de categoriile instituțiilor pentru educație, sănătate, cele administrative și serviciile comerciale de interes local și echipamentele specializate din care fac parte în special cele culturale, de loisir, instituțiile speciale și altele.

O împărțire asemănătoare s-ar putea face și în cazul echipamentelor tehnice, cu precizarea că o diferențiere netă este mai dificilă. Se poate vorbi însă de o echipare tehnică obligatorie (minimală) pentru asigurarea unui standard de viață corespunzător (nivelul acestui standard este variabil în timp și spațiu).

O altă clasificare a domeniului infrastructurii, este determinată de aria (nivelul) de servire a unui anumit tip de echipament, respectiv:

- grupa echipamentelor de importanță locală (teritorială) și
- grupa echipamentelor de importanță zonală și regională (extrateritorială)

În prima categorie vor intra acele elemente de infrastructură importante la nivelul unei așezări sau al unei unități administrativ-teritoriale (de ex.: problema încălzirii locuințelor sau a rețelei de distribuție a apei potabile - cu excepția cazului existenței unor sisteme zonale, reprezintă un aspect de interes local). În cea de-a doua categorie, vor intra toate acele elemente a căror prezență /absență are impact la nivel de arie geografică, județ, regiune, țară, zonă transfrontalieră etc.

Elementele de echipare tehnică și instituțională analizate în cadrul studiilor de fundamentare au fost următoarele:

A. Pentru infrastructura instituțională:

1. instituțiile de învățământ
2. instituțiile de sănătate
3. serviciile administrative și alte servicii pentru populație
4. instituțiile culturale și științifice
5. instituțiile financiar-bancare
6. centre turistice și de loisir
7. servicii comerciale și servicii pentru întreprinderi

B. Pentru infrastructura fizică:

1. rețele de comunicații și transport
2. echiparea hidro-edilitară
3. rețele de telecomunicații
4. termoficarea
5. rețele de transport și alimentarea cu gaze
6. rețele electrice și alimentarea cu energie electrică

În cele ce urmează sunt prezentate principalele probleme din domeniul infrastructurii, pentru municipiul Constanța.

4.4.2 Infrastructura instituțională

Echipamentele publice sunt dotări care contribuie esențial la calitatea vieții în așezările umane. În cazul unui municipiu cu 350.000 locuitori, cum e cazul Constanței, existența echipamentelor publice și distribuirea lor judicioasă în teritoriu sunt factori determinanți pentru recunoașterea statutului superior al orașului, și respectiv pentru crearea condițiilor sale de dezvoltare.

Conform unor propuneri formulate în cadrul studiilor de fundamentare pentru PATN – Secțiunea IV: "Rețeaua de localități"¹¹, un oraș de talia Constanței, clasificat în categoria celor de RANG I - respectiv municipiu de importanță națională cu influență potențială la nivel european, trebuie să răspundă anumitor criterii de echipare și dezvoltare socio - economică (a se vedea Tabel nr. 10 și Tabel nr. 11). Aceste criterii nu constituie un element de clasificare ci un deziderat de atins pentru orice strategie de dezvoltare urbană a unui centru de rang I.

Caracteristicile specifice municipiului Constanța fac ca acesta să dispună de un număr important de unități cu nivel de servire național și chiar internațional în domenii precum turismul și transporturile, și de interes național și regional în domeniul educației, sănătății, culturii și cercetării științifice (Institutul Român de Cercetări Marine¹²) și al activităților financiar-bancare (sucursale ale principalelor bănci naționale și internaționale cu sediu în România, Bursa Maritimă) etc.

¹¹ Studii URBANPROIECT pentru PATN - 1996-1998.

¹² Recent denumirea acestui institut s-a schimbat.

Tabel nr. 10: Elemente și nivel general de echipare a centrelor urbane cu rang de importanță națională și potențial europeană

Localizare geografică favorabilă:	<ul style="list-style-type: none"> • situare geo strategică de interes internațional sau european, constituind centre de dezvoltare și atractivitate, localizate în lungul axelor majore de căi de comunicație de importanță internațională/europeană.
Populație:	<ul style="list-style-type: none"> • număr important de locuitori - minim 300.000 locuitori; • formare profesională de înaltă specializare: forță de muncă cu o calificare superioară și pregătire continuă, caracterizată prin flexibilitate /dinamism; • identitate proprie: identificarea caracterului specific al orașului simultan cu conștiința apartenenței sale la grupa orașelor de același rang.
Accesibilitate:	<ul style="list-style-type: none"> • la nivel internațional, paneuropean: accesibilitate directă la rețeaua majoră de căi de comunicații paneuropene (rutiere, feroviare, navale și aeriene); • la nivel național: accesibilitate la rețeaua de căi de comunicații naționale (autostrăzi, drumuri expres, căi ferate cu viteză mare /sportivă, căi navigabile maritime sau fluviale, porturi, aeroporturi).
Funcțiuni economice:	<ul style="list-style-type: none"> • bază economică la înalt nivel tehnologic și flexibilă (sector secundar, servicii productive, socio-culturale și de natură informatică).
Nivel de dotare /echipare:	<ul style="list-style-type: none"> • localitățile asigură un potențial de găzduire /primire a unor funcții și echipamente a căror importanță, calitate și capacitate corespund standardelor /cerințelor europene. Caracterul internațional sau european al acestor localități constă în caracterul și dimensiunea internațională sau europeană a funcțiilor și echipamentelor lor.

Tabel nr. 11: Principalele categorii și tipuri de echipamente pentru centre urbane cu rang de importanță națională și potențial europeană

1. Instituții de decizie politică, juridică și economică de importanță internațională, națională sau regională	<p>Parlament, guvern, ministere și alte instituții centrale, instanțe supreme (Curte Supremă de Justiție, Curte Constituțională, Consiliu Legislativ), ambasade, ș.a.;</p> <p>Sedii ale administrației publice locale, sedii de servicii descentralizate în teritoriul ale ministerelor și ale altor organe centrale, judecătoria, tribunale, parchete, sedii ale organizațiilor politice, sedii de sindicat, fundații, sedii ale unor organizații neguvernamentale ș.a;</p>
2. Instituții naționale și regionale de reputație internațională /europeană sau active în domeniul relațiilor internaționale /europene:	<p>Sedii ale filialelor organismelor internaționale, mari instituții naționale cu caracter științific de deschidere internațională / europeană (academie, centre și institute naționale de cercetare etc.);</p> <p>Sedii pentru congrese și conferințe, sedii pentru expoziții și târguri, hoteluri de lux și de mare capacitate, școli internaționale, birouri pentru profesioniști recunoscuți pe plan internațional, de arbitraj internațional etc.;</p>

3. Instituții străine și internaționale cu sediu permanent:	Firme și bănci străine, diverse alte instituții socio-economice, culturale și științifice, organizații internaționale non-guvernamentale, instituții științifice străine (școli, universități), consulate și alte reprezentanțe diplomatice, comerciale, turistice etc.;
4. Diferite organizații cu sucursale, filiale și agenții în străinătate:	Sedii financiar - bancare, de asigurări, sedii ale unor organizații culturale și științifice;
5. Alte dotări/ echipamente:	
<ul style="list-style-type: none"> • Educație, cercetare științifică: • Sănătate: • Cultură: • Comerț, servicii comerciale prestate populației și agenților economici: • Mass - media: • Sport, agrement: • Protecție mediu: • Culte: • Ordine publică, apărarea țării și siguranța națională 	<p>universități, institute de învățământ superior diversificate, institute naționale de cercetare sau filiale ale acestora;</p> <p>clinici universitare și spitale;</p> <p>muzee, teatre dramatice, de comedie, de revistă, de păpuși, operă, operetă, filarmonică, săli de concerte, săli polivalente, mari biblioteci, edituri, tipografii ;</p> <p>centre de comerț și de afaceri, burse de valori și mărfuri, servicii comerciale diversificate și de înaltă calitate;</p> <p>sisteme cu rază de difuzare și acoperire internațională /europeană sau regională, agenții de presă, posturi naționale și regionale de radio și televiziune;</p> <p>complexe sportive, stadioane, săli de competiții sportive, patinoare artificiale, bază turistică și de agrement diversificată, parcuri, grădini botanice, zoologice , cazino, cluburi pentru sport și agrement etc.;</p> <p>agenții de protecția mediului și servicii ecologice dotate cu echipamente specifice pentru menținerea unui mediu de calitate (organizarea auditului de mediu, igiena urbană etc.);</p> <p>centre ecumenice, mitropolii, episcopii, arhidieceze, diocese, centre ale cultelor autorizate;</p> <p>instituții specifice și racordate la organizații internaționale.</p>

Numărul și diversitatea instituțiilor de importanță județeană, regională și națională (extrateritorială) este semnificativ și corespunde poziției pe care municipiul o deține în cadrul sistemului național de așezări. Pot fi astfel menționate:

- a. **în domeniul educației** - 50 de unități liceale, postliceale și universitare, dintre care se remarcă liceele teoretice de prestigiu precum Colegiul Național "Mircea cel Bătrân", Liceul Militar "Al. I. Cuza", Liceul Internațional de Informatică, Liceul de Artă, Școala postliceală sanitară "Cristiana", Liceul și Universitatea "Ovidius", Institutul de Marină Civilă, Academia Navală "Mircea cel Bătrân" etc.;
- b. **în domeniul asistenței medicale** - spitale clinice și de specialitate precum cele de pneumono - ftizioterapie și cel de psihiatrie din Palazu Mare, unități specializate precum "Centrul regional de transfuzii sanguine", "Ambulatoriul de tuberculoză", 11 policlinici publice și private, numeroase cabinete medicale și stomatologice în sectorul privat; sectorul privat cuprinde peste 120 de cabinete medicale, 101 de cabinete stomatologice, peste 35 de laboratoare medicale și dentare și peste 85 de farmacii și depozite farmaceutice;
- c. **în domeniul echipamentelor culturale** - instituții teatrele, filarmonică, teatru de balet, muzee de importanță națională precum Muzeul de istorie și arheologie, Edificiul Roman cu Mozaic, Muzeul Marinei, Colecția "Ion Jalea", biblioteci universitare și specializate, sedii de edituri (Pontica, Europolis etc.);
- d. **în domeniul cultelor** - sediul Arhiepiscopiei "Tomis", reședința episcopoaă, Catedrala Ortodoxă Sf. Petru și Pavel, biserici și clădiri de cult ale celor peste 10 culte confesionale din oraș;
- e. **în domeniul administrativ** - sedii ale tuturor instituțiilor din sectorul public (Tribunal, Procuratură, Parchet, Curte de Conturi, Vamă), ale puterii centrale (Prefectura și instituțiile descentralizate în teritoriu) și locale (Consiliul Județean și Municipal), reprezentanțe ale regiilor și agențiilor naționale, Registrul Naval Român etc.;
- f. **în domeniul financiar - bancar** - sucursale a peste 25 de bănci și firme de asigurare printre care BCR, BRD, Banca Româno - Turcă, Banca Internațională a Religiiilor, Nederlanden etc.;
- g. **în domeniul serviciilor comerciale și pentru turism** - peste 20 de agenții de turism și voiaj, peste 70 de hoteluri dintre care 14 cu regim permanent (6 cu 3 și 4 stele), peste 25 de mari complexe agro-alimentare, numeroase spații de alimentație publică (acestea fiind totuși de un standard mediu în general);
- h. **în domeniul mass-media și telecomunicațiilor** - sediile a peste 10 posturi de radio și TV, (2 posturi TV cu arie de difuzare la nivel regional și 1 post local), a unor redacții de presă regională și locală; telefonia mobilă este de asemenea prezentă în municipiu;
- i. **în domeniul echipamentelor de sport și recreere** - 10 parcuri și grădini publice, piscină acoperită, 2 stadioane, terenuri de tenis și antrenamente hipice, echipamente unice precum "Cazinoul", "Planetariul", "Delfinariul" Bowlingul din Mamaia, Satul de Vacanță din Parcul Tăbăcărie etc.

În cadrul municipiului își mai găsesc sediu numeroase partide politice, asociații și uniuni profesionale, confesionale etc. Un element specific poziției de graniță a orașului este prezența unui mare număr de instituții ale MAN și MI, pe teritoriul orașului existând cca. 25 de Unități Militare și o serie de instituții specializate ale MI.

Trebuie remarcat, în privința acestor categorii de echipamente gradul mare de concentrare în zona centrală a orașului, și presiunea mare care se exercită asupra fondului construit din perimetrul vechi al urbei, în sensul înlocuirii, completării sau reconversiei funcționale a acestuia.

În pofida numărului remarcabil de echipamente speciale, municipiul are încă zone unde cantitatea și calitatea serviciilor obligatorii precum cele pentru educație, sănătate și asistență socială este nesatisfăcătoare. În cadrul municipiului există discrepanțe notabile în privința gradului de echipare a zonelor rezidențiale cu aceste tipuri de echipamente. Astfel, Peninsula și zona centrală sunt echipate cu toată gama de servicii, de la școli, dispensare, magazine și piețe agroalimentare până la administrație, justiție, bănci, servicii de transport și turism, cu o tendință de aglomerare a acestora, în vreme ce arii urbane întinse, ocupate de cartiere precum Anadalchioi, Coiciu sau Viile Noi nu dispun de echipamente obligatorii decât în mod simbolic (două școli în Coiciu, o școală în Viile Noi, o școală generală în cartierul Anadalchioi).

S-au construit echipamente sociale în noile cartiere de blocuri sau adiacent marilor artere configurate tot ca ansambluri de locuințe colective (B-dul Lăpușneanu, I.C.Brătianu, Soveja-Dezrobini), care, într-o măsură insuficientă, deservește și cartierele mai sus amintite. Astfel se înregistrează un număr important de școli cu coeficient de utilizare peste 2, unele chiar peste 3 (Grupul Școlar Ioan N. Roman din cartierul Gară). Tendința actuală este, pentru aceste zone, de a dezvolta servicii în spațiile de locuit existente, în sistem privat. Unele sunt compatibile cu funcțiunea rezidențială dominantă (farmacii, dispensare umane și veterinare, băcăniile), altele produc poluare fonică și chimică (tinichigerii auto, spălătorii auto etc.).

În concluzie se poate aprecia că o strategie de dezvoltare urbană a municipiului trebuie să urmărească rezolvarea corespunzătoare a nevoilor de echipare a zonelor rezidențiale și amplasarea judicioasă și eficace în oraș a echipamentelor specializate.

În continuare sunt prezentate în detaliu unele probleme din domeniul serviciilor pentru turism și transport, două dintre cele mai reprezentative tipuri de servicii, la nivelul municipiului.

4.4.2.1 Turismul

Turismul este funcțiunea care a marcat dezvoltarea Constanței încă de la trecerea sa în administrația românească. Astfel, "Regulamentul pentru construcțiuni și aliniieri" din 1890 stabilește ca prima "despărțire" a orașului, respectiv partea peninsulei situată la sud de Piața Ovidiu, să poarte denumirea de "Cartierul balnear". Să observăm dintru început că orașul Constanța a fost - și este și astăzi - în materie de turism, centrul unei activități care se desfășoară cu preponderență în afara limitelor sale teritoriale.

Dintr-un potențial de peste 125 mii locuri de cazare pe litoralul românesc, în Constanța se înregistrează doar ceva mai mult de 27 mii, dintre care numai aproximativ 1100 de locuri în orașul propriu-zis, restul fiind în localitatea aparținătoare Mamaia care numără 26.247 locuri de cazare, în hoteluri (20.631), vile (222) și campinguri (5394).

Stațiunea Mamaia, cea mai mare de pe litoral, reprezentând singură 28% din capacitatea de cazare a stațiunilor din zonă este de fapt prelungirea nordică a orașului Constanța.

Tabel nr. 12: Structura capacității de cazare a stațiunii Mamaia

Unități cazare	număr unități	număr locuri	% din total
hoteluri	64	20571	78,4
din care hoteluri de 3 și 4 stele	14	3145	15,3
vile	16	222	0,8
căsuțe și pensiuni	3	60	0,2
campinguri	3	5394	20,6
Total	86	26247	100

Scurt istoric al stațiunii Mamaia:

Stațiunea a fost inaugurată la 23 august 1906, când au fost construite două pavilioane de băi (unul pentru bărbați și altul pentru femei). Tot atunci s-a dat în folosință și calea ferată Constanța - Mamaia, cu pornirea în actualul parc al Prefecturii, unde era gara. Actualul traseu al B-dului Mamaia, începând de la B-dul I.G. Duca, a preluat vechiul traseu al căii ferate.

Dezvoltarea interbelică a stațiunii ne-a lăsat Cazinoul cu parcul și vilele din jurul lui, Hotelul Rex (operă a lui G.M. Cantacuzino) și Vila Regală. Anii '50 înregistrează construirea complexului hotelier "București", pentru că un adevărat "boom" al stațiunii să aibă loc în doi ani succesivi (1960-1961), când se ridică, rapid, majoritatea hotelurilor cu standard scăzut (cotate astăzi la 2 stele). Spre sfârșitul anilor '70 se înregistrează o tentativă de completare, spre Nord, cu un grup de hoteluri cu standard îmbunătățit (actualmente 3 stele).

Marea majoritate a clădirilor au o vechime de peste 28 de ani, prezentând o uzură fizică și morală avansată. Hotelurile de tip bloc cu 8-10 etaje, cu camere foarte mici și spații de servire a mesei de tip "cantină", chiar și modernizate se dovedesc improprii pentru cerințele unui turism modern de litoral. Construcțiile mai noi amplasate în nordul stațiunii sunt mai apropiate de acestea, din punct de vedere al confortului, dotărilor și întreținerii curente, însă ponderea lor este mică pe ansamblul stațiunii (11%).

Se remarcă numărul redus al hotelurilor cu grad superior de confort, existând doar un sigur hotel de 4 stele (Rex), cu 204 locuri în camere de 2 locuri.

După 1990 fondul construit al stațiunii (cu excepția hotelului Rex, care a suferit o renovare serioasă) a intrat într-o degradare galopantă. Au contribuit la aceasta, în primul rând, forma defectuoasă de privatizare numită "locatie de gestiune", iar în al doilea rând scăderea dramatică a nivelului de trai al populației și implicat a gradului de utilizare a serviciilor hoteliere, care au scăzut, de altfel continuu în calitate.

Stațiunea dispune de dotări minimale pentru turismul balnear și pentru turismul de afaceri (în incinta hotelului Savoy) a cărei expansiune ar putea fi determinată de dezvoltarea zonelor economice libere de lângă Constanța și, de eventuala includere a României pe traseul furnizării petrolului din zona Mării Caspice către Europa Occidentală. Dotările de agrement ale stațiunii sunt de asemenea minimale: două culoare pentru ski-jeturi la ambele capete ale stațiunii, câteva terenuri pentru practicarea sporturilor în aer liber, a minigolfului, cursele cu vapoare de agrement sau practicarea unor sporturi nautice (windsurfing, curse cu iole) pe lacul Siutghiol, teatrul de vară, aflat în ultimii ani în stare de accentuată degradare. Satul de vacanță din vecinătatea stațiunii, cu profil regional specific al restaurantelor și teraselor este și el în stare de degradare și de decădere a calității serviciilor și programelor oferite.

Mamaia de astăzi arată tot mai mult ca o relicvă a turismului de masă practicat în toată lumea pe scară largă în deceniile 6-7, dar care nu mai răspunde așteptărilor actuale. Sensul în care ar trebui să se modifice turismul, la Mamaia, pentru a atrage dezvoltarea turismul trebuie orientat în direcția demasificării acestuia, spre o tot mai accentuată personalizare a sejurului, în pensiuni și pavilioane, așa cum se mai găsesc la Eforie Sud - stațiune mai puțin afectată de modernizările anilor '60.

Orașul propriu-zis:

În ceea ce privește potențialul turistic propriu al orașului Constanța, acesta rămâne încă, în cea mai mare măsură, nevalorificat. Capacitatea de cazare a orașului Constanța numără 10 hoteluri cu un total de 1140 de locuri; dintre acestea 3 sunt clasificate la categoria 3 stele, însumând 305 locuri. Ponderea majoritară în totalul unităților de cazare o dețin hotelurile (42,5%), urmate de vile (35,5) campinguri, bungalowuri, și, cu o pondere neînsemnată, pensiuni și moteluri, situație aflată la polul opus față de cea întâlnită în alte stațiuni de litoral din Europa¹³.

Oferta naturală pentru turismul litoral este generoasă în orașul Constanța, constând în plajele din partea de nord-est a orașului, unde la baza unei faleze înalte de circa 40 de metri, sunt situate plajele Modern, Duduia și Tataia, care, toate la un loc, pot cuprinde până la 15.000 de persoane. Dintre acestea, cea mai importantă este plaja Modern, intens solicitată atât de cei veniți la odihnă, cât și de populația locală. Ea are o lungime de circa 1 km și o lățime de 100-150 metri. Situată, după cum am mai arătat, la adăpostul unei faleze înalte, este ferită de vânturi și însorită tot timpul zilei. Apa mării la mal este puțin adâncă, fundul este nisipos și are o slabă înclinare spre larg (faleza este argiloasă).

¹³ Situația actuală a structurilor de primire nu include unitățile neclasificate și nici locurile de cazare în locuințele particulare, deși acestea dețin o pondere relativ importantă și în orașul Constanța, ele nefiind evidențiate și clasificate oficial, așa cum este practica în alte țări și, nici cele din unitățile cu circuit intern preluat sau aflate în administrarea altor ministere și instituții cu caracter guvernamental, neguvernamental sau societăți comerciale cu alt profil decât cel de turism.

Plaja Duduia are o formă de semicerc și este așezată între două capuri stâncoase, la baza unui țărm înalt de aproape 16 m. Ceva mai la nord, sub forma unei fâșii înguste de câțiva metri și străjuită de o faleză înaltă, se întinde plaja Tataia (386.000 m²). Prin lucrări de amenajare ce se execută în prezent, prin construcția unor diguri ce vor favoriza acumularea plajelor, această parte va constitui în viitor cea mai importantă zonă de agrement a orașului Constanța.

În partea de est a plajei Modern, se află portul turistic "Tomis", servit de nave de coastă mici care efectuează în sezonul estival curse regulate de-a lungul litoralului românesc. Prin el se face legătura pe mare între Constanța și celelalte stațiuni balneoclimaterice ale litoralului. Pentru croazierele din Marea Marmara sau din Marea Mediterană, sau pentru turiștii care sosesc pe litoralul românesc, este folosit și portul Constanța.

Nivelul de dezvoltare a serviciilor în zona plajelor și de utilizare a porturilor de agrement este încă foarte redus. De asemenea, turismul istoric, arheologic, pentru care orașul oferă un potențial deosebit este practic inexistent.

Principalele concluzii ce se pot trage în privința turismului în municipiul Constanța sunt următoarele:

- turismul zonei s-a axat pe turismul estival, de cură helio-marină și s-a dezvoltat pe baza "*filozofiei turismului de masă*" specific anilor 70;
- valorificarea patrimoniului istoric, arhitectural și arheologic s-a făcut formal și ineficient, fără o concepție integrată și durabilă;
- spre deosebire de port care s-a dezvoltat pe baza unei "filozofii" similare dar care a rămas sub o singură autoritate (în același timp și proprietar), de "Litoralul" sunt responsabile o serie de instituții (autoritățile locale, FPS, Ministerul Turismului) sau categorii de proprietari, care nu pot adopta o politică unitară comună;
- întârzierea clarificării regimului de proprietate conduce la stagnare și degradare, în special prin lipsa totală a investițiilor noi;
- lipsa sistemului de pensiuni particulare în oraș; încurajate să apară la est de B-dul Tomis, acestea ar putea profita cât se poate de mult de deschiderea orașului către mare.

Dezvoltarea turismului și a serviciilor sale aferente este, în prezent, departe de a valorifica corect și eficient oferta naturală și antropică existentă. O amplificare a funcției turistice a orașului Constanța, prin diversificarea și individualizarea ofertei, prin promovarea unei noi imagini a orașului și prin schimbarea reală a acesteia este posibilă și de dorit. De la un turism sezonier și de masă, Constanța ar trebui să treacă spre un turism permanent cu accente culturale și de business, orientat către o gamă foarte largă de utilizatori (având în vedere scala tot mai întinsă a stratificării sociale și implicit a aspirațiilor și posibilităților de a face turism).

4.4.2.2 Transporturile

Serviciile de transport constituie un element specific orașului Constanța, prezența lor fiind tot mai vizibilă în viața urbană. Dezvoltarea acestui sector poate urma unei dezvoltări turistice și economice durabile a municipiului în perioada imediat următoare.

În ordinea ponderii în oraș, transporturile navale ocupă primul loc, cu 77% din totalul de 240 unități de transport. Urmează ca pondere transportul rutier cu 15%. Transportul feroviar deține doar 3% din unități, iar cel aerian și prin conducte câte 1%.

Activitățile legate de transporturile navale – un total de 185 unități - sunt de patru categorii:

- activități de agenturare (agenții diverse), cu o pondere de 56%
- armatori, 19%
- recrutare a personalului navigant (crewing), 9%
- prestații servicii (pilotaj, remorcaj), 15%

Distribuirea acestora în teritoriu indică (conform Studiu de fundamentare întocmit de S.C. Atelier 3C) srl., un grad ridicat de dispersie. Se constată concentrări în Portul Constanța Nord (22%, respectiv 41 de unități, dintre care 27 în portul vechi), apoi în zona delimitată de str. Nicolae Iorga, cu cartierele Casa de Cultură, Gară, Abator, Poarta 5 (18%), orașul vechi, la nord de Bd. Ferdinand, până la Bd. Mamaia și str. I.G.Duca (12%), ca și în Peninsula, la sud de Bd. Ferdinand și la Est de str. Mihai Viteazul (9%). Astfel, portul vechi, împreună cu Peninsula și cu Zona Centrală dețin împreună o pondere a amplasamentelor pentru aceste activități de 35%.

Activitățile de agenturare, de crewing, precum și cele ale armatorilor sunt compatibile cu zona antică și veche a orașului. O parte însemnată a acestor activități funcționează însă în apartamente de bloc, în condiții improprii, cu o oarecare incompatibilitate cu funcțiunea dominantă, aceea de locuire. Activitățile din incinta portului funcționează, în cea mai mare măsură, în spații proiectate pentru alte funcțiuni (ex: căminul de la Poarta 2).

Având în vedere potențialul de dezvoltare a acestui tip de serviciu în municipiu este necesară identificarea unor zone de dezvoltare a unor spații noi de birouri, adecvate cerințelor și standardelor moderne, internaționale.

4.4.3 Infrastructura tehnico-edilitară

4.4.3.1 Căile de comunicație¹⁴

Căile de comunicație rutieră și feroviară, împreună cu traficul pe care acestea le suportă, reprezintă componente esențiale ale formei și funcționalității urbane. De asemenea, ele contribuie, alături de transportul aerian și naval, la integrarea municipiului Constanța în rețeaua națională de localități și la legăturile internaționale ale acestuia.

- Circulația feroviară este, relativ bine integrată în structura orașului făcând parte din viața acestuia, dar este și un element de segregare puternic, în anumite cazuri. Magistrala feroviară București-Constanța - viitoare componentă a coridorului european de mare viteză care va pune în legătură directă porturile Hamburg și Constanța - atacă orașul dinspre vest, pe teren plat, într-un peisaj agricol ospitalier. Urmează marele triaj de marfă de la Palas, încadrat de zona industrială (la dreapta) și cartierul Palas-CFR la stânga. Inelul rutier Aurel Vlaicu traversează calea ferată pe un pasaj supraînălțat, iar de aici și până la următorul pasaj rutier (Str. Dezrobirii), calea ferată separă cartierele de locuințe semi-rurale I.C.Brătianu și Medeea, desfăcându-se în două ramuri, care vor forma bucla înconjurătoare a zonei de depozite petroliere. Pe acest tronson se desface, spre stânga, o ramură a CF, care merge spre Năvodari, supratraversând B-dul I.C.Brătianu, pe un traseu incomod pentru dezvoltarea viitoare a orașului între Str. Dezrobirii și B-dul Aurel Vlaicu.

Ramura principală a buclei, cea din stânga, se apropie de B-dul I.C.Brătianu, mergând paralel cu acesta cca. 900 de metri, pentru ca apoi, printr-o curbă strânsă la dreapta, să intre în gară. O ramură înfundată a acestei bucle, tot în proximitatea B-dului Brătianu, servește drept stație pentru vagoanele de călători cu domiciliul la Constanța. De la gară, linia ferată își urmează traseul spre Agigea-Eforie-Mangalia, traversând orașul pe o lungime de încă cca. 5 km și fiind traversată din nou de B-dul Aurel Vlaicu (cu linie de tramvai) și de Șoseaua Mangaliei - ambele traversări fiind supraînălțate.

Zona căii ferate, constituie un factor de poluare fonică, care poate fi corectat prin lucrări de modernizare, sau de modificare a anumitor trasee precum:

- ramura către Năvodari să fie deplasată înainte de pasajul Aurel Vlaicu, cu cca. 1,2 km spre V față de situația actuală;
- o ramificație desprinsă încă de la triajul de marfă să fie continuată până la portul Constanța-Sud, ocolind orașul pe la S-V;
- ramura din dreapta a buclei de la gară să fie desființată.

Un nod cu probleme pentru oraș, datorită aglomerației în sezonul estival și al legăturilor intermodale intense este zona Gării. Construcția unei noi Gări urbane mai la vest și unui nou depou pentru locomotive și pentru vagoane, pot fi necesare în intervalul imediat următor de timp.

Prezența căii ferate și a trenurilor de călători în oraș poate deveni un factor de dinamism și de atracție, specific marilor orașe și care să nu necesite separări prin garduri opace, ci doar prin îngrădiri transparente, care să răspundă normelor de siguranță a circulației.

¹⁴ Municipiul Constanța nu a beneficiat de studii de fundamentare în domeniul circulației.

- Circulația rutieră s-a constituit într-o rețea mult mai complexă decât cea feroviară, prezentând, proporțional, mult mai multe probleme și puncte de conflict.

Rețeaua rutieră trebuie să asigure accesul facil și fluent dinspre București (B-dul Brătianu și, în viitor, continuarea penetrației autostrăzii) și de la aeroportul Kogălniceanu (B-dul Tomis) către centrul orașului și către viitorul port de pasageri, precum și legătura către Mamaia și spre Sud, către Eforie-Mangalia. Trebuie să observăm că aceste obiective au fost avute în vedere constant de către proiectanți și edili, în ultima sută și mai bine de ani, așa încât nici în privința circulației rutiere situația nu este, prin comparație cu alte orașe mari românești, dintre cele mai rele. Principalele penetrații și artere ale orașului sunt:

1. Penetrația dinspre București - B-dul I.C.Brătianu, - se produce fără incidente, pe 4 fire de circulație (câte 2 pe sens), până la intersecția cu B-dul Lăpușneanu, de unde se transformă într-o stradă obișnuită a orașului, debușând în B-dul Ferdinand. La intrarea în oraș, respectiv la intersecția cu B-dul Aurel Vlaicu - intersecție denivelată dar fără bretele de legătură stânga-dreapta - nu se produce distribuția circulației pe ocolitoare, iar în apropierea zonei centrale artera se pierde, într-o stradă de importanță secundară. Singura distribuție stânga-dreapta se petrece la intersecția cu B-dul Lăpușneanu. Căutând un punct terminus pentru acest bulevard, el nu poate fi altul decât portul vechi - viitorul port de pasageri -, lucru realizabil printr-o joncțiune cu traseul actualei străzi Traian - B-dul Marinarilor.
2. Penetrația dinspre M. Kogălniceanu - Ovidiu, care preia practic tot traficul dinspre Transilvania și Moldova către Constanța, este la fel de importantă (dacă nu chiar mai importantă, ca valoare de trafic) ca și cea dinspre Basarabi. În situația existentă la ora actuală, ea intră practic în oraș la intersecția cu B-dul Aurel Vlaicu. Porțiunea de 6 km, de la Popasul Cișmea (până la care a fost împins intravilanul) și până la respectiva intersecție, străbate un teritoriu agricol nediferențiat, împărțit însă între S.C. Nazarcea, Consiliul local Constanța și proprietari privați.
După ce trece de intersecția cu b-dul Aurel Vlaicu - intersecție ce va trebui denivelată în perspectiva apropiată - b-dul Tomis își îndeplinește acceptabil funcția de arteră reprezentativă de penetrație. Ea este deschisă traficului auto până la Parcul Prefecturii, mai exact până la str. Vasile Alecsandri, de unde traficul se mută pe str. Traian, iar b-dul Tomis, până la Piața Ovidiu, este accesibil numai pietonilor. Spre Mamaia, legătura se face rapid, pe b-dul Aurel Vlaicu, iar spre Mangalia, pe b-dul Al. Lăpușneanu.
3. B-dul Lăpușneanu este legătura cea mai directă între stațiunea turistică Mamaia și Șoseaua Mangaliei. Aspectul său este însă, din păcate, neospitalier, mai ales pe tronsonul dintre intersecția cu b-dul Tomis ("Dacia") și Casa de Cultură, respectiv pe aproape 2 km lungime. Aceasta datorită densității prea mari a blocurilor de locuințe, a absenței plantațiilor de aliniament, precum și datorită unor denivelări ce par accidentale în ansamblul linear și rigid al contextului urbanistic.
4. Joncțiunea b-dului Lăpușneanu cu b-dul 1 Mai - Șoseaua Mangaliei se face relativ lin în zona gării, din punctul de vedere al circulației problema fiind bine rezolvată; ieșirea din oraș spre Mangalia se petrece fără probleme.

5. B-dul Aurel Vlaicu este actuala șosea de centură a orașului, utilizată cu precădere de traficul greu, și ca atare deosebit de poluantă pentru cartierele de locuințe cu care vine în contact: Tomis Nord, I. C. Brătianu (pe care îl străbate în cea mai mare parte pe estacadă), Medeea, Zona CET, Viile Noi. În perspectiva ridicării standardului de locuire în Viile Noi și a reconversiei funcționale a zonei de depozite petroliere dintre gară și cartierul Medeea, este de dorit ca ocolitoarea, după traversarea căii ferate, să își continue traseul prin zona industrială și pe lângă sere, urmând să se racordeze la Șoseaua Mangaliei pe teritoriul comunei Lazu. Actualul tronson de la calea ferată până la b-dul 1 Mai va rămâne artera colectoare cea mai importantă din partea de Sud a municipiului.
6. Strada Soveja, continuată cu Dezrobirii, a fost gândită încă de la Planul Urbanistic din 1966 drept "al doilea inel" de circulație rutieră majoră, într-o structură aproximativ radial-concentrică în care "primul inel" îl constituia traseul străzilor Ion Rațiu - Poporului (stradă întreruptă în anii '70 de blocurile de pe b-dul Lăpușneanu) - Theodor Burada și Șoseaua Mangaliei, iar "al treilea inel" fiind Aurel Vlaicu - singurul care a fost până la urmă trasat conform planului. Probabil datorită dificultății de a intra pe un teren cu destinație specială, strada are azi un traseu sinuos și ștrangulat pe aproape 1 km lungime, în dreptul Academiei Militare Mircea cel Bătrân. Placată temeinic cu blocuri, orice acțiuni de corectare - lărgire a traseului sunt practic imposibile. Reconsiderarea traseului proiectat în 1966 poate fi luată în discuție.

Dacă despre rețeaua stradală majoră a orașului se poate spune că este relativ bine rezolvată, nu același lucru se poate spune despre rețeaua secundară. De regulă, neglijat de planificatori ultimelor decenii nivelul rețelei stradale de cartier, trasată cu grijă de înaintași, este în mare măsură responsabilă de specificul actual al cartierelor istorice: Zona Centrală, Coiciu sau Tăbăcărie. Întreruptă cu totul în dreptul arterelor majore, în multe cazuri, acest nivel al rețelei este departe de a asigura fluenta dorită a unui trafic de interes local, tot mai intens. Relația dintre străzile secundare și colectoarele importante trebuie corectată, în sensul unei mai bune relații între cartiere.

Problemele din zona centrală presupun crearea unui "contrainel" major, posibil de realizat pe traseele străzilor Mamaia - Țepeș Vodă - I.L. Caragiale, cu ieșirea în b-dul Brătianu, pentru colectarea traficului existent. O problemă generală a circulației rutiere este aceea a parcajelor publice și a asigurării spațiului necesar în zonele de locuire colectivă densă. Studiile de circulație vor trebuie să identifice marile zone problemă și soluțiile optime în acest sens.

© problemă specifică a municipiului este accesul la toate cele 4 forme de transport: feroviar, rutier, naval și aerian. Relația dintre feroviar și naval în privința transportului de marfă se realizează în prezent în zonele tradiționale ale orașului, adică în Port și în zona industrială Traian. În cadrul portului se realizează în prezent și un transfer RO-RO pentru călători. Este însă previzibilă o intensificare a relațiilor intermodale, în anii următori, ceea ce va presupune soluții specifice și moderne la nivelul orașului, între care realizarea unei noi gări și autogări în vestul orașului poate fi un obiectiv major. Dezvoltarea de capacități de parcare supra- și subterane pot face de asemenea obiectul unor operațiuni urbanistice de anvergură.

4.4.3.2 Echiparea hidro-edilitară

Alimentarea cu apă a zonei litoralului Mării Negre - pe raza județului Constanța - este asigurată de un sistem centralizat zonal, cuprinzând localitățile din triunghiul Medgidia - Năvodari - Mangalia. Dintre aceste localități, se distinge ca principal consumator municipiul Constanța. O particularitate a sistemului zonal de alimentare cu apă îl reprezintă caracterul sezonier, care are un rol semnificativ, fiind dictat de activitatea turistică estivală.

Canalizarea zonei litoralului se realizează de asemenea în sistem zonal, prin mai multe subsisteme, dintre care cel mai semnificativ este cel al municipiului Constanța, care beneficiază de altfel și de două stații de epurare.

Alimentarea cu apă se realizează din surse subterane și de suprafață.

a. Surse de apă subterană

Apa subterană din zonă provine în general din carsturi și este în general de bună calitate, având o durtate de cca. 14 GG și o temperatură mai mare decât cea a altor surse subterane, de aprox. 13 - 15 °C. Calitatea apei se înscrie în prevederile STAS 1342/91, tratarea acestei ape subterane rezumându-se la o dezinfecție prin clorinare care se face fie direct la captare, fie în rezervoarele cele mai apropiate. Calitatea apei furnizată de aceste surse se menține bună datorită zonelor de protecție sanitară cu regim sever bine îngrijite, împrejmuite cu gard și având sisteme de evacuare a apelor uzate menajere din incinte.

Cele mai importante surse subterane sunt cele din jurul municipiului Constanța, mai precis la nord de municipiu. Acestea au un important caracter de neuniformitate în exploatare, aceasta realizându-se la debite variabile, intrarea în funcțiune la capacitatea maximă înregistrându-se în perioadele cu vârf de consum, dictate de activitatea turistică de sezon. În continuare se vor prezenta aceste captări, cu principalele lor caracteristici:

- 1) Captarea "Caragea Dermen" este amplasată la cca. 8 km nord - vest de municipiul Constanța și este cea mai veche captare de apă subterană pentru municipiu. Debitul total instalat al captării este de 986 l/s, în prezent realizându-se o exploatare de 744 l/s (debit zilnic mediu) și 840 l/s (debit zilnic maxim). Până în anul 1944 această captare a alimentat numai municipiul Constanța, după care a devenit o captare a unui sistem regional, care alimenta litoralul până la Tuzla. În prezent, captarea Caragea Dermen este o importantă componentă a sistemului zonal de alimentare cu apă "Litoral".
- 2) Captarea "Cișmea I" este situată la nord de cartierul Tomis al municipiului Constanța și cuprinde trei grupuri de puțuri forate, denumite "zona A", "zona B", "zona C", care sunt apropiate și care captează acviferul infeior Barremian - Juristic. Apa captată din întreaga sursă Cișmea I este trimisă atât la Complexul Pălas din Constanța, cât și direct în rețeaua de distribuție a municipiului. Debitul total instalat al captării este de peste 2500 l/s.

- 3) Captarea "Cișmea II" este amplasată între sursele "Caragea Dermen" și "Cișmea I", pe partea stângă a DN 2A Constanța - București. Captarea a fost pusă în funcțiune în anul 1971 și cuprinde 12 puțuri forate la adâncimi cuprinse între 90 și 150 m. Debitul instalat al captării este de 513 l/s, în prezent fiind în funcțiune doar 6 puțuri care furnizează un debit mediu zilnic de cca. 266 l/s și un debit zilnic maxim de aprox. 335 l/s. Captarea este în curs de modernizare. Apa captată aici este trimisă atât la Complexul Palas din Constanța, cât și direct în rețeaua de distribuție a municipiului.
- 4) Captarea "Constanța Nord (Mamaia)" este situată în partea de nord a municipiului Constanța, la intrarea în stațiunea Mamaia, fiind alcătuită dintr-un puț cu adâncimea de 420 m, amplasat lângă podul de la intrarea în stațiune și încă patru puțuri, cu adâncimi de 300 m, situate pe malul sud - vestic al lacului Siutghiol. Captarea a fost realizată începând cu anul 1979 și are un debit instalat este de 530 l/s. Apa furnizată de această sursă este dirijată spre Complexul Constanța Nord, de unde este distribuită atât către cartierul Faleza Nord, cât și spre stațiunea Mamaia.
- 5) Captarea "Medgidia" este amplasată pe teritoriul orașului cu același nume, între malul stâng al canalului navigabil Dunăre - Marea Neagră și calea ferată București - Constanța, pe un aliniament de cca. 2,0 km și dispune de un număr de 12 puțuri forate la adâncimi cuprinse între 350 m și 450 m, având o capacitate instalată de cca. 800 l/s. O parte din apa captată aici este trimisă către Complexul de înmagazinare - pompare Constanța Sud, fiind utilizată pentru ridicarea presiunii în partea de sud a municipiului în special în perioada de vară, când se înregistrează vârf de consum.

În condițiile unui disponibil limitat de resurse de apă subterană, este de mare importanță evaluarea vulnerabilității la poluare a acviferelor (a se vedea în acest sens capitolul 5.2.3 din prezentul volum).

Un fenomen specific zonei este cel de pătrundere a apei sărate în acviferele subterane. Cauzele cele mai cunoscute care pot favoriza acest fenomen sunt legate de amplasamentul captărilor și de modul de exploatare. Astfel, pentru forajele amplasate în apropierea țărmului mării, exploatarea în regim intensiv poate duce la scăderea nivelului apelor subterane sub cota 0.00 a Mării Negre, favorizând pătrunderea apei saline. O situație mai rar întâlnită o reprezintă întroziunea salină datorată operației de ecluzare efectuată la Agigea și la Ovidiu, prin care în canal pătrunde apă sărată și în condițiile existenței legăturii hidraulice între apa din canal și acviferul Juristic - Cretacic, în forajele din zonă se constată creșterea salinității.

b. Surse de apă de suprafață

Apărută ca o alternativă la captările de apă subterană și totodată pentru a suplimenta debitul acestora, captarea "Galeșu" este amplasată la cca. 20 km nord-vest de municipiul Constanța. Sursa de apă de suprafață o constituie canalul Dunăre - Marea Neagră, mai precis ramura Poarta Albă - Midia a canalului. Captarea de apă de la Galeșu are un debit instalat de 4 m³/s și este de tipul "priză de mal". Apa este transportată prin pompare până la stația de tratare "Palas" din municipiul Constanța.

Deoarece apa din canalul Dunăre - Marea Neagră nu este de categoria I-a de calitate, nici apa captată de sursa Galeșu nu este de categoria I-a, acest lucru afectând procesele de tratare de la stația de tratare Palas din Constanța.

c. Tratarea apei

Apa de suprafață captată la Galeșu este tratată la stația de tratare "Palas" care este amplasată în municipiul Constanța, pe strada Palas, în vecinătatea zonei industriale. Aducțiunile prin pompare sunt constituite din 4 conducte (2x1.000 mm și 2x1.200 mm), cu o lungime de cca. 20 km.

Stația de tratare este dotată cu laboratoare unde se efectuează analize chimice și bacteriologice. Referitor la produsele secundare rezultate din procesul de tratare, întregul nămol rezultat din decantor și spălarea filtrelor este evacuat în colectorul principal de pe strada Palas, care le transportă până la stația de epurare Constanța Sud, afectând funcționarea acesteia într-o oarecare măsură.

În anul 1993 s-a pus în funcțiune noua stație de tratare "Palas". Capacitatea obiectelor care compun stația de tratare este suficientă pentru întreg debitul proiectat. Starea lor este în general corespunzătoare, cu excepția decantoarelor suspensionale de la stația veche, care au fost executate neglijent, astfel încât pe toți pereții se constată pierderi de apă. Se mai constată pierderi de apă și la rezervoarele de sub stația veche de filtre.

d. Înmagazinarea apei

În municipiul Constanța s-au realizat mai multe complexe de înmagazinare, care nu au rol strict de deservire a municipiului, ci practic realizează compensarea și transferul de debite pentru sistemul zonal. Pe teritoriul administrativ al municipiului Constanța se află patru astfel de complexe de înmagazinare, după cum urmează:

- complexul Palas, conține rezervoare cu o capacitate totală de 56.000 m³ (fiind în curs de extindere cu două rezervoare de 20.000 m³ fiecare), dintre care 10.000 m³ reprezintă volum intangibil de incendiu.
- complexul Constanța Nord, cu un rezervor de 20.000 m³ care include rezerva intangibilă de incendiu de 4.000 m³, fiind alimentat din puțurile proprii și din vecinătate;
- complexul Călărași, care cuprinde 5 rezervoare cu un volum total de 19.400 m³, dintre care 4.000 m³ reprezintă volum intangibil de incendiu, este cel mai vechi din municipiul Constanța și este alimentat de sursele Caragea Dermen și Cișmea I C;
- complexul Constanța Sud, are rezervor de 20.000 m³, dintre care 4.000 m³ rezervă intangibilă de incendiu și este alimentat de sursa Medgidia. Acest complex funcționează doar vara, câteva ore pe zi, pentru creșterea presiunii în zona de sud a municipiului.

Toate complexele de înmagazinare dispun de stații de pompare sau repompare, după funcția pe care o îndeplinește în cadrul schemei de alimentare cu apă.

e. Transportul apei și distribuția apei către consumatori

Conductele de aducțiune din zona municipiului Constanța sunt reprezentate în mare majoritate de conducte cu diametru mare (800 - 1.200 mm), care realizează transportul apei de la surse la complexele de înmagazinare. Lungimea totală a conductelor de aducțiune aferentă municipiului Constanța este de cca. 135,9 km, din care aprox. 75 % îl reprezintă conducte Premo, 17 % sunt conducte din oțel și doar 8 % sunt din fontă de presiune.

Este de remarcat faptul că din totalul de 135 km de conducte de aducțiune, aprox. 56,9 km, adică mai mult de o treime (cca. 42 %), sunt conducte cu grad avansat de uzură.

Complexele de înmagazinare - pompare realizează distribuția apei către consumatori prin intermediul unei rețele de distribuție care totalizează o lungime de aprox. 526,8 km în municipiul Constanța, fiind realizată din oțel, fontă, azbociment și beton (tip Premo).

Din totalul rețelei de distribuție, cea mai mare parte o reprezintă conductele din oțel (cca. 38,71 %), care s-au comportat relativ bine în timp, o mare parte o reprezintă conductele din azbociment (cca. 36,92 %) și doar cca. 24,37 % sunt conducte din fontă.

În prezent, sistemul centralizat de alimentare cu apă funcționează satisfăcător, deși se înregistrează o serie de disfuncții, dintre care cele mai importante pot fi considerate următoarele:

- o parte dintre conductele rețelei de distribuție sunt subdimensionate, ca urmare a dezvoltării urbanistice și deci a creșterii numărului de consumatori, fără o corelare a dezvoltării cu capacitățile rețelelor;
- pierderi mari de apă în rețea datorate uzurii avansate a unora dintre conducte;
- vanele de linie și sectorizare din sistem sunt în mare parte defecte;
- defecțiuni frecvente la instalațiile de pompare datorate echipamentelor vechi, cu fiabilitate scăzută.

Pierderile de apă din aducțiuni și din rețeaua de distribuție au valori mai ridicate pentru conductele cu vechime mare în funcțiune, fenomenul fiind deosebit de periculos în zonele construite, infiltrarea apei în subteran putând afecta stabilitatea clădirilor. Din analiza făcută de Regia Autonomă Județeană de Apă Constanța în anul 1997 a rezultat o pierdere de apă în sistem de cca. 38,765 mil. m³, ceea ce raportat la 1 km de conductă reprezintă aprox. 2,93 m³/h/km. Din totalul de 526,8 km conducte de distribuție, cele care prezintă un grad avansat de uzură totalizează 222,3 km, ceea ce reprezintă cca. 42 %.

Există un program de reabilitare a conductelor de distribuție a apei, care constă în înlocuirea conductelor care prezintă un grad avansat de uzură cu altele noi, din materiale cu o mare fiabilitate (polietilenă de înaltă presiune, fontă ductilă).

Canalizarea și epurarea apelor uzate

Municipiul Constanța dispune de un **sistem de canalizare mixt**, care preia apele uzate și pluviale din zonele de locuințe și industriale și le conduce către stațiile de epurare și respectiv către receptorii naturali reprezentați de Marea Neagră și de lacurile din partea de nord a municipiului.

În linii mari, sistemul de canalizare conține următoarele obiecte:

- o rețea de colectoare de canalizare (unitare sau în sistem divizor);
- colectoare principale de canalizare până la stațiile de epurare;
- stații de pompare ape uzate;
- camere deversoare amplasate pe rețeaua de tip unitar, care descarcă în emisari debite ce depășesc debitul maxim orar, în timpul ploilor cu intensitate mare;
- descărcări de siguranță, de la stațiile de pompare a apelor uzate în lacuri sau în mare, pentru evitarea inundării acestora;
- stații de epurare;
- conducte de evacuare a apelor epurate în emisar.

Rețeaua de canalizare aferentă subsistemului Constanța este format dintr-o rețea de colectoare principale și secundare care totalizează aprox. 557,7 km, dintre care 88,9 km sunt colectoare principale, iar restul de 468,8 km sunt secundare. Din punct de vedere al amplasării, colectoarele amplasate pe străzi au o lungime de 429,9 km, celelalte colectoare în lungime de 127,8 km fiind dispuse în alte zone.

Colectoarele sunt în mare măsură alcătuite din tuburi de beton cu secțiune circulară, ovoid sau clopot. În stațiunea Mamaia pot fi întâlnite colectoare executate din tuburi de bazalt, soluție adoptată datorită nivelului ridicat al apei subterane.

Sistemul unitar de canalizare este prezent în partea de sud a municipiului și în zona industrială, apele uzate menajere și industriale și apele pluviale fiind preluate prin intermediul unei rețele de 13 colectoare principale și secundare denumite U1 - U13. Apele uzate sunt transportate gravitațional spre sud - estul municipiului, către stația de epurare Constanța Sud. Pe traseu, o parte din apele pluviale sunt descărcate în mare prin intermediul unor camere deversoare amplasate pe două dintre colectoarele principale, înainte de a ajunge în stația de epurare. Unul dintre deversoare este amplasat pe colectorul U2, la "Poarta 6", iar celălalt pe colectorul principal U6, la "Școala de scafandri" din dana 34, de la fiecare dintre camerele deversoare plecând câte o conductă de evacuare până în mare.

Sistemul divizor de canalizare colectează apele din zona de nord a municipiului și din stațiunea Mamaia, această soluție de canalizare fiind adoptată datorită prezenței în zonă a lacurilor Tăbăcărie și Siutghiol, precum și a mării.

Canalizarea menajeră este formată dintr-o rețea de colectoare principale și secundare care transportă apele uzate gravitațional către stația de epurare Constanța Nord și către rețeaua de canalizare unitară din partea de sud a municipiului și totodată prin pompare, prin intermediul a 20 de stații de pompare a apelor uzate, acolo unde topografia terenului nu permite transportul gravitațional.

Stațiile de pompare refulează apele uzate către stațiile de epurare, prin mai multe trepte de pompare, dispuse în serie. Deoarece nu există rezervoare de acumulare a apei pompate de stația de pompare din amonte, defectarea sau întreruperea curentului electric al unei stații de pompare scoate practic din funcțiune întregul sistem din amonte, care poate avea drept consecință inundarea stației de pompare, respectiv a străzilor și imobilelor racordate. Pentru evitarea unor astfel de situații, la stațiile de pompare cu posibilități de descărcare gravitațională într-un emisar apropiat s-au prevăzut descărcări de siguranță cu vană "sigilată", care reprezintă un aspect particular al sistemului de canalizare al municipiului Constanța. Descărcările folosesc ca emisar lacul Siutghiol, lacul Tăbăcărie sau Marea Neagră.

Există 13 stații de pompare prevăzute cu descărcări de siguranță, având ca emisari lacul Siutghiol (6), lacul Tăbăcărie (5) și Marea Neagră (2)

Canalizarea pluvială este alcătuită dintr-o rețea de colectoare principale și secundare care transportă apele meteorice gravitațional spre 3 puncte de evacuare și anume în lacul Siutghiol, lacul Tăbăcărie și Marea Neagră.

O parte dintre colectoarele rețelei de canalizare au devenit subdimensionate datorită racordării ulterioare de noi ansambluri de locuințe și agenți economici, fără completarea corespunzătoare a colectoarelor de canalizare.

Epurarea apelor uzate se realizează în stațiile de epurare Constanța Nord și Constanța Sud.

Stația de epurare Constanța Nord este amplasată în partea de nord - est a municipiului, pe malul lacului Tăbăcărie și primește apele uzate din stațiunea Mamaia și din partea de nord a Constanței.

Partea de nord a municipiului Constanța este deservită gravitațional, combinat cu pompare prin stațiile de pompare a apelor uzate Ion Rațiu, Delfinariu, Ahile Mihail, Târgu de Vară, Suceava și Lăpușneanu, descărcând în stația de epurare Constanța Nord.

Stația de epurare dispune doar de treaptă mecanică de epurare și are o capacitate de 675 l/s - debit orar maxim și cca. 415 l/s - debit zilnic maxim. Din măsurătorile efectuate, debitul maxim orar influent în stația de epurare este de cca. 838 - 936 l/s, ajungând până la 1.500 l/s în timpul sezonului estival.

Stația de epurare este suprasolicitată și practic în imposibilitatea unei extinderi pentru asigurarea capacității corespunzătoare, singura soluție viabilă o constituie reducerea debitului de intrare prin pomparea unui debit din nordul stațiunii Mamaia (cel aferent S.P. 1 și S.P. 2) către stația de epurare Midia.

Descărcarea apei epurate se face în Marea Neagră (în zona Pescărie - Mamaia) în extrasezon, adică în perioada 1.10 - 15.4 și la irigații în perioada sezonului estival. În situația în care sistemul de irigații nu funcționează, apa acumulată este preluată de un colector cu Dn 100 cm până în strada Nicolae Filimon și apoi de colectorul U 2 fiind condusă până la stația de epurare Constanța Sud.

59

Datorită eficienței din ce în ce mai scăzute a acestei stații de epurare, în ultimii ani, în perioada sezonului de vară debitul efluent s-a pompat integral la stația de epurare Constanța Sud, unde s-a realizat epurarea mecano - biologică. În extrasezon, cca. 50 % din apa epurată se evacuează gravitațional în Marea Neagră, prin două conducte Dn 80 cm, iar restul de 50 % este folosit pentru diluarea nămolului pentru pomparea acestuia la stația de epurare Constanța Sud.

Stația de epurare Constanța Sud este amplasată în partea de sud a municipiului, de-a lungul liniei CF Constanța - Mangalia, în dreptul km 228+500 și realizează epurarea mecanică și biologică a apelor uzate orășenești provenite din cea mai mare parte a municipiului - partea centrală și sudică, la care se adaugă o parte din apele pluviale colectate de sistemul unitar de canalizare și nu în ultimul rând, apele evacuate în timpul sezonului estival de stația de epurare Constanța Nord și care nu se utilizează la irigații. Apele uzate influente în stație sunt în proporție de cca. 60 % ape uzate industriale, provenind de la agenții economici din industria alimentară, textilă, chimică, construcții de mașini și industria prelucrării metalelor, iar restul de aprox. 40 % sunt ape uzate menajere.

Stația de epurare este dimensionată pentru o capacitate de 3840 l/s - debit orar maxim și 3200 l/s - debit zilnic maxim, conținând două linii tehnologice identice cu debitul zilnic maxim de 1600 l/s fiecare. În prezent, datorită dezvoltării municipiului și a faptului că apele uzate preepurate în stația de epurare Constanța Nord nu mai pot fi utilizate la irigații în perioada de sezon, debitul influent în stația de epurare Constanța Sud ajunge la cca. 4800 l/s. Apele epurate sunt evacuate gravitațional în Marea Neagră în zona portului, în dana 86, prin două conducte metalice Dn 160 cm care traversează calea ferată, după care se continuă cu tuburi de beton armat până în mare.

În prezent stația de epurare Constanța Sud nu funcționează la parametrii proiectați, nici pe linia apei, nici pe linia nămolului, în principal datorită echipării cu utilaje neperformante, fluxului tehnologic incomplet și a unei execuții de mai slabă calitate a lucrărilor de construcții. Stația se află în prezent în curs de modernizare și completare a fluxului tehnologic, lucrări finanțate prin BERD și derulate prin programul MUDP II, care va permite un grad avansat de epurare, astfel încât apele epurate evacuate în portul Constanța să se încadreze în limitele prevăzute de reglementările în vigoare (NTPA 001/97).

Activitatea de canalizare și de epurare are un aport semnificativ asupra poluării apei, în special asupra apelor de suprafață, în cazul nostru asupra Mării Negre și a lacurilor din nordul municipiului, dar și asupra apelor subterane. Dacă în privința rețelei de canalizare se constată o poluare relativ scăzută a apelor freatice datorată neetanșeității tuburilor, principala poluare o constituie descărcările de siguranță ale stațiilor de pompare a apelor uzate. Deși au fost proiectate ca niște instalații de descărcare în cazuri extreme, pentru a evita inundarea stației și deci deteriorarea acesteia, aceste descărcări au ajuns să fie folosite în situații curente de exploatare, provocând astfel poluarea emisarilor. Emisiile de poluanți în Marea Neagră, datorită descărcării apelor uzate incomplet epurate în stațiile de epurare, deși sunt mai puțin spectaculoase decât poluările accidentale cu hidrocarburi, pot duce la alterarea calității apei marine, conducând la dereglarea echilibrului natural și al resurselor biologice.

Din punctul de vedere al gospodăririi apelor trebuie subliniat faptul că în zona municipiului Constanța se găsesc mai multe lucrări hidrotehnice cu rol de asigurare a folosințelor de apă, de apărare împotriva inundațiilor, de asigurare a navigației, de protecție a țărmului Mării Negre, etc.

Principalele lucrări de gospodărire a apelor existente în zona municipiului Constanța și administrate de Regia Autonomă Apele Române – Filiala Constanța sunt prezentate mai jos:

Tabel nr. 13: Lucrări hidrotehnice pe raza municipiului Constanța

Nr. crt.	Lucrarea hidrotehnică
1.	Stăvilă lacul Siutghiol – $Q = 3,32 \text{ m}^3/\text{s}$
2.	Stăvilă Pod Pescărie – $Q = 0,80 \text{ m}^3/\text{s}$
3.	Canal Siutghiol - Tăbăcărie

Pentru protecția plajelor și a zonelor portuare s-au realizat lucrări de îndiguire. Pentru litoralul aferent zonei municipiului Constanța s-au executat diguri de protecție a țărmului Mării Negre în zona localităților Constanța și Mamaia, unele neterminate din care cauză s-au deteriorat, altele în fază de proiect:

- ⇒ la Mamaia - lucrările propuse sunt extrem de urgente, eroziunile țărmului în această zonă fiind deosebit de puternică în ultimii ani. Regresiunea plajei în acest sector a fost de cca. 2,75 m/an în zona, între hotelul Rex și Tabăra Nord și 0,8 m/an între hotelurile Rex și Flora. Valorile cele mai mari ale eroziunii plajei s-au înregistrat între hotelurile Flora și Parc, atingând cca. 5 m/an.
- ⇒ la Constanța - digurile existente au un efect important în protejarea falezei și a plajei, precum și pentru extinderea suprafeței plajei.
- ⇒ pe sectorul de țărm corespunzător portului Tomis faleza este amenajată, iar zona Cazinoului Constanța este delimitată de digul de larg al portului Tomis și cel al Portului Constanța.
- ⇒ capul peninsulei municipiului Constanța este protejat de o lucrare hidrotehnică veche, respectiv un zid de sprijin al falezei, realizat din blocuri de piatră și protejat la bază cu blocuri de piatră și stabilopozi. În scopul protejării clădirii Cazinoului s-a început execuția unui dig, lucrările fiind sistate în anul 1990.
- ⇒ în zona Portului Constanța faleza este amenajată între porțile 1 și 6.
- ⇒ de la Poarta 6 până la Agigea, în zona afectată portului extins, faleza are înălțime redusă, nu este amenajată și nu prezintă zone de instabilitate.

În concluzie se poate aprecia că lucrările hidrotehnice de pe raza municipiului au o importanță deosebită pentru protejarea și dezvoltarea sa urbanistică și socio-economică. Deși realizate în bună parte, ele necesită o mai atentă și susținută întreținere precum și lucrări de completare și modernizare. Unele dintre ele privesc zone urbane cu valoare deosebită cum sunt cele din zona portului de agrement și a falezei din Peninsulă.

4.4.3.3 Alimentare cu energie termică și gaze naturale aspecte critice și perspective de dezvoltare

Alimentarea cu căldură a Municipiului Constanța trece în prezent printr-un amplu proces de restructurare în principal din cauza faptului că dezvoltarea urbanistică nu a fost însoțită de cea a dotărilor edilitare aferente, în cazul de față surse de alimentare cu energie termică, puncte termice, rețele de agenți primar și secundari și instalații la consumatori.

Deși este unul dintre cele mai mari și importante orașe ale României, până de curând nu a fost alimentat cu gaze naturale, ceea ce a constituit un serios handicap în rezolvarea alimentării cu căldură și apă caldă menajeră a locuințelor și clădirilor de utilitate publică din municipiu.

În conformitate cu datele oficiale publicate de Comisia Națională pentru Statistică în "Activitățile privind utilitatea publică de interes local", în anul 1997 cantitatea de căldură livrată din sisteme centralizate a fost de 936.556 Gcal/an, revenind pentru un apartament mediu 9,7 Gcal/an, ceea ce reprezintă cca. 75% din cantitate medie de 13-14 Gcal/an necesară pentru un apartament mediu în condițiile de climă ale țării noastre.

Sistemul de termoficare care deservește Municipiul Constanța este depășit atât din punct de vedere fizic, cât și moral, avariile fiind foarte dese, acestea adăugându-se la necorelarea dezvoltării urbanistice cu aceea a dotărilor edilitare. În plus, imposibilitatea influențării de către beneficiari a temperaturilor și orarului de livrare a agenților termici și creșterea continuă a prețului Gcal. contribuie la căutarea unor surse de energie termică mai flexibile și mai apropiate de consumatori.

Cel mai afectat de funcționarea necorespunzătoare a alimentării centralizate cu căldură este cartierul FALEZA NORD, aflat la cea mai mare distanță de CET PALAS. Aici, pe lângă faptul că agentul termic primar se răcește din cauza izolației termice necorespunzătoare a conductelor, intervine și inerția foarte mare a sistemului, care face ca răspunsul la o perturbație climatică (val de frig, vânt puternic) să fie sesizat în apartamente după o perioadă prea lungă de timp.

O zonă cu probleme din punct de vedere al amplasării rețelelor termice o constituie PENINSULA "TOMIS", unde există numeroase vestigii arheologice, rețelele hidro-edilitare sunt vechi, având numeroase pierderi și unde lucrările de intervenție sunt dificil de realizat în special din cauza uzurii ridicate a clădirilor, multe monumente istorice și de arhitectură.

În zona sudică a municipiului sunt amplasate conductele de țitei și produse petroliere care fac legătura între port, depozite și rafinăriile din țară. Există cazuri în care aceste conducte sunt amplasate în paralel cu conductele de termoficare, apă, canalizare, cabluri electrice, eventual abur tehnologic. În aceste condiții (străzi vechi, înguste) nu există posibilitatea respectării distanțelor minime de siguranță impuse de normative, dat nici a distanțelor minime necesare lucrărilor de întreținere și reparații. Un exemplu concludent în acest sens îl constituie STR. VÂRFUL CU DOR, unde, pe aceeași parte a străzii, sunt amplasate cele 2 conducte ale rețelei de apă fierbinte, o conductă de țitei DN 350 mm și o conductă de produse petroliere DN 250 mm.

De asemenea, localitatea MAMAIA este și ea defavorizată din punct de vedere al alimentării cu căldură, fiind deservită în prezent de centrale termice pe combustibil lichid, dar aici marea majoritate a spațiilor de cazare funcționează numai vara, fiind necesară doar prepararea apei calde menajere.

Este de subliniat faptul că încă înainte de Primul război mondial conductele de țiței și produse petroliere au fost astfel amplasate încât să ocolească orașul pe la est și sud până în zona portului și a căii ferate. Treptat, unele dintre aceste trasee au rămas în oraș, ca și depozite de petrol, dar zona nordică a orașului nu prezintă servituți din acest punct de vedere.

În zona sudică a municipiului, amplasarea rețelelor de țiței și produse petroliere, ca și a depozitelor aferente începând cu circa un secol în urmă a condus la poluarea accentuată a solului și subsolului, iar depășirea normală a duratei de funcționare, uzura conductelor, ca și prelevările ilegale de combustibil pot conduce la incendii și explozii. În plus, în zona de la sud de municipiu se prevede a fi amplasate conductele oleoductului din cadrul Coridorului economic Asia Centrală - Europa, precum și conductele de gaz petrolier lichefiat (GPL) ce vor fi alimentate din terminalul ce este în construcție de către Societatea mixtă româno-americană BLACK SEA LPG ROMANIA SA.

De asemenea, o problemă o constituie faptul că, în conformitate cu prevederile Legii 18, s-au făcut împrăștiări și pe terenurile de deasupra rețelelor de transport sau în imediata lor vecinătate, ajungându-se uneori la realizarea unor construcții ilegale în zona de siguranță a conductelor și/sau la dificultăți în realizarea întreținerii și reparațiilor deși Legea fondului funciar 18/1991 (cu completările ulterioare) și Legea petrolului 134/1995 conțin prevederi exprese în acest sens.

Conducta magistrală de transport gaze naturale alimentează stația de reglare măsurare predare SRMP amplasată în zona de nord-vest a municipiului în apropierea intersecției Bd. Aurel Vlaicu cu Str. Ștefăniță Vodă, de aici începând realizarea inelului de reparație de medie presiune DN 600 mm și transformarea punctelor termice alimentate de la termoficare în centrale termice alimentate pe gaze naturale.

În acest context trebuie subliniat că echipamentele cu care vor fi dotate aceste centrale termice trebuie să fie moderne, cu randament ridicat și grad redus depoluare pentru ca, beneficiind de calitățile gazelor naturale, gradul de poluare să fie redus la minimum. Amplasarea actuală a zonei industriale în municipiul Constanța, precum și încălzirea prin termoficare au ferit până în prezent de poluare prin surse termice a zonei de nord și centrale a orașului.

În concluzie, din punct de vedere al posibilităților de alimentare cu gaze naturale, dar și pentru evitarea zonelor în care sunt sau pot fi amplasate conducte de țiței, produse petroliere și GPL, se propune ca dezvoltarea urbanistică a municipiului Constanța să se facă în zona de nord-vest.

Este recomandabil ca alimentarea cu căldură a noilor clădiri: locuințe și dotări publice aferente să se facă de la centrale termice proprii alimentate cu gaze naturale și dotate cu echipamente moderne, automatizate, cu randament ridicat și grad redus de poluare.

4.4.3.4 Alimentarea cu energie electrică - aspecte critice și perspective

Având în vedere amplasarea municipiului Constanța, în apropierea mării instalațiile electrice trebuie să corespundă unor cerințe specifice. Cele mai expuse sunt zonele 4 (10 km de țărmul mării) și 3 (10-15 km).

S.D. "Electrica" - Constanța și-a propus ca în cursul anilor 1999-2000 să treacă la înlocuirea izolatoarelor clasici (ceramici, sticlă) cu izolatoare executate din materiale compozite (pe bază de silicon), materiale ce răspund mai bine condițiilor specifice (mediu marin cu un grad de corozivitate ridicat).

◆ Disfuncționalități în transportul și repartiția energiei electrice

Operațiuni de protecție anticorozivă specială trebuie adoptate pentru stâlpii metalici de susținere a rețelei de înaltă tensiune ce alimentează stațiile de transformare. Majoritatea echipamentelor primare și secundare din stațiile electrice au o uzură fizică și morală înaintată. În acest sens se impune o înlocuire a întrerupătoarelor 0-110-400 kv și IUP-123 kv cu întrerupătoare cu SF6 sau vid. De asemenea vor trebui efectuate lucrări de modernizare și rețehnologizare prin înlocuirea celulelor de M.T. actuale cu celule în mediu SF6 sau vid în vederea trecerii la tensiunea de 20 Kv pe medie tensiune.

Pentru închiderea inelului de 110 kv ce leagă stațiile de transformare ce deservește municipiul mai este necesară realizarea unor tronsoane: Centru I - Centru II - Palas, Baba Novac - Centru II și Constanța Nord - Port. Este de asemenea prevăzută trecerea stației Tăbăcărie la 110/20 kv (2X25 MVA).

◆ Disfuncționalități în sistemul de distribuție a energiei electrice pe medie și joasă tensiune

Faptul că numai 27% din rețelele de distribuție pe medie tensiune funcționează la 20 Kv reprezintă o rămânere în urmă din acest punct de vedere. Posturile de transformare în cabină de zidărie ce lucrează la tensiunile de 6 Kv și 10 Kv au celule depășite din punct de vedere tehnologic.

S.D. "Electrica" - Constanța și-a propus pentru anul 1999 să execute reparații la 20 de cabine de zidărie, prilej cu care se fac și echipările necesare pentru trecerea la tensiunea de 20 Kv.

Rețeaua de cabluri subterane de medie și joasă tensiune nu este dimensionată corespunzător în anumite zone pentru a face față actualului grad de încărcare. În cartierul Coiciu aceste disfuncționalități se manifestă mai pregnant, în orele de vârf existând uneori fluctuații de tensiune.

De asemenea stațiunea Mamaia are o structură a rețelelor de medie și joasă tensiune deficitară. În 1999 sunt prevăzute o serie de modernizări, în special la posturile de transformare (4PCZ).

Deficiențe sunt manifeste și în iluminatul public al municipiului. Pentru modernizarea acestuia se vor folosi lămpi cu vapori de mercur sau sodiu de înaltă presiune. Într-o primă fază se vor realiza astfel de lucrări în zona CET Palas (2 km) și Mamaia (2 km).

◆ Programul de trecere la tensiunea de 20 Kv a rețelelor de medie tensiune de 6 Kv și 10 Kv

În prezent toate lucrările de reparații ale cablurilor se fac prin înlocuirea celor vechi cu cabluri de 20 Kv, indiferent de tensiunea de funcționare.

De asemenea posturile de transformare noi sau cele care sunt în proces de modernizare, sunt realizate cu izolație de 20 Kv. Obiectivul este ca până în anul 2005, 19 posturi de transformare să fie trecute la 20 Kv.

4.4.3.5 Telecomunicațiile

Diracția de telecomunicații Constanța are ca principal obiectiv continua îmbunătățire a serviciilor destinate abonaților din municipiul Constanța. În acest sens se are în vedere dezvoltarea și modernizarea rețelelor de telecomunicații prin creșterea ponderii cablurilor telefonice cu fibră optică, precum și trecerea treptată a rețelei aeriene existente în canalizație subterană. O dată cu privatizarea operatorului național ROMTELECOM se apreciază că prin investiții de capital se va mări gradul de telefonizare a localității, astfel ca până în anii 2004-2005 să se ajungă la un deziderat mai vechi - un post telefonic fix pe fiecare familie.

Dezvoltarea acestui sector nu presupune operațiuni urbanistice importante, dar este o pre-condiție a unei dezvoltări socio-economice corespunzătoare, a atragerii de investiții majore în domeniul industriei, turismului și serviciilor.

4.5 STRUCTURA URBANĂ

4.5.1 Caracterizare de ansamblu

Dezvoltarea economică complexă pe care a căpătat-o orașul, precum și lărgirea funcțiilor sale administrative și culturale, a determinat schimbări importante în repartitia zonelor funcționale interne. Configurația acestor zone poate fi urmărită cu ușurință pe teritoriul orașului prin aspectele activității economice diferite pe care îl prezintă fiecare dintre ele (a se vedea cartogramele nr. 1 și 2).

Astfel, se pot identifica următoarele zone cu funcții specifice:

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

Structura urbană a municipiului Constanța poate fi definită luând în considerare centrul (centrele) orașului, principalele direcții ale căilor de comunicație și principalele zone funcționale, privite în evoluția lor istorică de la 1878 până astăzi.

În momentul preluării de către administrația românească, orașul, constând doar din teritoriul Peninsulei, era evident monocentric, cu o rețea stradală convergentă către acest centru, respectiv către Piața Ovidiu (pe atunci Piața Independenței).

Nuanțând, se poate compara aceasta conformare inițială cu aceea a unui snop, a unui mănunchi "legat" în dreptul Pieții Ovidiu. Că acesta este locul perceput de conștiința publică drept centrul orașului, o atestă construirea celui de-al doilea Palat Comunal (Primărie), după cel construit în 1894 (care adăpostește acum Muzeul etnografic al Dobrogei), în Piața Ovidiu. Terminat la roșu în 1916, el este finisat după război și inaugurat în 1921. În stil neoromânesc, clădirea conferă farmec și prestanță Pieței Ovidiu și în prezent.

Extinderea orașului către nord, prin apariția unui "cartier românesc", este hotărâtă încă din 1880:

"Primul arhitect al orașului, Teodoridis, întocmește planul de extindere a urbei. Terenul situat în partea de nord a bulevardului Ferdinand de astăzi a fost partajat în 57 de careuri, cuprinzând 272 loturi, în suprafață totală de 126.343 mp. Din această suprafață, un lot de 5.460 mp era repartizat pentru piață, 8.400 mp pentru grădina publică, iar pe 15.750 mp se afla piața catedralei, a cărei construcție fusese proiectată inițial în această parte a orașului. O suprafață de 93.243 mp, parcelată în loturi ce variau între 198 și 600 mp, majoritatea în suprafețe de 500 mp, era destinată construirii locuințelor."¹⁵

Acest cartier a fost echipat cu o piață agroalimentară – în prezent cea mai importantă din oraș, Piața Grivița, o piață de flori (Piața Unirii), Biserica "Adormirea Maicii Domnului", axul comercial de pe Str. Ștefan cel Mare, cu magazinul "Tomis", precum și grădina publică de lângă Liceul "Mircea cel Bătrân" și Teatrul Dramatic. Exista, până acum 3 ani hotelul "Continental", acum există hotelul "Guci". Există o policlinică și, de asemenea, școli importante, cum este Liceul Pedagogic și Liceul "Mircea cel Bătrân". A mai apărut, după război, Poșta Centrală. Totuși, în ciuda acestor numeroase echipamente, nu se poate vorbi despre o schimbare esențială a structurii orașului prin apariția acestei parcelări și practic a dublării suprafeței orașului.

Fenomenul se repetă și după apariția cartierelor "Coiciu" și "Tăbăcărie", parcelări trasate după primul război mondial. Ele au prevăzute zone centrale pentru dotări, dar acestea, mult prea mici, nu reprezintă decât niște centre de interes strict local.

În 1938, înfățișarea orașului, în plan, este încă tot aceea a unui mănunchi, mult expandat către Nord, dar strâns puternic în pumnul stâncos al peninsulei, unde își au originea toate căile de transport importante: către stațiunea Mamaia (actualul Bulevard Mamaia, pe atunci cale ferată), către Tulcea și Hârșova (Bd. Tomis), către București (Bd. Brătianu) și către Negru Vodă – Bazargic, Techirghiol și Mangalia (actuala Șosea a Mangaliei).

Modificarea survenită la sfârșitul anilor 50, prin scoaterea gării feroviare din zona centrală și apoi construirea noului local al primăriei cuplate cu prefectura județului – așa-numita "Casă Albă" – a generat o ambiguitate în ceea ce privește perceperea și funcționalitatea centrului. În jurul parcului Primăriei s-a constituit un loc public echipat cu numeroase instituții (pe lângă funcțiunile administrative, menționăm Judecătoria și Tribunalul). El nu înlocuiește, însă, centrul tradițional, în ceea ce privește prestigiul și atractivitatea. Asistăm, ca urmare, la o multiplicare și divizare funcțională a centrului vechi, astfel:

- un centru reprezentativ, cu prestigiul vechimii: Piața Ovidiu;
- un centru administrativ nou: Parcul Primăriei și
- un centru comercial: Str. Ștefan cel Mare, cu Piața Grivița.

Posibilitatea constituirii unui nou centru, la suficientă distanță de cel vechi, s-a ratat - probabil sub presiunea politică a cererii imperioase de locuințe - în anii '60 odată cu realizarea ansamblurilor de locuințe Tomis I și Tomis II pe terenurile de la nord de str. Nicolae Iorga, nelotizate de municipalitatea interbelică tocmai pentru a permite amplasarea acolo a unor utilități publice.

¹⁵ Din vol. Constanța - memoria orașului, de Aurelia și Ștefan Lăpușan, Ed. Muntenia, 1997

La sud de str. Nicolae Iorga a fost construit Spitalul Județean, tot pe un teren rămas neconstruit din sistematizarea interbelică.

Orașul are, deci, aspectul unui conglomerat central dens, delimitat de perimetrul Peninsulei, din care se desfac întinse arii rezidențiale mai rarefiate, către o periferie nord-vestică nedefinită (această linie periferică va fi stabilită abia odată cu trasarea bulevardului Aurel Vlaicu).

Extinderea către Nord cu cartierul Tomis Nord, îmbrățișând, concomitent cu ansamblul Faleză Nord, parcul Tăbăcărie, și făcând joncțiunea cu stațiunea Mamaia, nu a schimbat nici ea caracterul monocentric și convergent al orașului în ansamblul său făcând însă tot mai dificilă relația dintre CENTRU și PERIFERIE.

Se poate observa așadar că, după judicioasa parcelare de la sfârșitul sec. XIX, ocupată astăzi de numeroase locuințe trainice, purtând amprenta bunului gust, chiar până în anii 60-70 când au fost ridicate mici blocuri cu apartamente pe fostele loturi; după parcelarea "Coiciu" de după primul război mondial, gândită ca un cartier rezidențial periferic; după înglobarea, apoi, a satului Viile Noi către Sud, iar acum și a satului Palazu Mare către Nord, în ciuda, deci, a acestei importante creșteri cantitative, problema restructurării orașului pe măsura noilor sale dimensiuni a fost mereu amânată, lăsată pe seama generațiilor viitoare.

O dezvoltare urbană pe aceeași linie "conceptuală" nu mai poate fi acceptată acum, când complexitatea problemelor urbei este tot mai mare și mai greu de stăpânit.

4.5.2 Delimitări structurale

O încercare de caracterizare globală a structurii urbane prezente poate remarca următoarele aspecte:

- există un oraș cu oarecare coerență, delimitat la Sud de B-dul Brătianu și calea ferată, apoi de Portul Vechi, la Vest și Nord de Str. Dezrobirii-Soveja, iar la Est de Marea Neagră.
- există pâlcuri de extensiune rezidențială dincolo de această limită, dintre care cel mai coerent este Tomis Nord, și
- există o suprafață aproape tot atât de întinsă, la Sud de B-dul Brătianu, în care importante arii industriale se întrepătrund cu ansambluri de locuințe de proastă calitate (fie locuințe colective deosebit de dense, fie case rurale, fără specific, case de periferie, simple adăposturi).

O destructurare majoră s-a produs datorită separării dure a Portului de oraș, ca și datorită apariției unei întinse zone industriale la Vest de actuala gară, zonă ocupată în cea mai mare parte de rezervoare de petrol, așezate pe terenurile disponibile la acea dată și înconjurată de ansambluri rezidențiale. De asemenea, efect destructurant au avut ansamblurile de blocuri din anii 80, de la Km 4 și Faleză Poarta 6, motivate de extinderea, în paralel, a Portului.

Dezvoltarea orașului se poate caracteriza printr-un efect de "fugă" port - oraș accentuat continuu în ultimele decenii. Portul s-a extins continuu către sud, orașul s-a dezvoltat în mod preponderent către nord. Zonele rezidențiale mai sus-amintite (Km 4, Faleză Poarta 6) sunt simple "accidente", care nu fac decât să illustreze imposibilitatea unui anumit tip de conviețuire oraș - port.

Grav, pentru structura orașului este pierderea unei anumite coerențe inițiale, încă observabilă în zona Peninsulă - Portul Vechi.

În prezent, în fizionomia orașului se pot distinge cinci zone principale:

- zona portuară, extinsă mult spre Sud, ce cuprinde și șantierul naval;
- zona industrială și de depozitare, extinsă spre Vest, de-a lungul căii ferate Constanța - București pe o lungime de 3 km;
- zona reprezentativă - administrativă și comercială, incluzând vatra orașului;
- zona balneară, extinsă pe o lungime de 8 km;
- zona rezidențială.

Aceste zone nu constituie în prezent un "întreg urban", suferind de o serie de incompatibilități și disfuncții, care nu pot fi remediate decât în cadrul unui plan global, unitar de dezvoltare.

Există cel puțin 2 zone - cheie în oraș, care pot constitui premisele unui proces de restructurare durabilă a orașului. Acestea sunt zonele de "contact" dintre oraș și stațiune, respectiv dintre oraș și port.

4.5.3. Portul și relația port - oraș - potențial de evoluție

Portul Constanța este situat pe țărmul Mării Negre la adăpostul unui mic golf, într-o regiune puțin ospitalieră și lipsită de condiții naturale deosebit de favorabile. Totuși anumite elementele fizico-geografice au permis dezvoltarea activității portuare: nivelul aproape constant al apei, cu oscilații neînsemnate, lipsa unor furtuni și vânturi puternice frecvente care să ducă la perturbații în activitatea portuară și adâncimea suficientă a apei mării.

Portul și orașul sunt conectate la nivelul structurii spațiale a complexului oraș-port și al infrastructurii de transport. Structura spațială oraș-port este rezultatul dezvoltării geografice a portului pe de o parte și a dezvoltării celorlalte funcțiuni ale orașului pe de altă parte. Structura spațială prezintă următoarele 3 caracteristici principale:

1. **Raportul dintre mărimea suprafeței orașului și mărimea suprafeței portului.** În prezent, suprafața portului reprezintă cca. 52% din cea a orașului. Suprafețele orașului și ale portului au crescut într-un ritm aproape identic. Acest raport strâns arată de fapt o dezvoltare dezechilibrată a funcțiilor urbane care se reflectă în lipsa acută de amplasament pentru funcțiuni specifice orașelor portuare.
2. **Direcțiile de dezvoltare spațială ale orașului și ale portului.** Orașul s-a dezvoltat preponderent spre Nord și Vest de-a lungul axelor de acces, dezvoltarea în direcția sud fiind limitată de limita teritoriului administrativ al comunei Agigea. Portul s-a putut dezvolta numai pe direcția Sud datorită configurației geografice a coastei. Această caracteristică a determinat relații de transport relativ lungi între zonele funcționale ale orașului și port, în special zona sudică și concentrarea căilor de acces prin zonele centrale ale orașului.

3 **Separarea fizică dintre oraș și port datorită cotelor diferite de teren (cea mai mare diferență la nivel fiind de cca. 40 metri) - acest fapt are impact asupra accesibilității portului.**

○ consecință a ultimelor 2 caracteristici este faptul că portul este accesibil printr-un număr redus de puncte denumite porți. Există 10 porți dintre care numai 6 fac legătura portului cu orașul, celelalte fiind conectate cu teritoriul comunei Agigea.

Portul este deservit de infrastructura de transport rutier urbană și de infrastructura de transport CFR. Principalele probleme relativ la infrastructura de transport sunt următoarele:

- ◆ Chiar prin cele 6 porți de legătură cu teritoriul orașului, accesibilitatea este limitată. Prin porțile 2 și 4 este posibil numai accesul pietonal iar prin porțile 1 și 5 este posibil în plus numai accesul rutier. Accesibilitatea rutieră pe poarta 1 este diminuată de restricțiile impuse de traversarea zonei centrale.
- ◆ Nu există o legătură rutieră internă între zonele de Nord și sud ale portului. Această legătură se face prin teritoriul comunei Agigea și al orașului Constanța, suprasolicitând infrastructura rutieră și podul peste canal. Traficul dintre pod și teritoriul național se suprapune cu traficul urban din lipsa unor căi de tranzit.
- ◆ Căile ferate care deservește portul taie orașul în două. Accesul CF se concentrează la porțile 6 și 10.

Activitatea de reorganizare și modernizare a portului Constanța a început în anii '50 cu sistematizarea și dotarea lui cu cheiuri și bazine de adâncimi convenabile pentru navele moderne, cu magazii, platforme, căi de comunicație, cu completarea instalațiilor și înzestrarea cu utilaje. Între anii 1958-1964 s-au executat lucrări de reorganizare în incinta existentă, prin mărirea adâncimilor în port de la 8 la 9 metri, a celor de la intrare la 11 metri. În această perioadă, portul a avut un trafic de 3,8 milioane de tone în 1958 și de 6,6 milioane în 1964.

La sfârșitul anului 1964 s-a trecut la construirea unui nou port, Portul Sud, în continuarea celui existent. De asemenea, s-au construit diguri perpendiculare pe direcția țarmului, și diguri de larg, lăsându-se doar o mică deschidere, ferită de influența curenților maritimi și a vântului dominant, pentru intrarea vaselor în port.

Acțiunea de sistematizare a portului Constanța a continuat până în anul 1968. La sfârșitul aceluși an, situația portului era următoarea: suprafața totală a incintei portuare era de 199 ha, din care teritoriu de 135 ha și acvariu 64 ha. Portul avea 24 de dane din care 21 operative. Spațiile de depozitare erau de 236,5 mii m², din care acoperite 113 mii m². Adâncimile existente în port, de 8,25-10 m, asigurau posibilități de operare a navelor de până la 25.000 tdw.

Studiile efectuate în perioada 1971-1972, și îndeosebi în anii 1975-1976, asupra creșterii traficului de mărfuri, arată că portul Constanța, deși fusese extins și sistematizat, nu putea face față necesităților României.

În acest context s-a conturat opinia privind necesitatea construirii unui nou port maritim, care să fie profilat pe mărfuri generale, transportate cu nave ale căror pescaj nu depășesc 13 m cu capacități de 70-80 mii de tone. Ocupând o zonă de litoral de circa 10 km și avansând spre larg cu aproximativ 4 km, noul port cuprinde în incinta sa și debarajul canalului Dunăre - Marea Neagră¹⁶. Deschiderea canalului la ieșirea în port este de 150 m la bază și circa 220 m la nivelul apei Constanța sud fiind astfel singurul port maritim al Europei legat cu Dunărea capabil să primească nave până la 150000 de tdw, petoliere și mineraliere. Cu o suprafață de 2.500 ha, 1.300 ha acvatoriu, 50 ha km de cheiuri, și cu o adâncime a bazinelor portuare ce ajung până la 22 de m, alături de o serie de alte amenajări și dotări importante, portul Constanța Sud poate derula un trafic anual de mărfuri de circa 170 milioane tone. Schema de amenajare interioară a portului Constanța sud prevede realizarea a două zone portuare principale: de nord și de sud, separate prin canalul Dunăre - Marea Neagră. Prima zonă, cea de nord, este destinată sectorului de minereu, cocs și cărbune. Un sector important al noului port este cel al produselor chimice ce cuprinde silozuri pentru depozitare și instalații de predare primare de la sistemul feroviar sau barje. Zona de sud, de la gura de debaraj a canalului a fost rezervată "Zonei libere" și portului de lucru. Legătura rutieră dintre zona de nord și cea de sud s-a realizat pe traseul drumului național DN 39 Constanța - Mangalia, în dreptul km 11,9.

Portul este astăzi un complex portuar incluzând zona de Nord, care este complet echipată, zona de Sud în dezvoltare - parțial echipată, precum și zona de acces în canalul Dunăre Marea Neagră.

Tabel nr. 14: Caracteristici ale Portului Constanța

Caracteristici	UM	Zona de Nord	Zona de Sud		
			existent	final	TOTAL
Suprafața totală din care:	ha	789	2837	3626	
• teren	ha	484	610	1300	1784
• apă	ha	305	2227	1537	1842
Lungime diguri	km	3,50	10,46	11,46	14,96
Lungimi cheuri	km	15,45	13,07	50	65,45
Număr dane	no	82	50	200	282
Adâncime în bazine	m	7-14	7-19	7-22,5	7-22,5
Capacitatea de trafic	mil. tone /an	85	20	170	255
Dimensiune nave care pot intra în port	Tdw x 1000	65-80	165	250	250

Sursa: Date de la Administrația Portului Constanța, 1998

Este important de precizat că aproape orice fel de marfă poate fi operată în Constanța, portul dispunând de terminale specializate (vezi Tabel nr. 15). De asemenea trebuie menționat că Portul Constanța are un sistem de facilități portuare care asigură o serie de servicii indispensabile.

¹⁶ Având un traseu de 64,4 km canalul dispune de două ecluze la Cernavodă Km 60 și Agigea Km 1+900m, prevăzute cu camere de ecluzare de 310 m lungime și 25 m lățime, cu porturi de așteptare în amonte și în aval. Datele tehnice și de construcție situează canalul Dunăre - Marea Neagră în cea mai înaltă clasă a tipurilor de canale navigabile interioare. Pe canal pot naviga în dublu sens remorchere cu 6 barje până la 5.000 tdw. Pescajul admis este de 5,5 m iar viteza de 8-9 km/h. Sunt foarte puține porturi în lume care beneficiază concomitent de aceste avantaje, majoritatea fiind limitate în prezent de spațiile construite.

Tabel nr. 15: Tipuri de terminale existente în portul Constanța

Tip Terminal
Terminalul CĂRBUNE ȘI MINEREURI
Terminalul PRODUSE CHIMICE, ÎNGRĂȘĂMINTE, FOSFAT, APATITĂ
Terminalul MATERIALE DE CONSTRUCȚIE
Terminalul CEREALE
Terminal PETROLIER
Terminal ULEI COMESTIBIL
Terminal CONTAINERE
Terminalul PRODUSE REFRIGERATE
Terminalul MĂRFURI GENERALE
Terminal RO - RO
Terminalul FERYBOAT

Sursa: Date da la Administrația Portului Constanța, 1998

Principalele zone de concentrări de activități comerciale și de servicii legate de port sunt următoarele:

1. Zona industrială și de servicii Palas. Aceasta concentrează în special servicii industriale legate de port printre care cele legate de activitatea constructoare de nave este cea mai importantă;
2. Zona de depozitarea și de servicii Traian. Aici sunt concentrate cele mai importante capacități de transport, depozitare, asamblare;
3. Zonele de depozitare a țițeiului și a produselor petroliere nr. 1 și 4;
4. Zona centrală și peninsulară concentrează aproape toate serviciile pentru Business: bănci, societăți de asigurare, camera de Comerț, Bursa maritimă de Mărfuri, sediile societăților de asigurare etc.

Prin poziția geografică avantajoasă, complexul portuar Constanța și canalul Dunăre - Marea Neagră facilitează legăturile cu țările Europei centrale și de vest. Portul Constanța se află la capătul magistralei de comunicații pe ape interioare Rin - Main - Dunăre, care traversează Europa de la nord-vest la sud-est și leagă Marea Nordului de marea Neagră. finalizarea în 1992 a canalului Rin - Main - Dunăre a creat un adevărat culoar de navigație europeană, portul Constanța aflându-se la extremitatea de sud-est a acestuia, ceea ce îi asigură perspective de dezvoltare. În urma Conferinței miniștrilor transporturilor de la Berlin coridorul paneuropean nr. 4 – rutier și feroviar - va traversa România de la vest la est pe traseul Nădlac - Arad - Sibiu - Pitești/Brașov - București - Constanța.

După Conferința Paneuropeană de la Helsinki Marea Neagră a fost declarată zonă paneuropeană de transport, Constanța fiind punctul terminus al coridorului paneuropean¹⁷ nr. 7 a Canalului Dunăre Marea Neagră

Cele de mai sus indică complexitatea activităților portuare și a relațiilor dintre port și oraș fie ele funcționale, fie ele de natură spațială. O caracteristică importantă a portului este modul de administrare, practic acest constituind o mare unitate administrativă adiacentă orașului propriu-zis. Principalele autorități cu rol în administrarea portului sunt:

¹⁷ La conferința din Creta acest coridor a fost trasat dezavantajos pentru România. El nu cuprindea Canalul Dunare-Marea Neagră, care ar duce acest coridor la același punct terminus (Constanța) ca și coridorul nr. 4.

1. Administrația Portului Constanța, Regie Autonomă subordonată Ministerului Transporturilor, care administrează infrastructura (terenul ca domeniu public de interes național) și o parte din suprastructura portului;
2. Administrația Zonei Libere, Regie subordonată MT, care administrează o parte din zona de sud a portului având regim de exceptare de la taxele vamale, de la impozitul pe profit precum și de la alte taxe de natură fiscală;
3. Societatea Națională a Căilor Ferate (SNCFR), societate comercială a cărei acționar unic este statul. Misiunea acesteia este de a administra infrastructura de transport feroviar din interiorul portului (linii și instalații feroviare precum și terenul aferent acestora);
4. Căpitania Zonală Constanța instituție publică, având ca principală misiune siguranța navigației maritime în port și în exteriorul portului. O altă misiune este aceea de a gestiona registrul personalului navigant.

Pentru relația port - oraș zona portului vechi prezintă un potențial de mare importanță pentru reșeserea acesteia, în cadrul unei strategii de transformare a acestei arii într-o adevărată interfață oraș-port, în care să se fie localizate activități complexe de servicii, turism, comerț, centre de afaceri etc.

Pentru punerea în practică a unei astfel de strategii pot fi amintite o serie de puncte tari și oportunități:

- Administrația Portului Constanța (APC) susține ideea;
- Situația juridică a terenurilor este clară (domeniu public aflat în administrarea APC);
- Există clădiri care pot fi relativ ușor reamenajate pentru noile funcțiuni;
- Nu sunt incompatibilități majore cu vecinătățile, în special din punctul de vedere al patrimoniului arheologic.

4.5.4 Structuri spațiale adiacente structurii centrale: Mamaia și Palazu Mare

Zona de joncțiune a localităților Constanța, Mamaia și Palazu Mare comportă o serie de aspecte specifice. Locul este intens potențat de prezența elementelor naturale: lacul Tăbăcărie, Marea Neagră și lacul Siutghiol, cel care face joncțiunea "interioară" (pe partea concavă) dintre cele trei structuri urbane.

Funcțiunile majore care se juxtapun - și uneori se contrapun - în aria respectivă sunt:

- locuirea colectivă, cu indice mare de densitate a locuințelor la hectar (cartierul Tomis Nord);
- învățământ - campusul universitar;
- zona turistică prin excelență.

Acestora li se adaugă: zonele cu loturi private, care presupun o viitoare dezvoltare a locuirii individuale și/sau servicii diverse și terenurile agricole, în proprietatea S.C.Nazarcea s.a.

Zona este străbătută de două artere rutiere majore: b-dul Tomis și b-dul Aurel Vlaicu, care se intersectează la nivel, în cruce. Urmează apoi două intersecții în Y, aproape una de alta: cea dintre b-dul Aurel Vlaicu și b-dul Al. Lăpușneanu și cea dintre b-dul Aurel Vlaicu și b-dul Mamaia.

Stațiunea turistică Mamaia are deja un trecut important ca localitate subordonată administrativ Constanței. În 1905, Consiliul Comunal a contractat cu Ministerul Lucrărilor Publice amenajarea stațiunii Mamaia¹⁸.

Odată cu amenajarea stațiunii, s-a construit și calea ferată Constanța - Mamaia (ulterior dezafectată), al cărei traseu a fost preluat de actualul bulevard Mamaia. În ciuda conformației sale filiforme (aprox. 5,5 km lungime și sub 300 m lățime), găsim la Mamaia o structurare stabilă. Există o *zonă centrală*, jalonată de Cazino la Sud și de Hotelul Rex la Nord, care corespunde vetrei localității, respectiv configurării sale de până la al doilea război mondial. În afară de cele două edificii menționate, se mai află în acest perimetru un număr de vile – între care vila regală, actualul club "Castel" e o bijuterie arhitectonică – restaurantul "Vatra" și complexul hotelier "București", o realizare a anilor 50. Acest perimetru e situat la distanță riguros egală de capetele stațiunii. Deși la marea operațiune din anii 1960-1961, majoritatea vilor pre-existente au rămas oarecum stinghere, neîncadrându-se în noua sistematizare a străzilor și aleilor, totuși, zona centrală și-a păstrat neștirbită prestanța, iar cele două clădiri reprezentative cu acces public, Cazinoul și hotelul Rex, și-au păstrat atât funcționalitatea cât și atractivitatea de-a lungul perioadei de "democratizare" maximă a turismului românesc (1960-1990).

Stațiunea Mamaia a suferit o puternică "decompresie" după 1990, când s-a dereglat echilibrul prețurilor și când au început să se simtă dramatic efectele îmbătrânirii – atât fizice cât și morale – a construcțiilor hoteliere. Deși există numeroase spații nefolosite la capacitate, apar construcții noi pe plajă, a căror finalizare întârzie la nesfârșit. Pentru a nu pierde valorosul patrimoniu turistic, primăria municipiului trebuie să privească administrarea judicioasă a întregului teritoriu al stațiunii ca parte componentă a orașului, cu scopul strategic de a ridica standardul serviciilor și, de asemenea, de a nu permite degradarea ecologică a mediului.

În ceea ce privește satul Palazu Mare, el a fost integrat recent în intravilanul municipiului Constanța. Este o localitate cu funcțiune predominant rezidențială cu peste 3500 locuitori, având și două dotări de interes regional: Sanatoriul de Fizioterapie, Spitalul de Psihiatrie și o unitate militară. Trama stradală este sistematizată pe cca. 25% din teritoriul locuit, în rest fiind neregulată. Strada de acces în localitate, desprinsă din Drumul Național 2A spre Giurgeni-Vadu Oii, face un unghi de 135, respectiv 45 grade cu acesta. Locuirea este exclusiv rurală, la un nivel de dotare inferior celor mai puțin urbane zone din municipiul Constanța.

¹⁸ Sarcina de a întocmi proiectul i-a fost încredințată arhitectului peisagist E. Redont (autorul valorosului parc Romanescu din Craiova). Inaugurarea oficială a stațiunii a fost marcată la 23 august 1906. Avea două pavilioane, unul pentru bărbați și unul pentru femei.

Ca strategie de integrare, Palazu Mare tinde să devină un nou cartier de locuințe individuale pe loturi, asemănător cartierului Coiciu. Va fi inevitabilă senzația de periferie, după ce se parcurg, spre ieșirea din oraș, zonele dens mobilate cu blocuri de pe Bulevardul Tomis. Dar e de dorit să fie o periferie de lux, cu propriul său centru, ne-adiacent Șoselei naționale – lucru posibil de realizat. Într-o primă etapă, se pot ocupa terenurile libere, cu orientare spre lac, asigurându-se față de sanatoriu o zonă tampon, spre a nu se învecina direct cu zona rezidențială.

Trebuie avută în vedere de asemenea o viitoare (poate nu foarte îndepărtată în timp) relație, vizuală și funcțională, cu Palazu Mare, preconizat a deveni un cartier rezidențial al Constanței.

Zona campusului universitar, în curs de dezvoltare pe latura de sud a lacului Siutghiol, va face joncțiunea între zona turistică și cea potențial rezidențială din lungul drumului european. Un rol complementar în acest "triunghi" îl poate avea și Satul de Vacanță din colțul de nord-vest al lacului Tăbăcărie.

Parcul Tăbăcărie poate deveni de altfel un pol real de atractivitate turistică, în forme civilizate care să nu presupună degradarea elementelor naturale. O primă măsură care se impune în acest sens este salubritatea lacului, spre a-l face apt pentru sporturi nautice și compatibil cu dotările de alimentație publică ce s-ar putea amplasa pe malurile lui.

Aspectele spațial - volumetric, perspectivele și relația mediu natural - mediu construit sunt de primă importanță în această parte a orașului, impunând studii de fundamentare specifice și politici speciale de dezvoltare.

Desigur problemele structurii urbane a municipiului Constanța sunt deosebit de complexe, elementele expuse în cadrul acestui capitol urmând a fi dezvoltate în cadrul fazei următoare de elaborare a PUG propriu-zis.

5. MEDIUL

5.1 CONDIȚII GEOTEHNICE

5.1.1 Aspecte generale

Din punct de vedere geomorfologic teritoriul municipiului Constanța face parte din Podișul Litoral cu observația că în cadrul acestuia cotele terenului de maximum + 60,0 m. RMB abia ating media celor din restul podișului, iar în zona centrală a localității aceste cote sunt cuprinse între valorile de + 5,0 m. RMB și + 50,0 m. RMB.

Ca elemente geomorfologice se pot evidenția zonele cu roci Holocene, formate fie din depozite marine, fie aluvionare Pleistocene, formate din loessuri și Neogene – cretacice formate din roci calcaroase. Prezența rocilor dure calcaroase în apropiere de suprafață a generat formarea malurilor înalte în care capetele stratelor formează custe.

Din punct de vedere geologic teritoriul municipiului Constanța se încadrează în unitatea structurală numită Dobrogea de Sud, un sector mai ridicat al Platformei Moesice, situată la sud de linia de dislocație tectonică Capidava – Ovidiu. Această linie a fost pusă în evidență în anul 1950 cu ocazia lucrărilor de foraje la canalul Dunăre – Marea Neagră.

Fundamentul zonei este constituit din șisturi cristaline mezozonale și din șisturi verzi. Urmează depozitele jurasice, apoi depozitele de vârstă Sarmațiană medie constituite din două orizonturi și anume: orizontul argilos verzui și orizontul calcarelor lumaschelice. În continuare dispus în succesiune normală se dezvoltă formațiunile aparținând Sarmațianului superior, alcătuite predominant din calcare lumaschelice și calcare oolitice. Depozitele sarmațiene sunt acoperite aproape în totalitate de formațiuni de vârstă cuaternară, care pot ajunge până la 12,0 – 14,0.

În ce privește elementele hidrogeologice este de reținut că există mai multe pânze de apă freatică după cum urmează:

- o pânză freatică de mare adâncime situată în calcarele de vârstă cretacică;
- o pânză freatică de adâncime cantonată în baza Sarmațianului;
- o pânză freatică în depozitele de vârstă cuaternară, având zona de circulație de regulă în loess, dar uneori și în argilă (de exemplu în faleză).

Nivelul hidrostatic a fost întâlnit în general la adâncimi cuprinse între 2,50 m și 10,0 m, în cea mai mare parte a orașului Constanța. Există însă și zone unde acesta apare la adâncime mai mică, cum ar fi în jurul lacului Tăbăcărie (cca. 1,0 – 1,50 m), în zona depoului de tramvai din zona industrială Palas, în perimetrul străzii Caraiman lângă depozitul Oil Terminal, precum și local pe unele străzi din cartierul Coiciu.

Cu excepția zonei limitrofe lacului Tăbăcărie, în celelalte zone nivelul crescut al apei subterane este rezultatul acumulării în loess a pierderilor de la rețelele hidroedilitare, care, datorită permeabilității ridicate a acestuia se difuzează rapid până la stratul de argilă impermeabilă, contribuind astfel la ridicarea nivelului pânzei de apă în zona respectivă. Din acest motiv chiar în zonele cu cote topografice ridicate nivelul hidrostatic este posibil să apară la mică adâncime de la suprafața terenului. (Exemplu: în cazul zonei industriale Palas, față de un nivel situat în jur de 10,0 – 10,5 m în anul 1961, în prezent acesta a crescut cu cca.4,0 m până în jurul adâncimii de 6,20 m, exclusiv pe baza pierderilor din rețele).

Nivelul hidrostatic în Stațiunea Mamaia apare în jurul adâncimii de 1,20 m de la suprafața terenului. Apa subterană este o apă salmastră cu agresivitate puternică asupra betoanelor și metalelor.

Porțiunea dintre Poarta 2 și Poarta 4 port, la Est de strada Traian, prezintă unele fenomene de instabilitate mai ales începând de la Poarta 3 spre Poarta 4. Aceste fenomene se datorează în mare parte acumulării în baza loessului, la contactul dintre acesta și argila de dedesubt, a apei rezultate în principal din pierderile de la rețelele hidroedilitare ale blocurilor din ansamblul Gară Nouă – Gară Veche situat de-a lungul străzii Traian.

Adâncimea maximă de îngheț pe teritoriul municipiului Constanța, conform STAS 6054-77, este de 80 cm.

Din punct de vedere macroseismic, potrivit Normativului P. 100/92, orașul Constanța face parte din zona "E" având un $K_s = 0,12$ și o perioadă de colț $T_c = 0,7$ sec., iar potrivit STAS 11100/1-1977 acesta se încadrează în zona cu grad "7" de intensitate.

5.1.2 Zonare geotehnică a teritoriului:

5.1.2.1 Municipiul Constanța

În intravilanul localității depozitele ce acoperă fundamentul de calcare aparțin aproape în exclusivitate cuaternarului și parțial fazei actuale. Succesiunea formațiunilor întâlnite este următoarea:

- 1) Orizontul superficial, constituit fie din sol vegetal (0,80 – 1,60 m.) fie din umplutură minerală neomogenă (amestecuri de sol vegetal, resturi de zidărie, pământuri argiloase și piatră care apar de regulă în zonele vechi ale orașului ca rezultat al succesiunii unor diverse epoci de locuire (exemplu: zona peninsulei) și în zonele de faleză ca urmare a depunerii neorganizate a diferitelor materiale rezultate de la demolări). Grosimea acestor umpluturi este în medie de cca.2,00 – 3,00 m, atingând 5,0 – 6,0 m în faleză și 10,0 – 11,0 m grosime în zona peninsulară..
- 2) Stratul de loess galben este de diferite umidități și stări de consistență, mergând de la puțin umed până la saturat și încadrându-se în ce privește consistența de la domeniul plastic - vârtos spre tare până la plastic-consistent spre moale sau chiar curgător.

- 3) Complex argilos constituit din prafuri argiloase, argile prăfoase și argile. O caracteristică specială o constituie existența în cadrul acestuia a unui strat de argilă cafeniu-roșcată contractilă (argilă roșie glomerulară) care se umflă sub acțiunea apei și își pierde caracteristicile. După cum rezultă din studiile geotehnice, această formațiune este principala responsabilă de fenomenele de instabilitate care apar în faleză. În consecință, cel puțin pentru construcțiile amplasate în faleză, formațiunea respectivă nu poate fi luată în considerare ca strat de fundare, întrucât nu prezintă siguranță. Grosimea complexului argilos în cauză variază de la 2,80 m până la cca. 12,50 m.
- 4) În bază apare un strat de argilă de culoare galben-verzuie până la verde deschis, umedă, tare cu numeroase fragmente de calcar în bază. Argila respectivă este de compresibilitate medie, cu valori ale modulului de compresibilitate în stare naturală M.2-3 situate în jurul a 140 daN/cmp., este stabilă nefiind semnalate fenomene de alunecare în cadrul acesteia.

5.1.2.2 Zona Bd. Aurel Vlaicu – Palazu Mare

Această zonă este caracterizată prin următoarea succesiune litologică:

- 1) Orizontul superficial (sol vegetal cu grosimi cuprinse între 0,70 m și 1,70 m.)
- 2) Stratul de loess galben, cu umiditate redusă, de consistență ridicată (plastic-vârtos spre tare), macroporic și sensibil la umezire, din grupa "A" de P.S.U. Caracteristicile fizico-mecanice ale acestuia sunt similare cu cele ale loessului neinundat de pe teritoriul orașului Constanța. Grosimea loessului variază între 0,60 m și mai mult de 6,0 m.
- 3) Stratul de argilă cafeniu-roșcată, umedă, tare, de compresibilitate mare spre medie. Din punct de vedere al caracteristicile fizico-mecanice se încadrează în valorile complexului argilos cafeniu-roșcat întâlnit în orașul Constanța.
- 4) Fundamentul din bolovani de calcar de vârstă sarmațiană. Adâncimea de apariție a calcarului variază între 1,20 m și mai mult de 4,40 m, de la suprafața terenului.

Adâncimea de fundare este diferită în cadrul a 2 subzone specifice:

- subzona B. I. – dispusă în zona de vest în care fundarea se poate face pe stratul de loess galben, macroporic, din grupa "A" de P. S. U.;
- subzona B. II. – situată lângă zona de est în care fundarea se poate face fie pe stratul de argilă cafeniu-roșcată, fie pe fundamentul de calcar.

5.1.2.3 Stațiunea Mamaia

- 1) Orizontul superficial (sol vegetal sau umplutură minerală neomogenă sub 1,0 m grosime).
- 2) Stratul de nisip gălbui-cenușiu de granulație mare, saturat, de îndesare medie, cu grosime variind între 3,0 m și 3,50 m.
- 3) Stratul de nisip cenușiu-gălbui și cenușiu de granulație medie spre fină, saturat, de îndesare medie.
- 4) În bază apare uneori un strat de măr cenșiu negricios, saturat, de consistență redusă (plastic moale).

5.1.2.4 Faleza orașului Constanța

- 1) Între stațiunea Mamaia și Poarta 2 a portului Constanța faleza este relativ stabilă ca urmare a amenajării parțiale a acesteia cu ocazia execuției clădirilor din cartierul Faleză Nord sau a consolidării parțiale a acesteia începând din anii 1960-1961, prin lucrări de drenaj sau consolidări cu coloane. Singurele porțiuni instabile sunt cele în care s-au depozitat umpluturi rezultate de la demolări sau de la săpăturile pentru construcțiile existente. Rămân foarte puține amplasamente libere pentru viitoare construcții și acelea necesitând în prealabil lucrări de amenajare și consolidare (de exemplu viitorul ansamblu Luceafărul situat pe Str. M. Eminescu).
- 2) Porțiunea dintre Poarta 2 și Poarta 4 port la E de strada Traian prezintă unele fenomene de instabilitate care se datorează în mare parte acumulării în baza loessului, la contactul dintre acesta și argila de dedesubt, a apei rezultate în principal din pierderile de la rețelele hidroedilitare ale blocurilor din ansamblul Gară Nouă – Gară Veche situat de-a lungul străzii Traian. În această porțiune există și unele lucrări de drenare cu o vechime de cca. 20-30 ani, care necesită lucrări de verificare și remediere pentru a putea să-și îndeplinească rolul de evacuare a apelor. Din punct de vedere al posibilităților de construire această zonă ar putea fi mobilată cu construcții dar cu măsuri speciale de amenajare a terenului și consolidare a acestuia și cu condiția de a nu deranja lucrările de drenare existente. Costurile rezultate vor fi însă relativ mari.
- 3) Porțiunea dintre Poarta 4 și Poarta 6 Port nu este deloc consolidată, ci numai taluzată pe anumite porțiuni iar panta relativ mare a taluzului nu permite amplasarea de construcții cu excepția zonei situate la Sud de Poarta 5 pe o distanță de cca. 300-400 m, dar care de asemenea necesită amenajări costisitoare (corelări ale taluzului, realizarea de umpluturi gen pernă, drenări și eventual consolidări cu coloane).

După cum rezultă din studiul hidrogeologic și hidrochimic elaborat de I S P I F București în anul 1985, pe teritoriul orașului Constanța există o tendință generală de ridicare a nivelului hidrostatic având drept cauză principală pierderile din rețelele hidroedilitare și, în secundar, acoperirea terenului cu construcții.

Dacă această tendință continuă este posibil ca apa să inunde loessul de sub fundații sau chiar să depășească fundațiile inundând subsolurile. De aceea sunt necesare măsuri pentru stoparea acestei tendințe, care să contribuie la scăderea considerabilă a nivelului hidrostatic printr-un program de verificare și remediere a rețelilor hidroedilitare care pierd apă, iar acolo unde este posibil prin introducerea acestora în galerii de protecție de preferință vizitabile precum și măsuri de drenare și amenajare a falezelor, acolo unde asemenea lucrări nu există, în scopul stabilizării și a pregătirii condițiilor pentru mobilarea lor în viitor cu construcții (taluzarea și plantarea cu specii de arbori sau arbuști care să fixeze terenul).

28

În concluzie în orașul Constanța, cu excepția unor porțiuni din faleză, nu există zone neconstruibile ci numai zone cu condiții dificile de fundare (grosimi mari ale umpluturilor, caracteristici fizico-mecanice slabe ale terenului de fundare, nivel hidrostatic ridicat etc.), respectiv:

- ◆ zona peninsulară unde de regulă întâlnim umpluturi mari ce trebuie îndepărtate și înlocuite cu perne de loess sau alte materiale în cazul fundării directe sau care impun adoptarea unor sisteme de fundare de adâncime de genul coloanelor din beton, piloți, barete etc.
- ◆ zona adiacentă lacului Tăbăcărie, cuprinsă între malul lacului și străzile ce-l înconjoară în care, datorită existenței cu preponderență a umpluturilor aluvionare nu este posibilă decât amplasarea unor construcții având regim de înălțime de maximum P+1 E, fără subsol, datorită nivelului ridicat al apei
- ◆ zonele cu nivelul hidrostatic foarte ridicat, care apare la adâncimi cuprinse între 1,30 m și 2,50 m și în care este necesară ridicarea cotei de fundare cu cel puțin 0,50 m deasupra apei și care nu permit realizarea de subsoluri (zona depoului de tramvaie, strada Caraiman și cele adiacente de lângă depozitul Oil Terminal, zone punctuale din cartierul Coiciu, zona blöcurilor PA4, PA6A din prelungire str. I.Rațiu.)
- ◆ zonele de faleză care sunt în general stabile cu excepția porțiunii cuprinse între Poarta 2 și Poarta 4 care prezintă fenomene de instabilitate și porțiunea dintre Poarte 4 și Poarta 6, care nu permite realizarea de construcții și care necesită amenajări costisitoare.

Sub aspectul capacității portante, zonele cele mai favorabile pentru dezvoltarea orașului, sunt următoarele:

- ◆ cea de apariție a calcarului de la bulevardul Aurel Vlaicu și până în localitatea Palazu Mare, cuprinsă între malul lacului Siutghiol și linia ce marchează adâncimea de 3,00 m de apariție a fundamentului în care nu există limitări în ceea ce privește regimul de înălțime.
- ◆ zonele cu loess neinundat ce acoperă cea mai mare parte a orașului ca și o parte a localității Palazu Mare, precum și local, unele porțiuni unde complexul argilos cafeniu apare la adâncimi relativ mici.

5.2 STAREA MEDIULUI

5.2.1 Aerul

Poluarea atmosferei reprezintă unul dintre factorii majori care afectează sănătatea și condițiile de viață ale populației din marile aglomerări urbane. Atmosfera este cel mai larg vector de propagare a poluării, noxele evacuate afectând direct și indirect, la mica și la mare distanță, atât elementul uman, cât și toate celelalte componente ale mediului natural și construit.

Agresivitatea poluanților urbani primari și secundari se manifestă nu numai asupra sănătății umane, prin creșterea morbidității și a mortalității, ci și asupra construcțiilor civile și industriale, prin creșterea substanțială a ratei de coroziune și de degradare a materialelor: beton, metal, sticla, lemn, cauciuc, vopsele etc.

Al treilea factor asupra căruia se repercutează în mod direct poluarea atmosferei este vegetația, respectiv spațiile verzi amenajate, plantele ornamentale, masivele vegetale din parcurile și grădinile orașului.

Atunci când în interiorul sau în apropierea zonelor urbane este dezvoltată activitatea industrială și agricolă, așa cum este cazul municipiului Constanța, potențialul de stress chimic al atmosferei crește atât prin aportul de poluanți comuni cu cei tipici urbani, cât și prin generarea de poluanți specifici surselor industriale și agricole.

Unul dintre cei mai puternici factori de stress chimic asupra mediului îl reprezintă ploile acide, sau mai exact, depunerile acide. Gradul ridicat de aciditate al precipitațiilor, pus în evidență la scară globală, se datorează, în principal, prezenței unor cantități apreciabile de acid sulfuric și acid azotic. Precipitațiile acide determină efecte negative complexe asupra tuturor factorilor mediului natural și artificial.

5.2.1.1 Surse de poluare a atmosferei din zona municipiului Constanța

Sursele de poluare a atmosferei din perimetrul studiat se grupează în mai multe categorii:

a.) Surse tipic urbane provenite din:

- încălzirea locuințelor în sistem individual;
- prepararea hranei și a apei calde menajere în sistem domestic;
- generarea de energie termică și electrică în centrale termice, și electrotermice;
- traficul rutier.

b.) Surse caracteristice activităților de transport naval, feroviar și aerian.

c.) Surse caracteristice transportului țițeiului, produselor petroliere, gazelor.

d.) Surse industriale provenite din:

- industria chimică anorganică
- rafinarea țițeiului
- extracția și prepararea zăcămintelor
- metalurgie secundară neferoasă și feroasă

- construcții de mașini, echipamente, utilaje
- materiale de construcție, prelucrarea lemnului
- tipografie
- industria ușoară: panificație, ulei, bere, carne.

e.) Surse caracteristice activităților zootehnice (creșterea animalelor și păsărilor poluanții specifici fiind metanul și amoniacul).

• Sursele urbane

Încălzirea spațiilor și prepararea apei calde menajere necesare locuințelor din Municipiul Constanța se realizează în proporție de 80% în sistem central și în proporție de 20% în sistem propriu.

Sistemele proprii de asigurare a energiei termice constau în sobe alimentate cu combustibil solid (lemn și cărbuni), sobe alimentate cu combustibil lichid (motorina și alte produse petroliere distilate), centrale termice proprii alimentate cu combustibil solid (cărbune) și centrale termice proprii alimentate cu combustibil lichid distilat.

Prepararea domestică a hranei se realizează, în toate locuințele din oraș, cu ajutorul gazelor petroliere lichefiate (GPL) tip aragaz (amestec de propan și butan, având etilmercaptanul ca marcator olfactiv).

În zona Municipiului Constanța există următoarele centrale pentru producerea energiei electrice și termice: CET Palas, CET Constanța, CET Midia. Acestea utilizează drept combustibili păcura grea (3% sulf), în principal (Palas, Constanța, Midia), și gazele naturale (Midia).

Alături de acestea mai există o serie de centrale termice zonale și proprii utilizate de unitățile de servicii (inclusiv turismul din zona Mamaia), comerciale, economice, instituții, centrale care folosesc drept combustibil produse petroliere distilate (CLU, motorina).

Se remarcă deci faptul că, principalul combustibil utilizat în sursele staționare de ardere (ardere externă) este reprezentat de combustibilul lichid - în special păcura grea și, într-o anumită măsură produsele distilate, urmat de combustibilul solid - în special cărbune.

Arderea acestor combustibili, ca și a lemnului generează o gamă foarte largă de poluanți care include, pe lângă poluanții comuni cum sunt oxizii de sulf, oxizii de azot, oxizii de carbon, particulele cu spectre dimensionale mici (sub $30\mu\text{m}$ și chiar sub $2,5\mu\text{m}$ - particulele respirabile), metan, compuși organici volatili, o serie de substanțe organice volatile și condensabile și o serie de substanțe anorganice dintre care unele au potențial cancerigen demonstrat.

În plus, utilizarea lemnului și cărbunelui în sobe ridică unele probleme particulare privind poluarea atmosferei. Organizația Mondială a Sănătății a evidențiat, prin studii de specialitate, potențialul cancerigen al HAP (hidrocarburi aromatice policiclice).

Utilizarea GPL – considerat în prezent cel mai “curat” combustibil – determină cele mai mici emisii de poluanți pe unitatea calorică, exceptând CO în cazul arderii deschise (situația mașinilor de gătit clasice, tip aragaz). Deși mici, aceste emisii de poluanți comuni (NO_x , CO, CH_4) devin semnificative în cazul unei mari aglomerări urbane, în special în ariile cu densitate mare a populației.

Traficul rutier, ușor și greu, conduce la evacuarea în atmosfera de poluanți comuni, în principal NO_x și CO, alături de care apar SO_2 și particule (în special de la autovehiculele cu motoare Diesel), dar și la evacuarea, în cantități mult mai mici, de poluanți speciali: benzen, etilbenzen, toluen, xileni, metale (Cd, Cu, Cr, Se, Zn, Ni).

• Surse aferente transportului naval, feroviar și aerian

Cele mai importante sursele de impurificare a atmosferei sunt:

- ⇒ traficul naval în regim de viteză minimă și staționare, conducând la emisii de poluanți comuni (SO_x , NO_x , CH_4 , COV_{nm} , NO_2 , particule) și de poluanți speciali: HAP și metale (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn);
- ⇒ traficul feroviar, în principal cel de manevră care datorită utilizării locomotivelor Diesel conduce la emisii de poluanți în atmosfera (aceiași compuși ca în cazul traficului naval);
- ⇒ manevrarea de materiale în vrac: cărbune și cocs, minereuri, îngrășăminte, materiale de construcție, cereale, activitate care determină în special emisii de particule în atmosfera;
- ⇒ transportul și stocarea țițeiului și produselor petroliere (OIL TERMINAL), transportul gazelor, determinând emisii de hidrocarburi în atmosfera.

Zona aeroportului constituie o sursă de NO_x , SO_2 , CH_4 , CO, COV_{nm} emisii atât de masele aeriene la decolare și la aterizare, cât și din activitățile la sol.

• Sursele industriale

Rafinaria PETROMIDIA și uzina chimică FERTILCHIM - Navodari care a fost închisă în 1999 dar care prezintă o poluare remanentă.. Principali poluanți generați de această sursă sunt SO_2 și compuși ai fluorului.

Activitatea de extracție și preparare zăcăminte (S.C. DOBROMIN

Staționare de ardere a combustibililor fosili sau lemnului (centralele proprii necesare producerii agentului termic și /sau aburului tehnologic destinate activităților de producție).

De asemenea, în zona portului există centrale termice de mică putere, ale căror emisii de poluanți se adaugă emisiilor de poluanți generate de traficul din această zonă și de activitățile portuare.

Platforma de foraj marin poluează atmosfera prin emisiile din arderea gazului de sonda la turbinele de gaze și la facla și din arderea motorinei în motoarele navelor, precum și din vaporii de hidrocarburi emiși din tancurile pentru motorina. Dată fiind distanța platformei de foraj față de oraș efectul poluant al acesteia este nesemnificativ.

5.2.1.2 Impactul surselor de poluare asupra calității atmosferei.

Impactul surselor de poluare din zona Constanta asupra calității atmosferei și evaluarea condițiilor de stress chimic datorate poluanților atmosferici asupra populației din zonă s-a determinat pe baza unor modele matematice de calcul al concentrațiilor de poluanți

Determinarea prin măsurători directe a impactului unei multitudini de surse de poluare dintr-o zona urbana asupra ei însăși, necesita o serie de condiții, dificil de realizat pentru a obține rezultate cat mai apropiate de realitate

Având în vedere caracteristicile microclimatice ale orașului Constanța, intrate în formula de calcul a dispersiei poluanților prin medierea unor date înregistrate pe o perioadă lungă de timp, care reprezintă briza marină având viteze moderate dar frecvențe mari și calm redus, concentrațiile surprinse de poluanți semnifică o ventilare bună a orașului, respectiv o dispersie a poluării.

Poluarea chimică a aerului pentru situații surprinse prin măsurători de scurtă durată (30') acoperă aproape întreaga arie a orașului dar prezintă depășiri ale valorilor limită admisibile în zone izolate la:

- Hidrocarburi - în zonele de sud ale orașului aferente incintelor Oil Terminal
- Hidrocarburi aromatice policiclice - în zona de nod - est a orașului ca urmare a arderii combustibilului solid în locuințele individuale
- Pulberi în suspensie ,prin combinare sinergică cu Nox, în zona portului - zona c.f.

Pentru poluarea de lungă durată s-a considerat semnificativă perioada de iarnă când se cumulează și arderea combustibililor pentru încălzire la celelalte surse urbane - industrie, activități casnice, producerea energiei electrice, port, circulație auto și c.f.

Nu au rezultat depășiri ale valorilor limită admisibile, dar sunt posibile situații de stress a vegetației în zona de sud a orașului, în proximitatea arterelor de trafic, datorită poluării cu NOx și pulberi în suspensie.

5.2.1.3 Radioactivitatea

Conform cercetărilor și măsurărilor efectuate de Institutul Român pentru Marea Neagră nivelul radioactivității apei mării, a nisipului și a viețuitoarelor marine se înscrie în limita de variație a fondului constatată după 1990. Singura excepție o constituie sedimentele submerse care pot acumula radionuclizi de viață lungă (conf. Raportului privind Starea mediului în sectorul românesc al Mării Negre 1997).

Raza de influență a Centralei electrice Cernavodă, conform datelor furnizate de I.C.I.M. - Laboratorul de Radioactivitate și Comandamentul Apărării Civile, nu afectează municipiul Constanța.

În concluzie, poluarea chimică și radioactivă a aerului nu ridică probleme deosebite pentru arealul situat în intravilanul orașului Constanța. Reconsiderarea utilizării unor combustibili poluanți împreună cu re tehnologizarea unor întreprinderi și cu gestionarea corectă a deșeurilor va rezolva unele depășiri ale concentrațiilor maxime admisibile semnalate, măsuri favorizate de ventilarea zonei de curenții de aer generați de briza marină. Menținerea calității atmosferei între limite acceptabile, cu tendință de aducere la parametri naturali constituie însă o linie strategică esențială a unui program de management al mediului.

5.2.2 Nivelul fonic

Evaluarea nivelului de zgomot în oraș a ținut seama de aspectele caracteristice ale zgomotului industrial, de trafic rutier și feroviar (puterile acustice ale surselor implicate, directivitatea specifică acestor surse, variația emisiilor de zgomot cu viteza, componenta spectrală a zgomotului emis) și a permis obținerea unei imagini sintetice a ambiantei acustice a orașului. Pe anumite porțiuni calea ferată este amplasată în vecinătatea căii de trafic rutier, aspect care necesită o analiză amănunțită a celor două surse

Sursele de zgomot principale sunt traficul rutier și feroviar din oraș și din vecinătatea acestuia.

Traficul rutier reprezintă sursa principală de zgomot pe teritoriul Municipiului Constanța. Valorile cele mai ridicate ale nivelurilor echivalente de zgomot sunt pe principalele artere rutiere orașenești, ele contribuind decisiv la crearea ambiantei acustice a orașului; celelalte străzi, mai puțin circulat, nu produc zgomot la niveluri deranjante pentru locuințele din vecinătate.

Traficul feroviar este generator de zgomot pe tronsonul magistralei spre București și într-o măsură mai mică pe cel spre Mangalia. Un avantaj în cazul traficului feroviar din interiorul orașului este că se desfășoară la viteze reduse, cu emisii acustice mai mici.

Traficul de marfă din zonele industriale este redus cu contribuție neglijabilă la ambianța acustică a zonelor locuite.

Din analizele efectuate, zgomotul industrial nu afectează zonele locuite într-o măsură importantă. Activitățile din port și Șantierul Naval generează pe o arie importantă niveluri sonore în zona locuită de 50 – 55 dB(A).

Se poate observa că pe porțiunile cu străzi mărginite de fronturi de locuințe, în spatele acestora zonele sunt protejate prin efectul de ecran al clădirilor din "prima linie", acest fapt sugerând utilitatea la frontul arterelor importante a unor clădiri cu alte folosințe decât cea de locuit, constituind un tampon între sursă și zona de locuit. În zonele de locuit adiacente căii ferate sunt necesare măsuri speciale de protecție (panouri fonoabsorbante).

În concluzie poluarea sonoră în municipiu nu atinge cote alarmante, cu excepția câtorva zone aflate în preajma unor surse puternice și relativ continue de zgomot (cartierele Medeea. I.C. Brătianu - nord, Palas C.F.R., Abator..).

5.2.3 Calitatea apelor

5.2.3.1 Apele de suprafață

Rețeaua hidrografică existentă reprezentată de cursurile de apă și de lacurile litorale se află în strânsă interdependență din punct de vedere hidrodinamic și implicit calitativ cu apele subterane din teritoriul Dobrogei de sud.

Valoarea concentrației diferiților indicatori ai apei măsurați în lacul Siutghiol indică o poluare a apelor lacului prin depășirea indicatorilor la ioni de hidrogen, magneziu și cloruri

Tabel nr. 16: Tabel cu principalii indicatori de calitate a apei

Substanța măsurată	Valoare indicator rezultat	Valoare indicator conf. STAS 4708 - 1988
ioni de hidrogen (pH)	9,19;	6,5 – 8,5
magneziu -	108,2 mg/l;	50
cloruri -	329,4 mg/l;	250
azotați	0,00 mg/l.	10

Lacul Tăbăcarie se alimentează cu apă dulce din lacul Siutghiol și prin izvoare care se află pe fundul acestuia. Din cauza diferenței de nivel apele din lac se scurg în mare în dreptul podului "Pescărie".

În jurul lacului se află un sistem de drenare a apelor pluviale. Prin acest sistem și prin alte căi sunt introduse accidental în bazinul lacului însemnate cantități de ape uzate menajere complet neepurate. Aceste ape uzate provin din scurgerile clandestine practicate de diverse persoane fizice și juridice prin înțeparea scurgerilor lor în pluvialul care ajunge în lac.

Din măsurătorile efectuate în lacul Tăbăcarie (stația Bulevard, Delfinariu, în dreptul stației PECO, pod Pescărie) se constată poluarea lacului.

Activitatea națională de monitoring a calității factorului de mediu apă nu este prezentă în teritoriul municipiului Constanța, neexistând nici o secțiune de control de ordinul I

5.2.3.2 Apele subterane

Apele cantonate în acviferul superior (Sm): în general mineralizarea apelor este redusă, valorile scăzând pe direcția V-E de la 900 - 550 mg/l.

Valoarea concentrației diferiților parametri arată că apele din acviferul superior (cu rol de acvifer freatic la scara teritoriului Dobrogei de sud) se încadrează în tipul de ape bicarbonatate calcice magneziene.

Se apreciază vulnerabilitatea la poluare ca fiind mare (magneziu, azotați, ioni de hidrogen).

Tabel nr. 17: Concentrațiile principalilor parametri din acviferul superior

Substanța măsurată	Valoare indicator rezultat 1970 (mg/l)	Valoare indicator rezultat 1997(mg/l)	Tendința	Valoare indicator cnf. STAS 1342 – 91(mg/l)
Ioni de hidrogen (pH)	6,5 – 7,8	6,64 – 7,65	normal în descreștere	6,5 – 7,4 (max.8,5)
Magneziu	18,78 – 87,00	19,45 – 80,73	creștere	50 (max.80)
Fier	0,00 – 0,04	0,00 – 0,02	Normal în descreștere	0,1 (max.0,5)
Mangan	0,00 – 0,04	0,00 – 0,02	normal în descreștere	0,05 (max.0,3 Mn+Fe ₂ +Fe ₃)
Cloruri	28,0 – 195,2	66,9 – 243,1*	normal în creștere	250 (max.400)
Calciu	41,6 – 150,0	40,3 – 92,3	normal în descreștere	100(max.180)
Hidrogen sulfurat		0,6 – 26 **	depășire	0 (max.0,1)
Azotați (NO ₃)	0,00 – 50,0	0,00 – 93,86 * **	Depășire în creștere	max.45
conductivitate electrică	-	1088 – 2300 μS/cm ² ****	Crescută	1000 (max.3000)
Temperatură		14,2° – 19,8° C	normal	15 (max. 30)

* se impune ipoteza migrării limitei de apă sărată din mare

** valorile pot avea salturi spectaculoase de la un foraj la altul în funcție de structura geologică

* ** se datorează alimentării acviferului din apele sistemului de irigații.

**** trebuie luată în considerație la proiectarea armăturilor metalice ale instalațiilor subterane.

Apele cantonate în acviferul inferior (K - J): în general mineralizarea acestor ape este cuprinsă între 400 - 900 mg/l. Valoarea concentrației diferiților parametri indică faptul că apele cantonate în acviferul inferior (K-J) se încadrează în tipul bicarbonate, calcice, magnezice. Având în vedere relațiile de interdependență la scara regională, între apele cantonate între acviferul inferior (K-J) și cel superior (Sm) și implicit cu apele de suprafață se constată că acviferul inferior este vulnerabil la poluare în anumite sectoare.

Tabel nr. 18: Concentrațiile principalilor parametri din acviferul inferior

Substanța măsurată	Valoare indicator rezultat 1970 (mg/l)	Valoare indicator rezultat 1997 (mg/l)	Tendința	Valoare indicator conf. STAS 1342 – 91(mg/l)
Ioni de hidrogen (pH)	6,2 – 7,8	7,17 – 7,8 *	În creștere cu ușoară depășire	6,5 – 7,4 (max.8,5)
Magneziu	31,6 – 58,8	31,2 – 69,87	Normal în creștere	50 (max.80)
Fier		0,00 – 0,06 * *	Depășire	0,1 (max.0,5)
Mangan		0,00 – 0,06	Ușoară depășire	0,05 (max.0,3 Mn+Fe ₂ +Fe ₃)
Cloruri	10,6 - 85,1	17,1 – 125,0	Normal în creștere	250 (max.400)
Calciu	43,3 - 71,3	46,0 – 77,3	Normal în creștere	100(max.180)
Hidrogen sulfurat				0 (max.0,1)
Sulfați	8,9 – 172,8	40,6 – 137,2	Normal în creștere	200 (max.400)
Azotați (NO ₃)	0,00 – 20,00	0,00 – 19,93	Normal Staționar	max.45
conductivitate electrică	-	6,5 – 1130 μ.S/cm ²	Normal	1000 (max.3000)
Temperatură		16,1 – 23,2 ° C	Normal	15 (max. 30)

* urmare a aportului sporit de ape de suprafață infiltrate din irigații.

** pot exista excepții locale datorită amestecului cu apa de adâncime (cantonată în fundament) așa cum se constată la Lazu 1,06 mg/l.

În zona municipiului Constanța s-a evaluat vulnerabilitatea la poluare a acviferului inferior ca fiind de categorie medie.

Se precizează că sunt unități economice care descarcă ape uzate neepurate corespunzător care constituie surse locale de poluare și care afectează calitatea apelor subterane. Dintre acestea, cu un impact mai puternic este S.C. Oil Terminal S.A. care cuprinde o zonă de depozitare a produselor petroliere, rezervoarele existente având pierderi în subteran care conduc la poluare accentuată a apelor subterane freatiche.

5.2.3.3 Apele Mării Negre

Pentru litoralul românesc al Mării Negre s-au avut în vedere ca principale utilizări îmbăiatul, pescuitul, navigația și alimentarea cu apă industrială (în special pentru răcire).

Impactul major asupra apelor marine îl au apele uzate menajere evacuate din stațiile de epurare, mai mult sau mai puțin tratate și se resimte în special asupra apelor marine de mica adâncime din dreptul deversorilor. Evacuările nu se fac la distanțe mari de țărm sau la adâncimi mari așa cum este indicat. Configurația țărmului și adâncimile foarte mici nu favorizează acest lucru. În mai toate cazurile punctele de evacuare sunt situate la adâncimi relativ mici, cca. 5 m, cu excepția celei de la Constanța Sud unde adâncimea este de cca. 10-15 m. În această situație diluția și dispersia apelor uzate ajunse în mare se face cu mai multă greutate în timp și spațiu și cu eficiență mai redusă. Prelungirea spre larg la distanțe și adâncimi mai mari ar impune costuri mari.

Creșterea presiunilor antropice exercitate asupra mediului marin costier, atât prin aportul fluvial din colțul nord-vestic al bazinului cât și prin sursele locale de ape uzate menajere și industriale, au avut ca efect un proces accentuat de eutrofizare, cu perturbări, asemenea unei reacții în lanț, la toate componentele ecosistemului (reducerea biodiversității, scăderea dramatică a resurselor biologice și diminuarea calităților turistice și balneare).

Conform cercetărilor efectuate de Institutului Român de Cercetări Marine Constanța rezultă:

- Deteriorarea factorilor fizico – chimici urmăriți respectiv scăderea conținutului de oxigen, scăderea accentuată a fosforului factor limitativ în dezvoltarea fitoplanctonului, creșterea spectaculoasă a conținutului în glucide, lipide, proteine determinată de aportul exogen de substanță organică și în special de produse petroliere provenite din deversări accidentale. Concentrațiile mari ale compușilor biochimici analizați corespund unui mediu marin eutrofizat;
- Scăderea valorilor biomasei fitoplanctonului și a speciilor din această categorie, situație totuși mai favorabilă față de perioada 1989 – 1994;
- Starea zoo-bentosului (organisme care trăiesc pe fundul apelor) care a suferit în ultimele decenii profunde modificări (mortalități în masă) a evidențiat o ușoară redresare în 1997;

- Existența unor condiții de viață puțin favorabile pentru fauna pescuibilă, cu precădere în sezonul cald. Se evidențiază tendința unei ușoare redresări față de 1995 - 1996 a stocurilor de hamsie, menținerea stocurilor la stavrid și o ușoară tendință de diminuare la sprot, singurele specii de pești existente la ora actuală;
- Ecosistemul în ansamblu rămâne sub influența impactului negativ produs de ctenoforul M.Leydi (imigrant răpitor care găsește condiții favorabile de dezvoltare) cu repercusiuni directe asupra algoflorei planctonice și bentale, a zooplanctonului și a zoobentosului, a icrelor și larvelor peștilor planctonofagi. Se semnalează totuși scăderea ușoară a populațiilor ctenoforului față de 1996. Evoluția capturilor de pește pe unitatea de efort este crescătoare (3,25 t/zi iunie 1995; 4,8 t/zi iunie 1996; 6,9 t/zi iunie 1997)

Stația de epurare Constanța Nord deversează ape uzate menajere numai în perioada septembrie - mai, în rest (perioada estivală) apele uzate sunt dirijate în alte stații de epurare (Constanța Sud) sau în agricultură la irigații.

Dacă în cazul stației Constanta Nord evaluarea impactului deversorului asupra mediului marin se poate stabili cu mai multa ușurință deoarece acesta acționează singular, în ceea ce privește deversorul de la Constanta Sud situația este foarte dificilă deoarece nu se poate face o distincție netă între efectele deversărilor de ape uzate menajere descărcate în bazinele portului Constanța și cele ale activităților ce se desfășoară aici. Majoritatea acestor deversări au efecte grave asupra mediului marin din port și din largul mării, situația fiind cea mai dificilă de pe întreg litoralul românesc. Evacuarea în mare se face prin mai multe puncte, Dana 34 Petromar și Dana de minereuri (descărcarea oficială) fiind cele mai importante. Debitele mari și faptul că deversarea se produce în spații semi-închise (incinta portului) îngreunează mult stabilirea și evaluarea cu precizie a impactului fiecărui poluator asupra mediului marin din bazinul portului Constanța și a zonelor învecinate.

Se constată depășirea valorilor limită la toți parametri chimici de calitate ai apelor costiere românești în zona Constanta Nord - Mangalia mășurați în perioada 1995 - 1997 (a se vedea Tabel nr. 19).

5.2.3.4 Surse de poluare și protecția calității apelor

1. **Activitatea de alimentare cu apă** este o activitate cu o emisie redusă de poluanți în apa de suprafață sau subterană afectând direct, în mod nesemnificativ nivelul apei subterane din zonele de amplasare a lucrărilor ce deserveșc sistemul de alimentare cu apă.
2. **Subprodusele rezultate din procesul de tratare al stației Palas**, - nămolul de la decantoare și apa de spălare de la filtre, sunt evacuate în rețeaua de canalizare și conduse împreună cu apele uzate menajere la stația de epurare Constanța Sud.
3. **Canalizarea** - are un aport semnificativ asupra poluării apei, în special al apei de suprafață care constituie emisarul sistemelor de canalizare, adică Marea Neagră, prin intermediul stațiilor de epurare. În ceea ce privește rețeaua de canalizare ea se constituie într-o sursă de poluare prin neetanșeitățile din rețea, cu efect concretizat în pierderile de apă uzată care pot influența calitatea apei subterane

89

Tabel nr. 19: Valori ale parametrilor chimici de calitate, în zona costieră

Indicatorul	U/M	Valoare minimă	Valoare maximă	STAS 12585 -87	STAS 4706-88
Cadmium	mg/ dm ³ (max)			0,05	0,03
Cianuri				0,01	0,2
PH		7,6	9,2	6,5-8,5	6,0-8,5
Detergenți anionici				0,5	0,3
Mercur				0,005	-
Arsen				-	0,3
Crom				-	0,1
Zinc				-	1,0
Plumb				-	0,05
Cupru				-	0,3
Fenoli				-	0,02
Oxigen dizolvat	mg/l	1,37	21,52	6,0	6,0
Produse petroliere	mg/l	0,15-0,5(0m) 0,10-1,23(5 m) 0,1-0,17(10m)		0,1	Fără peliculă vizibilă
CBO5	mg/l	0,23	21,44	5,0	5,0
Suspensii totale	mg/l	4,0	66,5	Fără suspensii	-
Transparență		0,2	12,0		
Coliformi totali	nr.coli / dm ³			10000	20000
Coliformi fecali	nr.coli / dm ³			1000	-
Streptococi fecali	Nr.strept ococi/ dm ³			200	-
Germeii patogeni	Nr.germe ni/ dm ³			absent	-
Azotați					
Conductivitate electrică					
Temperatură					

4. **Descărcările de siguranță ale stațiilor de pompare ape uzate.** proiectate ca niște instalații de descărcare în cazuri extreme (căderi de curent electric, etc.) care să evite inundarea stației și deci deteriorarea acesteia au ajuns la ora actuală să fie niște instalații poluante datorită folosirii lor în situații curente de funcționare a stațiilor de pompare, provocând poluarea emisarului. Dezvoltarea capacității acestor stații nu s-a mai făcut de multă vreme, deși extinderea rețelilor de canalizare s-a făcut continuu și deci implicit a crescut debitul transportat și necesar a fi pompat.
5. **Stația de epurare mecanică Constanța Nord** primește apele uzate menajere din partea nordică a orașului Constanța. Lucrând la întreaga capacitate stația eliberează un debit mediu anual de circa 800 dm³/s, respectiv un debit mediu anual de circa 26 milioane m³/an. Descărcarea prin spărturi în apropierea țărmului a unor ape uzate, epurate numai mecanic, face ca să se constate o creștere a gradului de poluare a apei mării în zona din apropierea plajei de la Mamaia. O situație cu totul necorespunzătoare apare când, din cauza unor defecțiuni la sistemul de trimitere a apei la sistemul de irigații, se descarcă în mare apele uzate în timpul sezonului balnear, situație ce nu ar fi atât de periculoasă în cazul în care conducta ar fi avut o lungime corespunzătoare. Valorile medii ale principalilor indicatori de calitate ai efluentului acestei stații (lacul Tăbăcărie), efluent care se descarcă în mare (la izobata de 4 m), sunt prezentate în

Tabel nr. 20: Valorile medii ale principalilor indicatori de calitate

Indicator	U/M	Valori măsurate	STAS 4708 -88	NTPA-001-97
Concentrația ionilor de Hidrogen (pH)	unit.pH		6,5 – 8,5	6,5 – 8,5
Suspensii	mg/dm ³	100	-	60,0
CBO ₅ (consum biochimic de O)	Mg O ₂ /dm ³	75	5,0	20,0
azotiți	mg/ dm ³	0,33	1,0	1,0
Azotați (NO ₃)	mg/ dm ³	0,25	10,0	25,0
amoniu	mg/ dm ³	20	1,0	-
ortofosfați	mg/ dm ³	5,85	-	4,0
coliformi totali	germeni/dm ³	1,6 x 10 ⁹	-	1.000.000
coliformi fecali	germeni/dm ³	3,4 x 10 ⁸	-	10.000
streptococi fecali	germeni/dm ³	1,1 x 10 ⁷	-	5.000

Concluzii:

- valoarea parametrilor mășurați indică depășiri mari a valorilor limită.
 - deși deversările accidentale în lacul Tăbăcarie sunt de dimensiuni reduse atât ca mărime, cât și ca debit, impactul asupra mediului acvatic, prin încărcătura apelor, este evident;
 - majoritatea parametrilor analizați indică valori mari, multe comparabile cu cele din apele uzate evacuate de stațiile de epurare;
 - încărcătura bacteriană este mare și constituie un focar potențial de infecție pentru toți cei care iau contact cu apele lacului;
 - pericolul pe care-l prezintă acest lac pentru întreaga zonă și pentru micile activități care se desfășoară pe el (pescuit sportiv, agrement, antrenamente, etc) este deosebit de grav;
 - s-a constatat de asemenea prezența agentului poluant petrolier în masa eșantioanelor de apă colectate din punctele de evacuare Bulevard și Delfinariu.
- 6. Stația de epurare mecano - biologică Constanța Sud.**

Această stație dimensionată pentru un debit de 3.200 dm³/s (două linii a 1.600 dm³/s) epurează apele uzate menajere și industriale (industria alimentară, textilă, chimică, construcții navale, etc.) din partea sudică a orașului Constanța.

Tabel nr. 21: Valorile medii ale principalilor indicatori de calitate

Indicator	U/M	Valori măsurate	Normativ NTPA 001/1997
Suspensii	mg/dm ³	60	60,0
CBO ₅	Mg O ₂ /dm ³	30	20,0
azotiți	mg/ dm ³	1,92	1,0
azotați	mg/ dm ³	2,45	25,0
amoniu	mg/ dm ³	6,45	2,0
ortofosfați	mg/ dm ³	3,15	4,0
coliformi totali	germeni/dm ³	1,6 x 10 ⁹	1.000.000
coliformi fecali	germeni/dm ³	2,9 x 10 ⁸	10.000
streptococi fecali	germeni/dm ³	1,5 x 10 ⁷	5.000

Concluzie:

- Se constată depășiri la toți parametri.
- La toate aceste volume de apă și încărcări trebuie adăugate apele uzate provenite de la navele care staționează în port sau în rada portului, precum și cele provenite din activitățile portuare sau din alte surse necuantificate încă.
- Trebuie menționată aici și situația actuală cu totul necorespunzătoare a colectorului cu Dn 600 de pe strada Ion Rațiu, prin care apele uzate neepurate sunt descărcate la țărm chiar în zona plajei noi amenajate aici, ceea ce conduce la o creștere importantă a gradului de poluare a apei mării din zonă

Funcționarea stațiilor de epurare este îngreunată de evacuările unora dintre agenții economici care descarcă ape uzate în rețeaua de canalizare fără să respecte prevederile legale privind condițiile de evacuare a apelor uzate în rețelele de canalizare ale localităților (S.C. Oil Terminal S.A., RENEL – Filiala Termocentrale, S.C. Argus S.A., S.C. Malbera S.A., S.C. Tomistext S.A., S.C. Carmeco S.A., S.C. Condemar S.A., S.C. Vinvico S.A., S.C. Dobrogea S.A., ICIL, ICH Palas, S.C. Abator Vârfu cu Dor S.A., Depou CFR, S.C. Furnimob S.A., Fabrica BCA, S.C. Holding 2x1). Dintre acestea, cel mai grav impact îl au S.C. Oil Terminal S.A. și RENEL – Filiala Termocentrale.

Dintre agenții economici care deși au stații de preepurare a apelor uzate industriale, nu respectă condițiile de descărcare în rețelele de canalizare, pot fi menționați: S.C. Argus S.A., S.C. Tomistext S.A., S.C. Condemar S.A., S.C. Oil Terminal S.A., S.C. Abator Vârfu cu Dor S.A.

La stația de epurare Constanța Nord, situată la limita de nord a orașului Constanța, în imediata apropiere a plajei hotelului Parc, actuala conductă de descărcare a efluentului stației se află la cca. 50 m sud de viitorul port de agrement ce se va realiza aici. Gura de intrare a portului este orientată spre actuala conductă de descărcare. De o parte și de alta a portului de agrement, se vor dezvolta zone de plajă, fiind una din folosințele principale ale zonei litorale. În aceste condiții la Constanța Nord, apele litorale din zona conductelor de descărcare, trebuie să corespundă celor mai exigente condiții de calitate și anume, normelor igienico-sanitare pentru zonele de agrement și înbăiere, norme ce conțin prevederi severe privind indicatorii bacteriologici.

În concluzie descărcarea apelor uzate, insuficient epurate face ca, din cauza unor factori de primenire reduși, aproape întreaga incintă portuară să fie intens poluată atât din cauza eficienței limitate a stației de epurare, cât și datorită faptului că descărcarea se face la adâncimi necorespunzătoare care nu favorizează procesele de dispersie rapide. Extinderea portului, care înglobează zona descărcării apelor uzate nu a rezolvat în mod corespunzător problema, nefiind prevăzută prin proiect executarea subtraversării digului de către conducta de descărcare, astfel încât descărcarea apelor să poate fi făcută în larg, la o distanță de țărm și o adâncime corespunzătoare gradului de epurare asigurat de stația de epurare Constanța Sud.

Problema protecției mediului marin, datorită specificului său transfrontalier, are un predominant caracter internațional. Datorită acestui caracter, problema poluării mărilor și oceanelor face de mai mulți ani obiectul unor preocupări prea puțin susținute, atât a Organizației Națiunilor Unite, cât și a organismelor și instituțiilor specializate din sistemul său.

5.2.4 Gestiunea deșeurilor

Gestiunea deșeurilor menajere și stradale în municipiul Constanța intră în sarcina Consiliului Local, prin Departamentul de Gospodărie Comunală, respectiv a Serviciului de Salubritate al acestuia și se realizează prin intermediul a 4 societăți comerciale care se ocupă de operațiile de gospodărire a deșeurilor urbane.

5.2.4.1 Gestiunea deșeurilor menajere

a. Precolectarea și colectarea

Una dintre problemele cu care se confruntă activitatea de gospodărire a deșeurilor menajere în Constanța este desființarea de către asociațiile de locatari a majorității camerelor de precolectare de la blocurile de locuințe, a tuburilor de transport al reziduurilor și a platformelor de precolectare și transformarea locurilor respective în magazine, garaje sau parcări etc. Aceasta face ca recipientii de precolectare să fie amplasați în locuri necorespunzătoare, care sunt surse de disconfort (mirosuri neplăcute, aspect dezagreabil) și adevărate focare de infecție prin înmulțirea insectelor și a șobolanilor.

În prezent, în municipiul Constanța există între 30 și 40 de platforme vechi, necorespunzătoare, dar a fost elaborat un sistem de gestiune a deșeurilor, care prevede existența a 285 de puncte de colectare (platforme betonate pentru depozitarea europubelelor sau eurocontainerelor) care să respecte normele în vigoare pentru protecția mediului;

b. Transportul

Frecvența de colectare a deșeurilor menajere este următoarea:

- o dată la 3 zile pentru colectarea reziduurilor de la blocurile de locuințe;
- o dată pe săptămână pentru colectarea reziduurilor menajere de la case particulare;
- o dată pe zi pentru colectarea deșeurilor menajere de la unitățile de alimentație publică, creșe, grădinițe etc;
- o dată pe zi pentru colectarea deșeurilor menajere de la unitățile turistice din stațiunea Mamaia.

Transportul deșeurilor menajere se face la Rampa Ecologică de Deșeuri Ovidiu, administrată de SC CONSALUB SA. Distanța medie de transport, de la punctul mediu de colectare la rampa de depozitare, este de 20 km /cursă (un singur sens). Fiecare autogunoieră efectuează în medie 3 curse /zi.

Nu există interdicții de circulație pentru mașinile gunoiere; singura observație, făcută de Primăria Ovidiu și respectată de către firma de transport, este aceea ca utilajele să nu treacă prin localitatea Ovidiu când se îndreaptă spre rampă, ci doar la întoarcere; de aceea toate mașinile gunoiere ale firmei Polaris ocolesc localitatea Ovidiu pe șoseaua de centură.

c. Depozitarea finală

Datorită colectării neselective a deșeurilor menajere și a puterii calorice mici a acestora, singura modalitate de eliminare finală a acestui tip de deșeu este depozitarea. Municipiul Constanța este un caz fericit din acest punct de vedere, deoarece are acces din 1996, o rampă ecologică de depozitare a deșeurilor menajere și industriale. Acesta este primul depozit de deșuri din România care este organizat, controlat și care respectă reglementările pentru protecția mediului.

Rampa Ecologică de Deșuri Menajere și Industriale (REDMI) este amplasată la 10 km de Constanța, între localitățile Ovidiu și Lumina, pe malul stâng al Canalului Midia - Năvodari. Suprafața totală prevăzută a fi ocupată de rampă este de 32 ha din care în prezent a fost acoperită cu deșuri o suprafață de 2 ha, fiind umplută prima celulă de depozitare. În prezent s-a pus în funcțiune a doua celulă. Rampa are o infrastructură modernă, adecvată unui depozit organizat de deșuri, formată din: intrare prevăzută cu porți și drum de acces în două sensuri, cabină de control unde se înregistrează în sistem computerizat toate transporturile de deșuri, la intrare și ieșire, cântar-basculă care este conectat la computerul cabinei de control, clădire principală, prevăzută cu toate facilitățile (apă curentă, canalizare, electricitate, încălzire, telefon), birouri, sală de mese, grupuri sanitare, vestiare, laborator de analize pentru apele exfiltrate din depozit (levigate), împrejmuire cu gard de sârmă și perdea vegetală de protecție.

Pentru protecția apelor subterane împotriva poluării, celulele rampei ecologice sunt impermeabilizate. În fiecare celulă de depozitare, levigatul (infiltrațiile prin masa de deșeu) este colectat printr-un sistem de drenuri amplasate deasupra sistemului impermeabil, cu panta de la 2% la 4% și condus la Stația de Epurare Constanța Sud. Rampa de depozitare este înconjurată de un dig de protecție, înalt de 4 m, înierbat și plantat cu arbori. Apele meteorice și alte scurgeri exterioare sunt colectate în șanțul perimetral exterior.

Până la darea în folosință a rampei ecologice de deșuri, în 1996, deșeurile menajere și industriale produse în Constanța erau depozitate pe rampa necontrolată de deșuri din apropiere (fosta rampă Ovidiu), depozit neorganizat și neamenajat din punct de vedere al protecției mediului, care a funcționat din 1968 și care ocupă o suprafață de peste 13 ha. Deși a fost declarat închis din 1996, organele de control ale Agenției de Protecție a Mediului și Primăriei Constanța au constatat în ultimii doi ani depuneri de deșuri ilegale pe acest depozit.

d. Gestiunea deșeurilor stradale

Deșeurile rezultate din salubritatea străzilor sunt transportate la Rampa Ecologică Ovidiu. Deșeurile vegetale și inerte rezultate din lucrările de îngrijire a spațiilor verzi, parcurilor etc. sunt transportate la Rampa de deșuri inerte de la ieșirea spre Mangalia.

e. Gestiunea și valorificarea deșeurilor industriale

La nivelul anului 1997, unitățile industriale cu sediul în municipiul Constanța, au produs circa 2 mil. tone deșuri (2.059.116 tone). Dacă se elimină din calcul deșeurile rezultate din activitatea minieră de decopertare - Dobromin SA Constanța (1.821.283 t), rezultă că deșeurile industriale generate au fost 237.883 tone.

Principalele tipuri de deșeuri și cantitățile generate de către agenții economici din municipiul Constanța sunt: deșeuri de beton și moloz, nămoluri din rezervoare cu conținut, de ulei, deșeuri de fier și oțel, nămoluri orășenești, deșeuri din industria alimentară, alte deșeuri rezultate din procesul de epurare, emulsii, deșeuri de lemn, deșeuri chimice, uleiuri de santină, alte tipuri de deșeuri uleioase, miezuri și forme de turnare, vehicule și echipamente uzate, deșeuri cu plumb, baterii și acumulator.

Din totalul de 237.883 tone de deșeuri produse de agenții economici din municipiul Constanța, 43.303 tone (18 %) sunt valorificate de către agenți economici interesați (75 %) în unitate (15 %) prin unități de reciclare a deșeurilor (7 %) de către populație (3 %).

Principalele tipuri de deșeuri valorificate de către unitățile industriale producătoare se numără: emulsiile și nămolurile din rezervoare de combustibil (100 %), deșeurile de sticlă (100 %), deșeurile de neferoase (99 %), deșeurile de lemn (95 %), vehicule și echipamente uzate (92 %), deșeurile de fier și oțel (89 %), anvelope uzate (82 %), deșeuri cu plumb, baterii și acumulatori uzati (77 %), uleiuri de santină (72 %), deșeuri de hârtie și carton (64 %).

Activitatea de reciclare a deșeurilor în municipiul Constanța este realizată mai ales prin cele șapte unități specializate: SC REMAT SA, SC Emi & Adi SRL, SC Gida 4 SRL, SC Tim-Com SRL, SC Valdan Metaref SA, Sc Neagu Metal International SA, SC Nefermin SRL.

f. Incinerarea și depozitarea deșeurilor industriale

Din totalul deșeurilor industriale produse în municipiul Constanța (237.883 tone), doar 1015 tone sunt incinerate, ceea ce reprezintă 0,4 %, iar 15% din deșeurile industriale sunt eliminate prin depozitare finală

Tipurile de deșeuri depozitate de către agenții economici sunt: deșeuri de beton și moloz (10.275 tone), nămoluri și alte tipuri de deșeuri de la epurarea orășenească (8.170 tone), deșeuri din industria alimentară (2.150 tone), deșeuri chimice (1.305 tone), miezuri și forme de turnare din metalurgie (1.095 tone).

Toate deșeurile industriale sunt depozitate pe Rampa Ecologică de Deșeuri Menajere și Industriale (REDMI) Ovidiu și la Rampa de Deșeuri Inerte amplasată la ieșirea din Constanța, pe șoseaua Mangalia.

Un loc aparte în cadrul deșeurilor industriale este ocupat de deșeurile periculoase (clasificare conform Convenției de la Basel). Dintre deșeurile produse de unitățile economice, la nivelul anului 1997, cca. 5% (12.151 tone) sunt deșeuri periculoase, care se depozitează în proporție de 22%; se incinerează cca. 350 tone și rămân în stoc la producător 38 tone.

Principalele unități economice care generează deșeuri periculoase în cantități mari: SC Oil Terminal SA (nămoluri din rezervoare), RA Port Constanța (4.120 tone deșeuri uleioase), SC șantierul Naval SA (deșeuri de hidroxid de calciu, uleiuri de santină și zguri de la topirea zincului 88 tone) și SC Petromar SA (deșeuri petroliere).

g. Gestiunea deșeurilor spitalicești

Din datele existente pentru anul 1997 rezulta că la cele patru mari spitale Spitalul Clinic Județean, Spitalul Municipal, Spitalul CFR și la Spitalul de Tuberculoză s-au produs aproximativ 15 tone de deșeuri spitalicești. Deșeurile foarte periculoase (ex. infectate cu HIV) provenite de la spitale sunt colectate în recipiente metalici închiși ermetic și încuiați. Aceștia sunt transportați de către firma Polaris la incineratorul spitalului Agigea.

h. Gestiunea deșeurilor în Portul Constanța

Principalele categorii de deșeuri produse de generatorii de deșeuri din Portul Constanța sunt: deșeuri menajere și deșeuri industriale, deșeuri de la salubritatea căilor publice și de la întreținerea spațiilor verzi, deșeuri spitalicești și deșeuri specifice (deșeuri menajere de pe nave, uleiuri uzate, uleiuri de santină, deșeuri petroliere).

Pe raza Portului există 12 agenți economici care își transporta prin mijloace proprii deșeurile la rampa Portului. Printre aceștia se numără șantierul Naval Constanța, Chimpex, Socep.

Toate deșeurile provenite din activitățile desfășurate pe raza Portului sunt transportate la rampa de deșeuri a Portului care este amplasată în zona Portului Nou, între Poarta 6 și Poarta 7, funcționează de 25 de ani și ocupă în prezent 13 ha de teren.

Pentru deșeurile speciale, considerate periculoase (deșeuri provenite de pe nave, deșeuri spitalicești) se practică depozitarea într-un spațiu aparte și arderea acestora atunci când vântul bate spre mare, astfel încât gazele toxice rezultate să nu fie purtate spre oraș.

Singurul agent economic care poate fi considerat un potențial factor de risc în zonă este SC VINVICO SA, care produce ca deșeu un nămol cu ferocianură de potasiu, care conține și resturi de la filtrele de azbest, provenit de la tratarea și filtrarea vinului. Nămolul (5 tone/an) este considerat toxic și este colectat în recipiente care se depozitează în depozitul subteran din incintă.

Alte potențiale terenuri contaminate sunt reprezentate de zonele în care își desfășoară activitățile mari unități care gestionează carburanți, produse petroliere, cum sunt zona TRIAJ CFR PALAS zona CFR Palas, OIL TERMINAL SA (2 depozite de stocare a produselor petroliere: unul în spatele Gării vechi, iar celălalt în zona Movila Sara, la ieșirea din Constanța și un batal de șlamuri petroliere în incinta Șantierului Naval Constanța) și MECONST SA unde se află zone speciale în care se stochează deșeuri periculoase (solvenți, vopsele, rășini, grunduri etc.) Aceste zone, deși sunt acoperite, betonate, împrejmuite și păzite, sunt posibile surse de poluare accidentală sau de contaminare.

Trebuie amintit, de asemenea, depozitul definitiv de deșeuri al Portului, amplasat în zona Portului Nou (Poarta 6-7) care este considerat un teren poluat și contaminat de produse petroliere, metale grele, alte materii organice (suprafață: 13 ha); această zonă este și un posibil focar de infecție, datorită deșeurilor menajere provenite de la nave, care sunt depozitate aici și arse în aer liber.

În partea de sud a orașului, la ieșirea spre Mangalia se găsește rampa de depozitare a deșeurilor inerte: moloz și materiale de construcții, deșeuri stradale și de la întreținerea spațiilor verzi, alte deșeuri banale. Fiind un depozit necontrolat, aici pot ajunge și alte tipuri de deșeuri care nu sunt inerte și care pot contamina terenul din zonă.

Un alt depozit de materiale inerte va lua ființă în partea de nord-vest a orașului (zona industrială Aurel Vlaicu) unde deja sunt depozitate deșeuri. Acesta va fi un depozit controlat, amenajat într-o zonă unde este necesară înălțarea și consolidarea terenului pentru construcții viitoare.

Ca urmare a studiului referitor la influența deșeurilor asupra calității mediului în municipiul Constanța, se poate aprecia că acesta este un oraș cu producție medie de deșeuri, iar în privința gestiunii deșeurilor menajere, este primul oraș care și-a organizat un depozit ecologic de deșeuri la Ovidiu. Această activitate se poate îmbunătăți prin:

- ◆ rezolvarea problemelor de precolectare - colectare
- ◆ introducerea colectării selective a deșeurilor menajere și trecerea la programul de educare a populației în această privință
- ◆ formarea unei piețe a materialelor reciclabile
- ◆ desființarea oricăror depozite neorganizate de deșeuri și trecerea la programul de reconstrucție ecologică pentru fostul depozit de la Ovidiu

Deșeurile industriale sunt gospodărite în condiții acceptabile pentru protecția mediului; în Constanța nu se produc mari cantități de deșeuri industriale; procentul de valorificare a deșeurilor industriale este destul de mare față de alte orașe; depozitarea lor se face în condiții de siguranță pe rampa ecologică Ovidiu; se atrage atenția asupra posibilelor contaminări cu substanțe periculoase (produse petroliere) din zone ca depozite de carburanți, depouri, ateliere auto, autobaze etc.

Gestiunea deșeurilor spitalicești este în general bună, cu condiția să existe un control foarte strict asupra deșeurilor toxice și periculoase care părăsesc spitalele

Situația gestiunii deșeurilor produse în Port este bună un incinerator pentru deșeuri periculoase este necesar, mai ales pentru deșeurile provenite de pe nave, dar și pentru alte deșeuri periculoase; este necesar să se aibă în vedere și înființarea unei rampe ecologice pentru depozitarea deșeurilor din Port; pentru actuala rampă de depozitare se recomandă împrejmuirea ei cu o perdea vegetală de protecție.

6. ANALIZA SWOT LA NIVELUL MUNICIPIULUI

Analiza SWOT la nivelul municipiului urmărește identificarea principalelor forțe și slăbiciuni interne precum și a factorilor exogeni, care pot stimula sau obstacola dezvoltarea urbană a municipiului, pe baza studiilor de fundamentare elaborate până în prezent.

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
ECONOMIA					
1.	Industria	<ul style="list-style-type: none"> • Cel mai important centru industrial din regiune • Existența unor ramuri industriale diversificate și viabile (construcții de nave, industrie ușoară, industrie alimentară etc.) 	<p>Importanța preponderent locală și județeană concepută să acopere nevoile piețelor locale /județene</p> <p>Lipsa unor industrii care să folosească tehnologii de vârf</p> <p>Dezvoltarea relativ redusă a exporturilor, cu mici excepții (Șantierul Naval, Fabrica de Mobilă etc.)</p>	Existența unor proiecte de modernizare și re tehnologizare a industriei portuare	Dependența unor întreprinderi industriale de materie primă din alte zone ale țării sau din import (industria mobilei).
2.	Sectorul IMM	Dinamică ridicată a acestui sector comparativ cu media națională	Activismul redus a acestui sector în domeniul productiv	Înființarea Agenției Naționale pentru IMM și programele de finanțare ale acesteia	Mediul macro-economic și cadrul fiscal, nefavorabil dezvoltării acestui sector
3.	Serviciile administrative, comerciale, de transport (publice și private)	Dezvoltarea în general a sectorului terțiar Dezvoltarea serviciilor specifice activităților portuare		Vecinătatea aeroportului M. Kogălniceanu	
4.	Portul	Singura activitate de importanța națională Existența unei infrastructuri portuare dezvoltate Existența terminalului nou pentru produse petroliere și gaz lichefiat	Lipsa conductelor de transport a petrolului și gazelor naturale către centrul Europei	Extinderea și dezvoltarea infrastructurii portuare Exploatarea petrolului caspic Capacitățile de rafinare de la Petromidia Existența de capacități excedentare de dezvoltare de cca. 225 mil. tone	Competiția pe piața petrolului - susținerea traseului către portul Ceyhan (Turcia)

5.	<p>Turismul (ca activitate și echipare)</p>	<p>Accesibilitatea bună a zonei turistice pe cale rutieră și feroviară Orientarea favorabilă a plajelor Lacul Siutghiol Existența portului de agrement Tomis Baza turistică pentru cură, existentă în Mamaia Existența unor centre adecvate (clasificate) pentru conferințe, simpozioane etc. Pondere de cca. 30% a bazei de cazare din Mamaia în total litoral</p>	<p>Durata redusă a sezonului turistic Declinul serviciilor din sectorul turism Scăderea la jumătate a numărului de turiști în ultimii 10 ani Numărul redus de spații de cazare în oraș Degradarea fizică și morală a anumitor componente ale bazei turistice</p>	<p>Existența altor elemente de atractivitate turistică în vecinătate (tabere internaționale, Istria, Mangalia, Delta Dunării etc.) Dezvoltarea sporturilor nautice pe lacul Siutghiol Proiectele de amenajare și extindere a portului turistic Tomis Creșterea veniturilor unor grupuri restrânse ale populației Accelerarea procesului de privatizare a SC din turism</p>	<p>Competiția externă (atractivitatea coastelor turcești și grecești) în condițiile lipsei unei strategii de integrare în turismul din Marea Neagră și Marea Egee Degradarea anumitor resurse naturale de cură din vecinătate (Techirghiol) Eroziunea accelerată a liniei țărmului și scufundarea plăcii continentale în zona Mamaia (de verificat) Poluarea Mării Negre și a lacurilor litorale în general Lipsa unei autorități clare asupra domeniului plajelor marine</p>
----	--	--	---	---	--

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITAȚI	AMENINȚĂRI
POPULAȚIA ȘI RESURSELE UMANE					
6.	Structura populației	Vitalitatea demografică - populație relativ tânără Creșterea nivelului de instruire a populației	Scăderea populației Mortalitatea infantilă ridicată Numărul mare de cazuri de SIDA, mai ales în rândul copiilor	Migrația pozitivă	Modificarea comportamentului familial tradițional
7.	Forța de muncă	Forța de muncă cu pregătire diversificată Tendința de creștere a populației ocupate în sectorul terțiar Șomaj relativ redus	Tendința de scădere a ponderii populației active ocupate în total populație Atractivitatea tradițională pentru o forță de muncă cu calificare medie Domeniile industriale existente necesită o forță de muncă mediu calificată Dependența unui procent important al forței de muncă (peste 20%) de activitatea portuară	Programele de reconversie a forței de muncă, cu finanțare externă (în cadrul dezvoltării regionale)	Creșterea șomajului datorită restructurării și privatizării întreprinderilor industriale Climatul umez care determină un număr ridicat de îmbolnăviri de tuberculoză și alte boli pulmonare

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITATI	AMENINTARI
INFRASTRUCTURA FIZICĂ					
8.	Căile de comunicație și transporturile	Accesul la magistrale europene de transport rutier, feroviar, naval și aerian Existența unei trame majore bine dezvoltate Structura stabilă a transporturilor feroviare	Calitatea scăzută a arterelor rutiere majore Aglomerarea traficului rutier în perioada estivală Ponderea mare a străzilor nemodernizate Noduri de trafic rutier nerezolvate din punct de vedere tehnic Trecerile la nivel cu cf industriale în perimetrul orașului Lipsa spațiilor rezervate pentru activități de depozitare și transfer	Programe cu finanțare externă pentru infrastructuri majore Construcția autostrăzii și a inelului acesteia Dezvoltarea transporturilor navale	Lipsa fondurilor necesare pentru întreținerea și modernizarea căilor de comunicație Creșterea traficului greu
9.	Rețele hidro-edilitare	Existența unui sistem zonal de alimentare cu apă	Vechimea rețelelor existente Capacitatea insuficientă a stațiilor de epurare existente și calitatea redusă a epurării apelor uzate	Surse de finanțare externe pentru modernizarea echipării hidro-edilitare	Lipsa fondurilor necesare pentru întreținerea și modernizarea sau înlocuirea rețelelor tehnico-edilitare
10.	Rețelele energetice (gaze, căldură, electrice)	Existența unor rețele și echipamente extinse de producere, transport și distribuție a energiei electrice, termice și a gazelor naturale	Vechimea rețelelor de termoficare și eficiența redusă a acestui sistem Ponderea mare a apartamentelor racordate la termoficare Ponderea redusă a utilizării gazului natural pentru uz casnic în gospodăria	Posibilitățile de extindere a utilizării gazului natural pentru uz casnic și încălzire Programele de modernizare ale rețelelor și echipamentelor electrice	Lipsa unei strategii integrate de dezvoltare a sistemelor energetice
11.	Telecomunicațiile	Existența unei rețele bine dezvoltate de telecomunicații și echipamente specifice	Existența unor zone ale orașului racordate parțial la rețeaua de telecomunicații, sau își lipsite de oficii PTTR	Programul de modernizare al Romtelecom	Lipsa unei strategii de dezvoltare a rețelei de telecomunicații în corelație cu dezvoltarea structurii urbane pe termen lung

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
INFRASTRUCTURA SOCIALĂ (INSTITUȚIONALĂ)					
12.	Educația	Existența unor forme de învățământ liceal și post-liceal, cu profil unic în țară Existența de instituții de învățământ superior cu profil specific zonei Dezvoltarea unui nou campus universitar	Lipsa echipamentelor de bază în anumite zone rezidențiale	Reducerea presiunii asupra spațiilor de învățământ prin reducerea numărului de elevi	Lipsa fondurilor pentru asigurarea unui standard corespunzător în învățământul mediu și primar
13.	Sănătatea	Existența unor unități spitalicești mari și a unor clinici specializate Dezvoltarea unui sector privat în domeniu	Calitatea redusă a anumitor servicii	Procesul de privatizare în domeniul sănătății Aplicarea noii legislații în domeniul asigurărilor sociale	Creșterea prețului pentru anumite servicii medicale specializate
14.	Administrație publică, birouri etc.	Existența unor capacități administrative de importanță regională și județeană	Lipsa unor spații adecvate pentru birouri	Disponibilități pentru dezvoltarea construcțiilor de birouri în anumite zone ale orașului	Dezvoltarea haotică a spațiilor pentru birouri
15.	Finanțe, bănci etc.	Emergența unui sector bancar Existența Burselor Maritime	Lipsa unei concepții clare de localizare a acestui sector în perimetrul orașului	Dezvoltarea activităților portuare și turistice	Agresarea patrimoniului arhitectural - urbanistic din anumite zone ale orașului de noile construcții
16.	Spații verzi, recreere, sport	Existența unor spații verzi bine structurate și amenajate în perimetrul orașului	Lipsa de spații verzi amenajate în sudul orașului și în Tomis Nord Suprafața redusă a spațiilor verzi amenajate și de joc pentru copii în raport cu necesitățile	Dezvoltarea sistemelor de supraveghere a mediului și a preocupărilor ecologice la nivelul opiniei publice	Lipsa de fonduri și a unei politici locale de întreținere a spațiilor verzi publice

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
STRUCTURA SPAȚIALĂ					
17.	Zonificarea funcțională	Existența unor zone bine structurate în centrul orașului Existența unor zone de contact oraș - țărnișă și oraș - port, care conferă specificul orașului	Pătrunderea masivă a zonelor industriale în oraș Lipsa unor centre de cartier bine structurate Blocaje în dezvoltarea spațială și conflicte funcționale Lipsa unor zone funcționale specializate pentru noile categorii de servicii Blocarea vizuală a relației cu țărnișă în unele zone ale orașului	Procesul de elaborare a Planului Urbanistic General al municipiului	Lipsa unei concepții de dezvoltare spațial - funcțională a orașului a autorității locale
18.	Morfologia urbană	Existența de zone - reper cu caracter bine definit în structura orașului	Segregarea funcțional spațială prin intervențiile de tip - "paravan"	Procesul de elaborare a Planului Urbanistic General al municipiului	Lipsa unei concepții de dezvoltare spațial - funcțională a orașului
19.	Patrimoniul	Existența unor elemente cu valoare arhitecturală și arhitectural urbanistică	Degradarea zonelor cu valoare de patrimoniu din lipsa fondurilor și a unei politici de susținere	Retrocedarea proprietăților	Lipsa unui cadastru precis și complet Lipsa unor reglementări precise de protecție a zonelor valoroase
20.	Fondul construit	Pondere ridicată a construcțiilor cu vechime medie și mică	Pondere mare a locuințelor individuale din materiale nedurabile (70%) Existența unor zone cu densități mari de locuințe /ha	Promovarea unei noi legi a patrimoniului Reglementarea regimului de proprietate	Degradarea generală a fondului construit în lipsa unei politici adecvate a Consiliului Local Ridicarea nivelului hidrostatic în perimetrul municipiului

21	Locuirea	<p>Existența unor zone tradiționale cu standard ridicat</p> <p>Dezvoltarea unor noi zone rezidențiale în zonele marginale ale orașului</p>	<p>Existența unor zone rezidențiale lipsite de echipamentele publice specifice (sănătate, cultură, spații verzi)</p> <p>Numeroase locuințe cu grad de confort minimal</p> <p>Poderea foarte mare a locuințelor în blocuri (75%)</p> <p>Pondere mare a locuințelor cu 2 și 3 camere</p> <p>Zone de locuire de tip rural în oraș</p> <p>Suprafață medie locuibilă mică</p>	<p>Creșterea veniturilor pentru o anumită parte a populației</p> <p>Programul ANL - MLPAT de sprijinire a construcției de locuințe sociale</p> <p>Disponibilități de teren pentru dezvoltări rezidențiale</p> <p>Aspirațiile a peste 10% din populație pentru construirea unei locuințe noi individuale</p>	<p>Scăderea veniturilor pentru o anumită parte a populației (80% din populație aspiră la o locuință individuală, dar numai 10% o pot realiza)</p> <p>Tendențele de dezvoltare haotică a construcției de locuințe</p> <p>Starea infrațională relativ ridicată (specifică unui oraș port)</p>
----	----------	--	--	---	---

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITAȚI	AMENINȚĂRI
MEDIUL					
22.	Apa	Nivelul redus al poluării apelor subterane	Poluarea apelor de suprafață și existența unor zone de concentrare a poluării (în special zona de țârm)	Programe internaționale de sprijin în domeniu Activismul unor ONG Planul strategic de acțiune pentru reabilitarea și protecția Mării Negre, adoptat de Conferința Miniștrilor Mediului din țările riverane Mării Negre, la Istanbul, 1996	Deversările de ape menajere și industriale neepurate sau incomplet epurate, în anumite zone ale țârmului și în acvatoriul portuar Poluarea accidentală a pânzei freatice prin deversări necontrolate și irigații
23.	Aerul	Nu sunt depășite LMA la principalii poluanți atmosferici	Zone poluate în lungul principalelor artere de circulație și concentrate în jurul anumitor surse specifice (CET, CT...)	Reducerea poluării aerului prin înlocuirea utilizării combustibilului solid și lichid în centrale cu gazele naturale	
24.	Solul	Existența unor zone favorabile dezvoltării zonei construibile (d.p.v. al caracteristicilor geotehnice) Existența unei rampe ecologice (unică în țară), pentru deșeuri menajere și industriale pe teritoriul orașului Ovidiu (care servește Constanța, Ovidiu și Năvodari)	Poluarea solului datorită pierderilor în rețelele petroliere care traversează perimetrul orașului și teritoriul administrativ al acestuia		Reducerea cantităților de aluviuni pe brațele Dunării Digul de la Midia, care împiedică transportul aluviunilor în direcția coastei marine Tasările necontrolate din anumite zone, datorită infiltrațiilor determinate de pierderile din rețeaua de apă sub presiune

25.	Vegetația	Existența unor forme vegetale specifice??	Degradarea vegetației marine	Legislația??	Procentul redus de masive vegetale și lipsa perdelor de protecție în teritoriul administrativ în jurul surselor de poluare (mai ales a celor de praf - vezi Basarabi)
26.	Viața sălbatică	Existența unor specii unice în țară	Reducerea biodiversității marine	Acitivismul ONG Existența IRCM și a unei supravegheri continue a stării mediului în Marea Neagră	Poluarea generală a Mării Negre

108

nr. crt.	DOMENIU	PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE	OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
GESTIUNEA LOCALITĂȚII					
27.	Gestiunea localității și administrația locală	Existența unei activități constante de colectare și valorificare a deșeurilor industriale (cca. 85%)	Administrarea deficitară a anumitor zone ale orașului Activitatea necorespunzătoare a majorității regiilor locale Evidența deficitară a patrimoniului imobiliar edilitar al Consiliului Local Nefinalizarea cadastrului local	Programele de restructurare și formare profesională pentru administrațiile locale, cu finanțare externă	Lipsa unei strategii în domeniul, a autorității locale Lipsa unui regim juridic stabil al plajelor litorale ¹⁹

Prezenta analiză reprezintă un pas important către formularea unei strategii de dezvoltare urbană și a unui program de măsuri pe termen mediu și lung. Trebuie precizat că în cadrul acestei analize "punctele tari" sunt în mare parte potențialități care pot fi relativ ușor transformate în adevărate "puncte tari" (cum este cazul în domeniul turismului, al educației sau al patrimoniului) prin politici consecvente și măsuri adecvate. Pe de altă parte "punctele slabe" constituie probleme reale, unele chiar acute ale orașului (cazul locuinii, al echipării tehnico-edilitare, al disfuncțiilor determinate de zonificarea funcțională), care necesită intervenții și operațiuni urbanistice, de multe ori complexe și costisitoare. Analiza SWOT reprezintă un subiect de dezbatere cu factorii locali de decizie și necesită o confirmare formală din partea acestora ca premisă pentru construirea strategiei.

¹⁹ Recentă concesionare a acestora unei regii naționale - Regia Apele Române - exprimă căutările de rezolvare a acestei probleme. Desigur plaja este un domeniu public de interes național, dar administrarea acestui bun de o instituție cu alte atribuții tradiționale nu poate fi soluția optimă. Trebuie totuși observat că în condițiile în care autoritățile județene și locale nu au asigurat o protecție corectă acestui patrimoniu, apariția unui nou actor poate constitui o măsură potrivită. Va fi însă imperios necesară o cooperare reală între toți actorii cu responsabilități în privința gestiunii patrimoniului urban și natural al municipiului.

7. OPȚIUNI STRATEGICE MAJORE

FENOMENE SOCIO-ECONOMICE CU IMPACT SPAȚIAL ÎN TERITORIUL ADMINISTRATIV AL MUNICIPIULUI ÎN URMĂTORII 10 ANI (2000 - 2010)

	FENOMEN	PROBABILITATE	IMPACT SPAȚIAL
1.	creșterea populației	redușă	nesemnificativ
2.	modificarea structurii gospodăriilor populației (scăderea numărului de persoane pe gospodărie, de la 3,0 la 2,6 - 2,7 în următorii 10 ani)	medie	nevoie de noi locuințe (între 10 - 20.000 în funcție de ritmul schimbării)
3.	creșterea nivelului de segregare socială și a disparităților după venit a grupărilor sociale aflate la extreme (foarte bogați și foarte săraci)	mare	degradarea anumitor zone rezidențiale și dezvoltarea unor noi în sistem individual sau semi-colectiv
4.	creșterea ponderii populației roma în total populație	medie	ghetoizarea anumitor zone rezidențiale din oraș
5.	modernizarea anumitor trasee rutiere și apariția unor noi	medie	conservarea unor terenuri pentru asemenea lucrări și instituirea unor reglementări specifice
6.	construcția autostrăzii și a inelului înconjurător	redușă	conservarea unor terenuri și instituirea unor reglementări precise în zonele de legătură cu rețeaua rutieră actuală
7.	promovarea transportului nemotorizat (biciclete, hipo); autovehiculele cu tracțiune electrică, alimentate cu gaze comprimate sau lichefiate etc.	redușă în prima jumătate a intervalului	reproiectarea rețelei stradale și protecția spațiilor necesare prin reglementări adecvate
8.	promovarea transportului în comun	redușă în prima jumătate a intervalului	reproiectarea rețelei stradale, reorganizarea circulației și realizarea de noi spații de garare pentru un parc sport de vehicule

	FENOMEN	PROBABILITATE	IMPACT SPAȚIAL
9.	intensificarea traficului feroviar	redușă în prima jumătate a intervalului	amenajarea în consecință a pieței gării
10.	extinderea rețelei de gaze și creșterea consumului pentru uz casnic	medie	intensificarea construcțiilor de locuințe noi sau de înlocuire a fondului existent în aceste zone
11.	deteriorarea rețelelor magistrale hidro-edilitare	medie	necesitatea unei strategii de înlocuire și modernizare a rețelei existente
12.	dezvoltarea unor centre de cartier și locale	mare	protejarea unor spații corespunzătoare, clarificarea statutului juridic și reglementarea utilizării acestora
13.	creșterea cererii pentru spații de birouri	medie	identificarea unor zone disponibile pentru construcția de birouri
14.	dezvoltarea serviciilor de transport și a celor pentru depozitare și transfer a mărfurilor	mare	nevoie de terenuri noi în anumite zone adiacente principalelor căi de transport
15.	dezvoltarea serviciilor financiar-bancare	mare	identificarea de zone disponibile și corespunzătoare pentru dezvoltarea acestui sector
16.	dezvoltarea portului turistic și a celui de agrement	redușă în prima jumătate a intervalului	amenajarea falezelor și creșterea presiunii asupra fondului imobiliar din "peninsulă"
17.	modernizarea și diversificarea ofertei turistice	medie	schimbarea structurii cererii turistice și deplasarea sistemelor actuale către alte zone ale litoralului
18.	dezvoltarea turismului de sfârșit de săptămână	medie	alocarea unor terenuri pentru case de vacanță, moteluri, pensiuni etc.
19.	modernizarea și schimbarea profilului turistic al stațiunii Mamaia	redușă în prima jumătate a intervalului	reproiectarea spațiilor pentru parcări și amenajări urbane, a falezii și dezvoltarea de noi facilități

	FENOMEN	PROBABILITATE	IMPACT SPAȚIAL
20.	introducerea Canalului Dunăre - Marea Neagră în circuitul turistic	redușă	amenajarea canalului și realizarea de zone de transfer pe rețeaua rutieră sau feroviară
21.	extinderea noului campus universitar "Ovidiu"	medie	modificarea peisajului antropic pe malul sudic al lacului Siutghiol
22.	dezvoltarea unor sectoare industriale noi și restructurarea celor existente prin privatizare	medie	necesități de reconversie a zonelor industriale existente și de dezvoltare a unora noi
23.	adoptarea de măsuri concrete de protecția mediului natural (programul "înzverzirea litoralului")	mare	extinderea suprafețelor plantate amenajate, a zonelor protejate și de protecție, a stațiilor de epurare
24.	resuscitarea interesului pentru utilizarea energiei neconvenționale	redușă	modificarea sistemului de proiectare și orientare a construcțiilor și dezvoltarea unor industrii specializate
25.	creșterea consumului datorită dezvoltării socio-economice, a turismului, construcției de locuințe etc.	redușă	rezervarea de noi zone pentru rampe de depozitare ecologice
26.	adoptarea de măsuri concrete de protecția cadrului construit	mare	extinderea zonelor protejate și de protecție și instituirea de reglementări adecvate

Pentru facilitarea unei opțiuni strategice este considerat util, acest tablou, care identifică principalele fenomene cu impact spațial în intervalul de timp al valabilității Planului Urbanistic General. Evaluarea probabilității și a impactului reprezintă alături de analiza SWOT un subiect de dezbatere colectivă cu principalii actori implicați în dezvoltarea urbei. Acestea, împreună cu tabloul ipotezelor majore de dezvoltare (a se vedea Tabel nr. 22 și Figura nr. 5) reprezintă factorii obiectivi pentru formularea strategiei de dezvoltare urbane a municipiului și de fundamentare a Planului Urbanistic General și a Regulamentului Local de Urbanism.

Tabel nr. 22: Ipoteze majore de dezvoltare, care pot fi luate în considerare pentru formularea strategiei

	Ipoteză	factori de influență
A.	Dezvoltarea terminalului petrolier, a zonei libere și a activităților portuare în general și a serviciilor aferente	<i>predominant exogeni</i>
B.	Dezvoltarea unui sector industrial de vârf și a unui sector de cercetare	<i>exogeni și endogeni în egală măsură</i>
C.	Promovarea protecției mediului natural și construit	<i>exogeni și endogeni în egală măsură</i>
D.	Promovarea Municipiului Constanța drept centru regional de afaceri pentru țările limitrofe Mării Negre	<i>exogeni și endogeni în egală măsură</i>
E.	Dezvoltarea unei oferte turistice diversificate în oraș, care să conducă la prelungirea sezonului turistic	<i>predominant endogeni</i>
F.	Dezvoltarea unui sector terțiar de calitate	<i>predominant endogeni</i>
G.	Dezvoltarea nivelului de instruire a populației, prin încurajarea dezvoltării învățământului superior (de stat și privat) și a pregătirii profesionale continue	<i>predominant endogeni</i>

O strategie adecvată trebuie să urmărească eficiența efortului investițional sub aspect economic și social, pe termen mediu și lung, în raport cu problemele care pot fi rezolvate (care presupun un efort financiar mare și cu efecte vizibile, în plan economico - social pe termen lung) și cu valorificarea potențialităților (care presupun în general un efort financiar mai redus și cu beneficii relativ rapide și directe, generatoare de profit reinvestibil). Trebuie subliniat că orice extindere a spațiului construit al orașului, în prezent nu constituie decât aparent o soluție, în realitate fiind un simplu "transfer" spațial, al problemelor.

Consiliul Local își poate axa strategia de dezvoltare pe stimularea proceselor educaționale, a dezvoltării serviciilor de calitate și a diversificării ofertei turistice. De asemenea poate promova o politică de protecție a mediului natural și construit în paralel cu promovarea municipiului ca centru regional de afaceri. În condițiile confirmării ipotezei "petrolului caspic" municipiul va fi pregătit să "beneficieze" de această variantă.

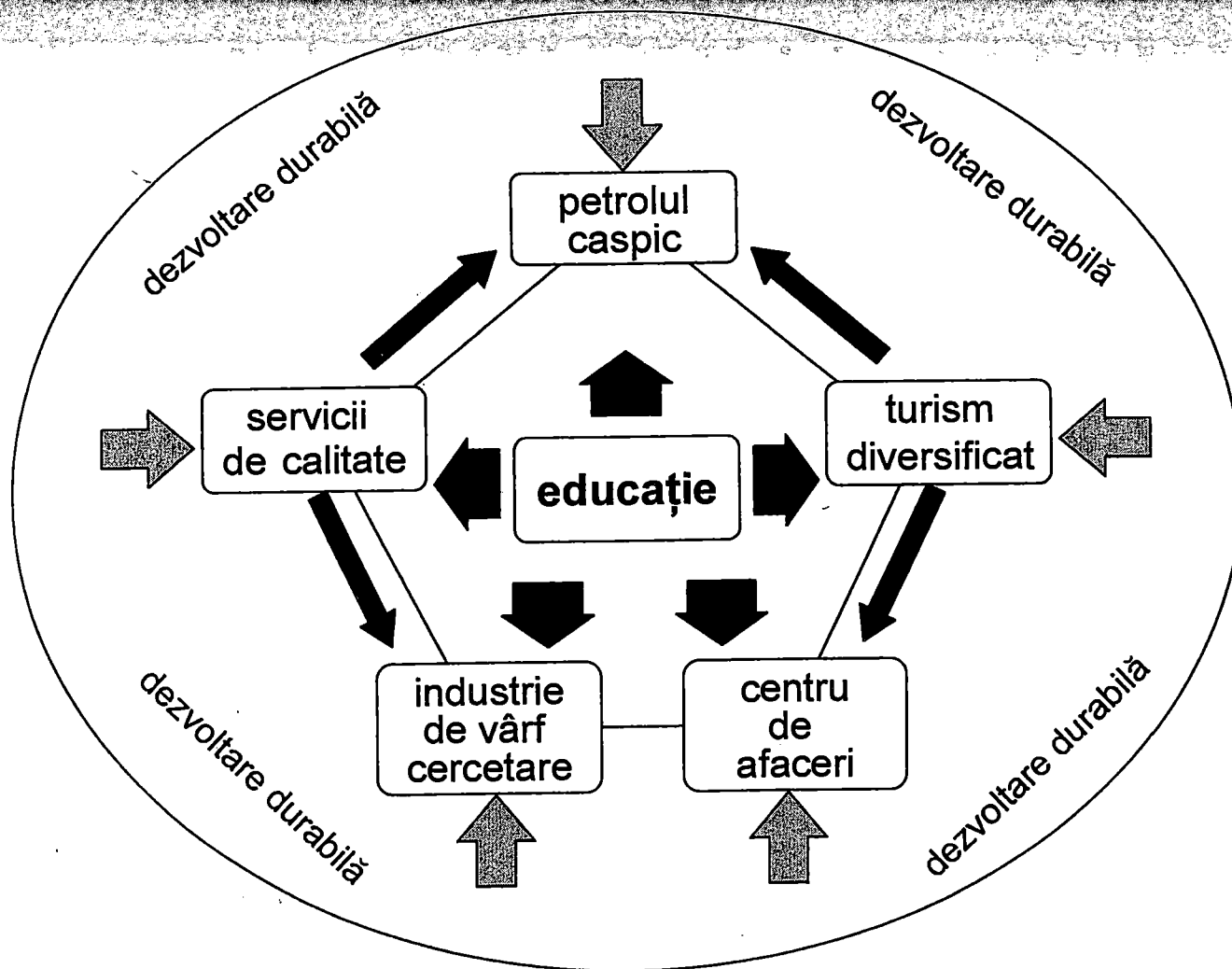


Figura nr. 5: Schema principalelor ipoteze de dezvoltare a municipiului Constanța în perspectiva deceniului următor

8. ZONE DE INTERVENȚIE PRIORITARE

8.1 POTENȚIAL DE INTERVENȚIE ȘI SCHIMBARE

Structura urbană a municipiului constituie în prezent o "ofertă" de dezvoltare diferențiată în raport cu potențialul de intervenție și schimbare pe care îl au diferitele zone funcționale ale sale. Unul din criteriile principale de evaluare a acestui potențial este consistența și durabilitatea fondului construit existent. Alte criterii semnificative sunt legate de funcționalitatea zonei respective și de valoarea de patrimoniu sau ecologică a acesteia. În fine, structura juridică a terenurilor este un criteriu care, deși nu e determinant, nu trebuie neglijat în evaluarea potențialului. Prin urmare rezistivitatea, respectiv permisivitatea la schimbare și intervenție pot fi evaluate în funcție de:

- densitatea fondului construit existent în anumite zone și sub-zone urbane
- durabilitatea materială variabilă a fondului construit existent
- valoarea naturală sau antropică a unei zone urbane
- rolul funcțional al unei zone sau sub-zone urbane
- structura juridică a terenurilor

Potențialul propriu-zis este însă determinat și de presiunea reală exercitată de "investitori" - în sens larg, într-o zonă sau alta a orașului. Această presiune este în ultima instanță și o expresie a atractivității și interesului pentru o anumită zonă sau alta și conferă o evaluare calitativă a teritoriului urbană, dincolo de judecățile obiective și cuantificabile.

În acest sens au fost identificate, într-o formă preliminară principalele zone cu potențial de intervenție și schimbare din cadrul municipiului (a se vedea Planșa nr.

b) Zonele rezistente la schimbare au fost denumite drept zone tari, iar cele permisive, zone moi. Zonele unde presiunea la schimbare este ridicată au fost identificate drept zone calde, iar cele cu presiune redusă, drept zone reci.

Tabel nr. 23: Rezistență /permisivitate la schimbare

	Zone tari	Zone moi
Zone calde	Zona centrală și istorică (Peninsula), zona portului vechi, plaja de la Mamaia, zona Gării, anumite zone de locuințe colective (Abator)	Zonele de locuințe pe lot (Tăbăcărie, centru, Km 5, Palazu Mare, zona campusului universitar, zona E60 (ieșirea spre aeroport)
Zone reci	Zonele industriale Palas, depozite Oil Terminal, zonele de locuințe colective dens construite (Grăniceri, Faleză Nord, I.C. Brătianu, Tomis I, Tomis II, Tomis III, Tomis Nord etc), zone afectate unor funcțiuni tehnico-edilitare, zona serelor	Zone de locuințe pe lot din vecinătatea zonelor industriale (Medeea, Palas, Viile Noi), zone industriale cu depozite, sau mai puțin dense

În general, zonele industriale tradiționale, cele de depozite petroliere, cartierele dens construite, zonele de parc, zonele cu destinații speciale, plajele (zone protejate), zona c.f. Portul au fost considerate zone tari, în timp ce majoritatea zonelor rezidențiale pe lot și a celor de depozite (zona Traian), mai slab construite, zonele libere agricole au fost incluse în categoria zone moi.

Zonele calde, identificabile se situează în zona centrală a orașului, bd. Mamaia precum și în anumite zone marginale unde există o ofertă de terenuri libere construibile. Zona plajei de la Mamaia a fost considerată de asemenea o zonă caldă datorită presiunii investiționale vizibile, exercitate în ultimii ani în ciuda caracterului de zonă protejată.

Un caracter aparte îl reprezintă potențialul de intervenție din anumite zone ale orașului, dintre care trebuie menționate:

o **Zonele industriale și zona Portului vechi** reprezintă fără doar și poate resurse majore pentru dezvoltarea urbană a municipiului, a căror valorificare presupune însă ample programe și operațiuni urbanistice

⇒ *Dezvoltarea economică a municipiului Constanța este legată, ca și până acum, de port. Dacă din punct de vedere cantitativ, portul a căpătat amploarea preconizată, el nu îndeplinește încă criteriile calitative care să-l permită o exploatare la întreaga capacitate. Apariția unui port de călători, așa cum a existat până la al doilea război mondial, în zona veche a portului, va conduce indiscutabil la apariția în imediată a vecinătate la o nouă zonă de servicii, constând din unități de cazare, birouri, agenții etc.*

⇒ *Printr-o mai bună gestiune a terenurilor ocupate de industrie, este de dorit ca acestea să se comaseze și să-și restrângă, pe ansamblu, suprafața. Ca principiu general, se va urmări comasarea industriei la Sud de b-dul Brătianu și la Vest de b-dul Aurel Vlaicu, adică acolo unde se și află în prezent cea mai mare parte a industriilor și unde există terenuri disponibile, propice amplasării de industrii. În aceeași arie se găsesc terenuri posibil de destinat, imediat dezvoltării tehnologice.*

⇒ *În conformitate cu previziunile Administrației Portului Constanța, care are în vedere construirea unei căi ferate directe spre Portul Constanța Sud, care va ocoli orașul pe la Vest și Sud, vechea zonă de depozite petroliere – rămasă ca o pată de ulei în mijlocul orașului – și care se va cupla cu noul Oil Terminal de la Sud. O problemă importantă este aceea a legăturii feroviare cu zona de Sud a Portului. Este necesar a se prevedea în viitor o legătură directă, ocolind pe la Sud municipiul Constanța. Terenurile pe care se poate realiza această nouă legătură se află pe teritoriul comunei Agigea.*

o **Zona depozitelor petroliere - Oil Terminal - din vecinătatea Gării feroviare**, unde este posibilă reconversia și restructurarea acesteia prin mutarea depozitelor în zona nou dezvoltată din sudul municipiului, în apropiere de portul Constanța-Sud și prin redistribuirea micilor industrii din această arie.

⇒ *Terenul astfel eliberat ar putea fi ocupat cu locuințe individuale și semi-colective pe lot, de standard înalt, cu un regim mediu de înălțime de P+1 - P+3. La o suprafață estimată de 210 ha eliberate, și o medie de 25-30 locuințe /ha (brut) rezultă cca. 5500 - 6000 locuințe, în condițiile asigurării terenului pentru echipamentele publice obligatorii (grădinițe, școli, dispensare, centru comercial și cultural, oficiu poștal, telefonic, administrație financiară etc.). Zona astfel restructurată, ar putea deveni un pandant al actualei "zone centru" și va avea o influență benefică asupra vecinătăților ocupate de locuințe colective de mare densitate: Șoseaua Mangaliei-Abator, cu legături pe sub calea ferată (mult înălțată în rambleu), I.C. Brătianu și intersecția Brătianu-Dezrobirii, Zona C.E.T. și cartierul Medeea. Se câștigă astfel o întinsă arie rezidențială aproape de gara feroviară și de viitorul port de pasageri (nuclee de circulație de rang național și internațional), și se încheagă un puternic nucleu urban cu centrul geometric în zona gării.*

- **Reorganizarea sistemului feroviar și a Pieței Gării, principal nod de distribuție în oraș**
 - ⇒ *Sistemul feroviar desparte orașul în două zone între care nu există decât două traversări rutiere suprasolicitate (Aurel Vlaicu și Dezrobirii). Activitățile legate de transportul feroviar sunt amplasate în următoarele arii compacte: Stația CF călători, Stația CF și triajul Palas, Stația CF și triajul Traian, Triajul CF Port. Aceste activități acoperă necesitățile transporturilor feroviare, existând chiar o supra-capacitate în acest moment datorită scăderii ponderii transportului CF în favoarea transporturilor rutiere. Gara feroviară, după mutarea ei în 1960, e resimțită ca excentrică, dar această situație se va remedia prin dezafectarea zonei de depozite petroliere situată la Vest de gară și destinarea acestui teren unui cartier de locuințe individuale. În felul acesta, gara va fi situată central, la cumpăna a două mari arii rezidențiale și foarte aproape de viitorul port maritim de călători. Legăturile rutiere de o parte și de alta a gării se vor putea realiza pe sub calea ferată, înălțată în rambleu față de șoseaua Mangaliei.*
 - ⇒ *Construirea unei noi gări mai la vest de oraș poate de asemenea rezolva numeroase probleme, mai ales cele legate de tranzitul de mărfuri și călători.*
- **Ocuparea terenurilor neparcelate din vecinătatea comunei Palazu Mare, incluse în intravilanul municipiului**
 - ⇒ *E bine ca acest teritoriu să fie riguros controlat de către Consiliul local în ceea ce privește autorizațiile de construire, așa încât el să se contureze treptat ca o zonă adecvată funcției de "primire" a oaspeților în oraș. Tonusul domol al reliefului trebuie conservat cu mare grijă. Amplasarea unui sanatoriu de fizioterapie și a unui spital de psihiatrie la Palazu Mare, ca și a unor stațiuni de cercetare agricolă, arată că locul a fost perceput drept unul de liniște, de refugiu. Acest caracter trebuie păstrat și în perspectiva dezvoltării aici a unui nou cartier de locuințe individuale. Poziția avantajoasă a acestei zone față de căile de circulație și elementele naturale, permite crearea unui cartier rezidențial cu caracter de periferie luxoasă, având acces la lac și la mare, oferind viitorilor proprietari perspectiva unei zone de tip "maina city" – în ideea unui viitor port amenajat pe lacul Siutghiol, cândva golf de mare. Tendința particularilor de a amplasa servicii publice la șosea nu e neapărat nocivă ci ea, bine controlată de către municipalitate, poate completa în chip fericit funcția rezidențială.*

8.2 ZONE ȘI TIPURI DE INTERVENȚIE

Pornind de la potențialul de schimbare și intervenție al diferitelor zone urbane ale orașului, dar și de la necesitatea conturării unei strategii de dezvoltare spațială a acestuia s-a realizat o imagine tip puzzle, care decupează zone omogene cu caracteristici proprii (a se vedea Planșa nr. 2).

Dincolo de tipurile de intervenție operațională specific urbanistice (vezi Tabel nr. 24) se poate vorbi de 2 mari categorii de intervenție sub aspectul obiectivelor majore urmărite: **protecția și valorificarea patrimoniului și ameliorarea condițiilor de locuire.**

1. Noțiunea de patrimoniu nu privește exclusiv imobilele înscrise pe lista monumentelor istorice, ci trebuie extinsă practic, la întregul domeniu imobiliar și edilitar. Protecția și valorificarea acestui patrimoniu implică acțiuni de mare complexitate și cu caracter de permanență și diferențiate astfel:

a) reabilitarea zonelor funcționale.

Aceasta este o acțiune de lungă durată, care presupune continuitate de-a lungul mai multor legislaturi politice. La reabilitarea cartierelor rezidențiale - începând de la refacerea infrastructurii, ceea ce s-a și început deja în zona centrală - trebuie adăugată reabilitarea, în timp, a tuturor terenurilor din intravilan, în sensul stopării procesului de degradare și al exploatării fiecărei parcele la potențialul maxim (terenurile ocupate extensiv cu activități industriale în regres, cum sunt betonierele sau poligoanele de prefabricate, terenurile ocupate cu grădini de zarzavat și cele ocupate cu locuințe sub standardul minim urban acceptabil).

b) renovarea complexă a unor zone de maxim interes - civic, comercial și turistic - cum sunt Peninsula²⁰ și Zona centrală.

Aceasta ar trebui să cuprindă:

- ⇒ modernizarea infrastructurii utilitare, a rețelelor de apă, canal, electricitate și telefonie;
- ⇒ refacerea îmbrăcămînții străzilor și a trotuarelor, conform destinației ce rezultă din planul urbanistic: arteră urbană, stradă de circulație locală, stradă închisă circulației auto;
- ⇒ refacerea iluminatului stradal pe baza unui proiect întocmit de specialiști, pentru întreaga zonă;
- ⇒ renovarea clădirilor din patrimoniul public;
- ⇒ acordarea de facilități și sprijin financiar proprietarilor care doresc să-și renoveze clădirile, cu supravegherea atentă a eventualelor extinderi;
- ⇒ elaborarea și instituirea unui regulament detaliat pentru construcțiile noi ce se vor ridica în zonă.

Datorită costurilor mari pe care astfel de operații le incumbă este absolut necesară stabilirea unui parteneriat public-privat în privința renovării și valorificării patrimoniului urban complex existent.

²⁰ Tot ce exista mai valoros ca ambianță istorică, pitorescul unui oraș maritim din secolul al XIX-lea, localizat în Peninsula, a fost lăsat pradă degradării fizice și ruinării. De la Prefectură până la Piața Ovidiu, orașul pare să fie în stăpânire de o populație "minoritară", parazitară și interlopă. Accesul către faleza de la Cazino e descurajat de ambianța socială actuală, iar fondul construit valoros se degradează prin utilizare neadecvată și lipsă de întreținere. Construcțiile noi care apar, într-o arhitectură neomodernă, nu se integrează vreunei strategii, sau strategii ale municipalității de asanare, renovare și valorificare a valorosului patrimoniu urban în Peninsula.

Tabel nr. 24: Zone și tipuri de intervenție operaționale majore

	Denumire zonă	Tip de intervenție
1.	Zone naturale strict protejate - plajele	Protecție
2.	Zonă slab construită, semi-rurală, unde este posibilă o dezvoltare extensivă - Palazu Mare și linia de centură	Dezvoltare extensivă
3.	Zonă slab echipată și izolată de nucleul central al așezării - Km 5, Viile Noi	Integrare
4.	Zonă omogenă funcțional, care necesită intervenții prin remodelare - majoritatea zonelor rezidențiale noi din centrul, sudul și estul orașului	Remodelare
5.	Zonă omogenă, unde se poate realiza o dezvoltare intensivă prin continuarea procesului de reconstrucție (înlocuire parțială a fondului construit) - majoritatea zonelor rezidențiale vechi din centrul și estul orașului	Reconstrucție lentă
6.	Zonă cu densitate excesivă, restructurabilă, cu procese lente de dezvoltare (dezvoltare încetinită) - zonele rezidențiale Tomis Nord și Grăniceri	Restructurare
7.	Zonă de dezvoltare a funcțiilor turistică, educațională și culturală - Mamaia, Parc Tăbăcărie, Campus	Reabilitare
8.	Ansamblu funcțional spațial parțial reconvertibil, care poate realiza optim contactul port-oraș - zona Portului Vechi	Reconversie funcțională
9.	Ansamblu istoric, protejat, conservat, supus proceselor de conservare-renovare - Peninsula	Conservare - renovare
10.	Zonă industrială, care necesită un proces de restructurare de lungă durată - Oil Terminal Gară	Restructurare
11.	Zonă eterogenă funcțional-spațial, nestructurată, care necesită intervenții și operațiuni urbanistice complexe - Zona Traian, vestul orașului la nord de bd. Brătianu - zonă cu funcțiuni care periclitizează dezvoltarea urbanistică de perspectivă	Operațiuni complexe de restructurare - dezvoltare
12.	Zonă-appendice, cu tendințe de contopire cu Valu lui Traian, care necesită o dezvoltare stăpânită - vestul orașului, penetrația dinspre București	Dezvoltare controlată
13.	Zonă de confluență rezidențial-cultural-turism mal sud Siutghiol	Integrare, protecție mediu
14.	Zonă de dezvoltare exclusiv economică - Portul	Strategii proprii ale Portului
15.	Zonă în care dezvoltarea orașului e obstacolată - la sud de cartierele Viile Noi și Km 5	Descurajarea dezvoltării urbane

II. Ameliorarea condițiilor de locuire implică atât operațiuni de restructurare amplă a zonelor funcționale, cât și intervenții de detaliu în actuala configurație morfo-spațială a municipiului. Ca operațiuni majore, având drept scop configurarea unor zone rezidențiale noi și restructurarea celor existente se pot menționa:

- ⇒ Pe terenul liber de lângă proaspăt înființatul "Cimitir municipal", în continuarea cartierului Coiciu este posibilă dezvoltarea unei noi zone rezidențiale (dar și a unor centre de birouri, afaceri etc.), care să asigure o posibilitate de integrare a zonei în oraș și de continuare a acestuia pe direcția nord-vest, dincolo de actuala linie de centură;
- ⇒ Integrarea urbană a unor cartiere înglobate, ca teritoriu, în oraș, dar rămase în stadiu de dezvoltare semi-rurală: Anadalchioi, Coiciu, Medeea, Viile Noi. Poate fi inclus aici și cartierul Tăbăcărie, chiar dacă are, deja, un standard mai ridicat, în cuprinsul său fiind de semnalat intervenții punctuale, care merg în sensul celor sus-numite;
- ⇒ Ameliorarea condițiilor de locuire în cartierele de blocuri și pe marile artere de circulație, deși dificilă, se va putea obține prin urmărirea consecventă a următoarelor obiective: reducerea densității de locuințe /ha (dedensificare) în cartierele deosebit de aglomerate: Tomis Nord, Grăniceri, Inel I, Inel II, Casa de Cultură, Zona C.E.T., Kilometrul 4-5, Faleză Poarta 6, sau reconversia funcțională a unor tronsoane, pentru a fi transformate și valorificate la alt standard²¹, sau chiar demolarea unor tronsoane putând fi vizate într-o primă etapă, acele tronsoane în care locatarii sunt preponderent chiriași (evident, după ce li se va fi asigurat o altă locuință convenabilă);
- ⇒ Intervenții punctuale asupra structurii și înfățișării blocurilor existente, îmbunătățirea calității anvelopei blocurilor, a protecției lor termice și fonice;
- ⇒ Dotarea acestor zone cu echipamentele în care sunt deficitare, prin implicarea municipalității în conversia unor spații de la parterul blocurilor și prin sprijinirea particularilor să o facă, cu prioritate a celor ce vizează dotări de mare necesitate: farmacii, dispensare, grădinițe etc.).

Alte intervenții care privesc ameliorarea în general a fondului construit existent și a vieții urbane privesc:

1. refacerea legăturilor stradale ale vechii trame, peste marile bulevarde între care au fost izolate aceste cartiere (de exemplu str. Poporului, întreruptă de B-dul Lăpușneanu - refacerea continuității sale nu este posibilă fără demolări, sau străzile Steagului și Izvorului, întrerupte de Str. Dezrobirii - refacerea continuității acestora este posibilă fără demolări).
2. descurajarea dezvoltării unor zone rezidențiale periferice de standard foarte scăzut (I.C.Brătianu și Palas CFR), și transformarea lor zone verzi, de agrement sau cu destinații funcționale economice (zona verde ar putea fi necesară pentru a contracara agresiunea asupra mediului exercitată de industriile de la Nord și Sud de B-dul Brătianu și ar putea marca începutul unei politici de organizare a unei centuri verzi în jurul municipiului).
3. protejarea și întreținerea spațiilor verzi și a locurilor de joacă pentru copii precum și amenajarea unor noi suprafețe verzi, parcuri orașenești, de dorit cât mai aproape de zona industrială din vest.

²¹ De exemplu, se poate începe cu etajul 4 (ultimul) al câtorva tronsoane și transformarea lui într-un singur apartament cu terasă (pen-house).

⇒ în privința zonelor verzi, vom face observația, general valabilă pentru orașele românești, că acestea sunt insuficiente, dar situația din Constanța nu este dintre cele mai rele: există grădini publice bine întreținute – cum este cea de la Teatrul Dramatic, parcul gării, scuarul de la Farul nou sau parcul dintre B-dul Tomis și str. Mircea cel Bătrân (zona Tomis II); o zonă verde amenajată îmbracă intersecția bulevardului Aurel Vlaicu cu b-dul 1 Mai; Parcul Tăbăcărie, deși contează drept cea mai mare suprafață verde din oraș, nu este exploatat cum se cuvine pentru "loisir", deoarece nu are dotări publice cu funcționare tot timpul anului și nu este întreținut (mai ales lacul nu corespunde parametrilor de calitate a apei).

În fine unul din domeniile cu importanță economică majoră pentru Municipiul Constanța este turismul, dezvoltarea acestuia fiind legată strâns de o dezvoltare urbană adecvată. Politica de ansamblu referitoare la dezvoltarea activității turistice în Municipiul Constanța trebuie să fie orientată în două direcții:

- ◆ ridicarea nivelului infrastructurii specifice și generale în întreaga zonă în conformitate cu cererea economică internă și internațională;
- ◆ elaborarea unui program eșalonat de monitorizare a deciziilor referitoare la capacitățile rămase, fie pentru a le îmbunătăți, în eventualitatea unei creșteri a cererii, fie pentru a le găsi utilizări alternative sau a le înlocui cu dezvoltări alternative corespunzătoare.

În cazul zonei turistice din Municipiul Constanța, un obiectiv principal este reabilitarea stațiunii Mamaia, astfel încât aceasta să ajungă să satisfacă standardele cerute pe plan internațional și intern. Sunt necesare dezvoltarea unor amenajări noi, moderne, pentru recreare și petrecerea timpului liber, cu accent pe asigurarea unor dotări care să îmbunătățească produsul turistic, realizarea unui centru cu identitate proprie, al stațiunii cu mai multe amenajări comerciale moderne și posibilități de agrement precum și diversificarea dotărilor din structurile de primire pentru a se asigura prelungirea sezonului (minibaze de tratament și alte facilități adecvate în hotelurile cu funcționare continuă pentru cure post-stres, medicale, cosmetice sau de fitness, turismul de afaceri etc.).

În ceea ce privește nucleul urban propriu-zis al municipiului Constanța acesta numai trebui privit ca un apendice al turismului estival litoral ci ca un real și valoros centru turistic cu propriile lui valențe. Se impune modernizarea și consolidarea zonelor cu potențial turistic, mai ales a zonei peninsulare și a centrelor de interes istoric și cultural.

119

9. CONCLUZII

În cazul Constanței componentele economice ale strategiei sunt legate de dezvoltarea activității portuare și a conectării litoralului românesc la circuitul petrolului Caspic. O altă componentă economică o reprezintă modul de valorificare a potențialului turistic al zonei având în vedere resursele naturale și antropice disponibile.

De asemenea sectorul transporturilor rutiere este foarte dinamic, în principal datorită descentralizării și privatizării. Există un important potențial de dezvoltare a transportului de pasageri și de mărfuri în legătură cu portul (transporturi de containere, ca urmare a triplării traficului containerizat până în 2001), care va amplifica disfuncționalitățile existente în sistemul de artere rutiere ale municipiului.

În fine transportul prin conducte prezintă un important potențial de dezvoltare viitoare, în măsura implementării a două proiecte importante: alimentarea cu gaze naturale a municipiului Constanța și construirea conductei de țiței Constanța-Trieste (Italia), pentru tranzitarea petrolului din zona Mării Caspice.

Componentele spațiale ale strategiei sunt determinate de necesitățile de expansiune fizică a orașului în teritoriu, de dezvoltare a echipamentelor, dar și de necesitățile unei îmbunătățiri a administrării resurselor de teren cu echipamente urbane, disponibile.

Desigur, o componentă importantă a oricărei strategii de dezvoltare urbană este legată de perfecționarea mecanismelor de gestiune a localității, dar aceasta depășește cadrul general acceptat de interes al PUG+RLU, care privește preponderent dezvoltarea spațială și relațiile funcționale intra- și inter-urbane.

Opțiunile strategice ale dezvoltării urbane a Municipiului Constanța se pot clasifica în 4 tipuri principale:

1. strategie maxim-maxim: menită a valorifica punctele tari și oportunitățile
2. strategie maxim-minim: menită a valorifica oportunitățile și a atenua punctele slabe
3. strategie minim-maxim: menită a contracara amenințările și a valorifica punctele tari
4. strategie minim-minim: menită a atenua punctele slabe și a contracara amenințările

Alegerea unei strategii ofensive (1), ofensiv-defensive (2), defensiv-ofensive (3) sau defensive(4), depinde în cele din urmă de gradul de determinare și de forța autorității locale. Important este ca strategia aleasă să fie compatibilă cu acest grad de determinare și forță și nu una de tip formal-declarativ.

10. REFERINȚE BIBLIOGRAFICE

Lista studiilor de fundamentare și a altor lucrări consultate:

1. 1998, Strategia de abordare a PUG Municipiul Constanța - fundamentare temă - elaborator principal: Urban Design s.r.l.
2. 1998, Studiu privind condițiile geo-tehnice - elaborator principal: Prosic s.r.l., Geoforaj s.r.l., Arhitext Intelsoft s.r.l.
3. 1999, Studiu privind cadrul natural - elaborator principal: Arhitext Intelsoft s.r.l.
4. 1999, Evaluarea impactului asupra mediului (aer, zgomot, clima și sănătatea populației, apa, solul) - elaborator principal: Arhitext Intelsoft s.r.l. și ICIM
5. 1998, Studiu privind potențialul economic al municipiului Constanța - elaborator principal: Ecosoft s.r.l.
6. 1998, Studiu demografic - elaborator principal: Geospațiu s.r.l.
7. 1999, Studiu sociologic - elaborator principal: Arhitext Intelsoft s.r.l.
8. 1998, Studii privind rețelele de echipamente sociale - elaborator principal: Atelier 3C
9. 1999, Rețele edilitare - elaborator principal: Arhitext Intelsoft s.r.l.
10. 1998, Morfologie urbană și locuire - elaborator principal: Urban Design s.r.l.
11. 1998, Evoluția localității și zone protejate - elaborator principal: Arhitext Intelsoft s.r.l. și Biroul de Arhitectură și Urbanism "L. S. Tudose"
12. 1999, Studiu de potențial în zona periurbană a municipiului Constanța - elaborator principal: Urban Design s.r.l.
13. Reactualizarea Planului Urbanistic General, etapa I Constanța, 1994, Proiect S.A. Constanța
14. Planului Urbanistic General - Reorganizarea și reașezarea limitelor intravilanului localității, 1996, Proiect S.A. Constanța
15. Anuarul Statistic 1997, 1998, CNS
16. Fișa localității 1990 - 1996, CNS
17. Recensământul populației și locuințelor - ianuarie 1992, CNS

CARTOGRAME ȘI PLANȘE**CARTOGRAME NR. 1 - 10 (inserate în volum)**

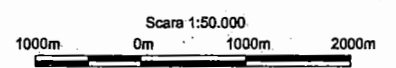
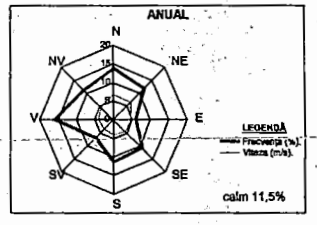
Cartograma nr. 1	Zonificarea funcțională
Cartograma nr. 2	Principalele zone funcționale, altele decât cele rezidențiale sau de servicii
Cartograma nr. 3	Echipeamente publice obligatorii
Cartograma nr. 4	Echipeamente publice specializate
Cartograma nr. 5	Elemente de morfologie urbană
Cartograma nr. 6	Starea mediului - calitatea aerului
Cartograma nr. 7	Starea mediului - calitatea resurselor de apă
Cartograma nr. 8	Starea mediului - calitatea solului
Cartograma nr. 9	Terenuri disponibile sau convertibile
Cartograma nr. 10	Obstacole majore în calea dezvoltării urbane a municipiului

PLANȘE (anexate volumului scris)

Planșa nr. 1	Potențial de intervenție și schimbare
Planșa nr. 2	Categorii și zone de intervenție

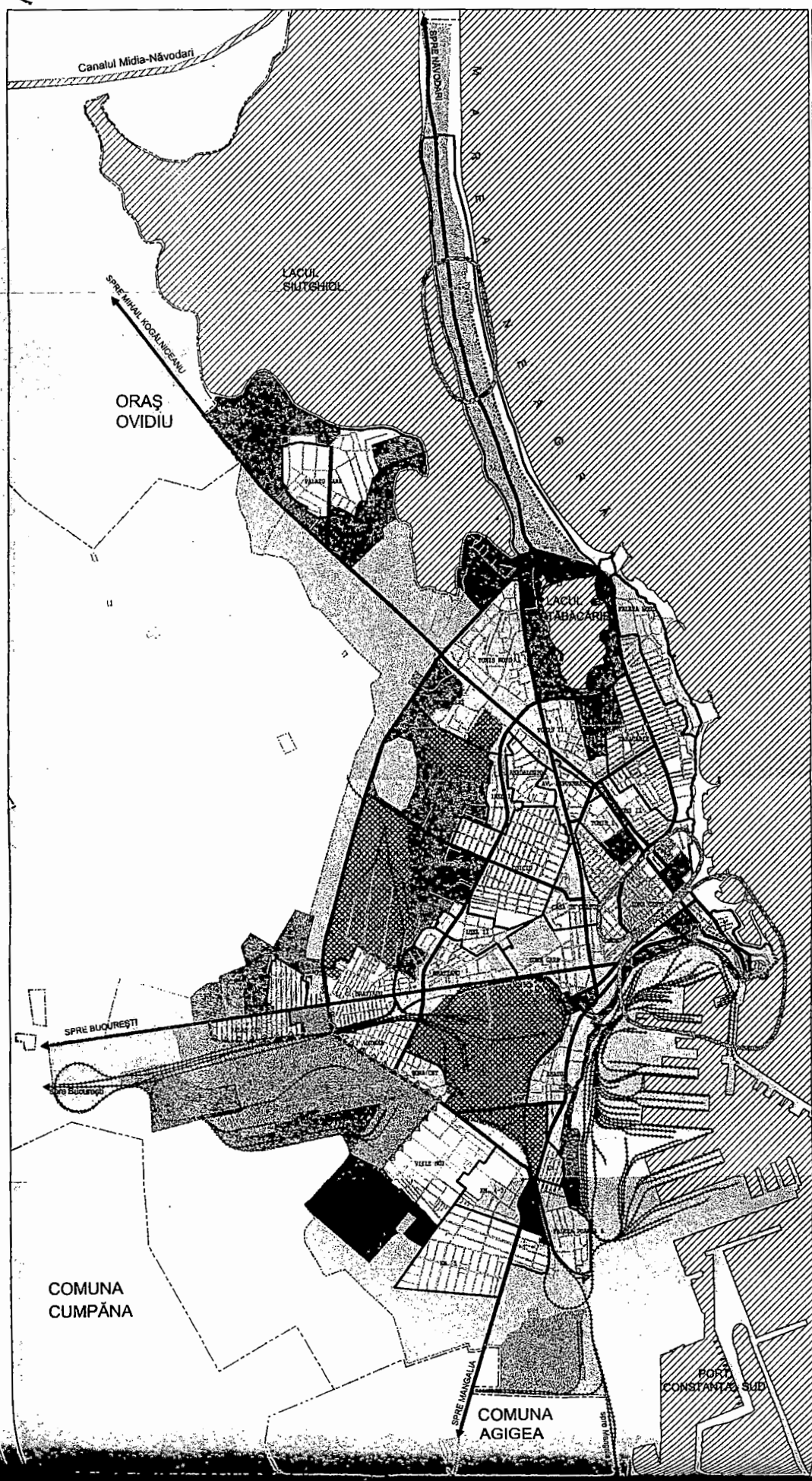
1422

**P.U.G. PRELIMINAR
(CADRU)**
MUNICIPIUL CONSTANȚA
ZONIFICARE FUNCȚIONALĂ



LEGENDĂ

- Limita teritoriului administrativ
- Limita intravilan 1996
- Limita cartierelor
- ===== Trama stradală majoră
- Căi ferate
- Locuire individuală
- Locuire colectivă
- Industrie și depozite
- Echipeamente publice
- Spații verzi, sport, agrement
- Terenuri agricole
- Unități agricole (sere)
- Gospodărie comunală
- Port
- Zonă turistică
- Zone speciale
- Arii urbane cu valoare istorică
- Zone de conflict funcțional
- Funcțiuni impropriu amplasate
- Funcțiuni (spații) insuficient integrate în structura urbană



PUG CONSTANTA

PUG PRELIMINAR (CADRU)

REGULAMENT CADRU



PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA

PUG PRELIMINAR (CADRU)

REGULAMENT CADRU

BENEFICIAR: CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA
Contract nr. 24 - 03.09.1997

PROIECTANT GENERAL: S.C. URBIS '90 s.r.l.
Director: Prof. Dr. Arh. Sandu ALEXANDRU



COORDONATOR GENERAL - ELABORATOR: S.C. URBAPLAN S.R.L.
Director: Arh. Gabriel PASCARIU



MANAGER: S.C. URBAN DESIGN s.r.l.
Director: Arh. Monica RĂDULESCU



EDITOR: S.C. ARHITEXT INTELISOFT
Director: Arh. Arpad ZACHI

PRELUCRARE DIGITALĂ: S.C. VIRTUAL WORLD DESIGN
Director: Ing. Angelo MORASSI



București – Octombrie 1999

REGULAMENT CADRU

CUPRINS

CAPITOLUL I – PRESCRIPTII GENERALE.....	3
DIVIZIUNEA TERENULUI IN ZONE DE REGLEMENTARE.....	4
STRUCTURA CONTINUTULUI REGULAMENTULUI.....	7
CAPITOLUL II – PRESCRIPTII SPECIFICE PE ZONE DE REGLEMENTARE.....	8
I. ZONE CUPRINSE IN INTRAVILAN.....	8
C- ZONA CENTRALA SI ALTE ZONE CU FUNCTIUNI COMPLEXE	8
CA - ZONA CENTRALA SITUATA IN AFARA PERIMETRULUI DE PROTECTIE A VALORILOR ISTORICE SI ARHITECTURAL URBANISTICE	15
CB - ZONE SITUATE IN AFARA CARTIERULUI CENTRAL CARE GRUPEAZA FUNCTIUNI COMPLEXE DE IMPORTANTA SUPRAMUNICIPALA SI MUNICIPALA	19
CM - ZONA MIXTA CONTINAND INSTITUTII, SERVICII SI ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (SERVICII MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, HOTELURI, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE.....	24
CC - ZONA CENTRELOR DE CARTIER CONTINAND ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE.	29
E- ZONA ECHIPAMENTELOR PUBLICE DISPERSATE LA NIVEL DE CARTIER SI COMPLEX REZIDENTIAL.	34
F- ZONA ACTIVITATILOR LEGATE DE CULTE.....	37
L- ZONA DE LOCUIT	39
A- ZONA DE ACTIVITATI PRODUCTIVE*	56
B- ZONA ACTIVITATILOR BALNEARE SI TURISTICE.....	57
V- ZONA SPATIILOR PLANTATE.....	60
T- ZONA TRANSPORTURILOR	62
G- ZONA DE GOSPODARIE COMUNALA.....	65
S- ZONA CU DESTINATIE SPECIALA.....	68
R- ZONA ECHIPAMENTELOR TEHNICE MAJORE	69
II. ZONE SITUATE IN AFARA INTRAVILANULUI EXISTENT	71
ANEXA I.....	72
ANEXA II.....	73

MUNICIPIUL CONSTANȚA
REGULAMENT LOCAL DE URBANISM**CAPITOLUL I – PRESCRIPTII GENERALE****DOMENIU DE APLICARE**

Prezentul regulament se aplică pe teritoriul cuprins în limitele intravilanului existent al municipiului Constanța, stabilit conform aprobării Consiliului Local Municipal din anul 1996 prin extinderea intravilanului fixat anterior prin avizul MLPAT nr. 76/1991, decizia nr.76/1991 a Prefecturii Județului Constanța și hotărârea nr. 15 a Consiliului Local al Municipiului Constanța din 1993, și în conformitate cu prevederile din cadrul PUG preliminar elaborat în 1999 și aprobat de Consiliul Local al Municipiului Constanța în octombrie 1999.

DIVIZIUNEA TERENULUI IN ZONE DE REGLEMENTARE

Regulamentul se refera la urmatoarele zone de reglementare:

I. ZONE CUPRINSE IN INTRAVILAN**C. ZONA CENTRALA SI ALTE ZONE CU FUNCTIUNI COMPLEXE**

CP - ZONA CENTRALA SITUATA IN INTERIORUL PERIMETRULUI DE PROTECTIE A VALORILOR ISTORICE SI ARHITECTURAL URBANISTICE

CP 1 - Zona centrala in care se mentine configuratia tesutului urban traditional:

CP 1a - Subzona centrala suprapusa peste nucleul istoric precizat

CP 2 - Subzona centrala formata din insertii de cladiri realizate in ultimele decenii in interiorul zonei protejate;

CP 3 - Subzona centrala situata in interiorul distantei de protectie de 100 metri de la monumente sau ansambluri protejate.

CA - ZONA CENTRALA SITUATA IN AFARA PERIMETRULUI DE PROTECTIE A VALORILOR ISTORICE SI ARHITECTURAL URBANISTICE

CA 1 - Subzona centrala continand functiuni publice, cu cladiri de inaltime medie, alcatuind fronturi continue sau discontinue;

CA 2 - Subzona centrala cu functiuni complexe, cu cladiri de inaltime medie si inalte, cu regim de construire continuu sau discontinuu;

CA 3 - Subzona centrala cu cerinte speciale de configurare cauzate de relatia cu elementul natural

CB - ZONE SITUATE IN AFARA CARTIERULUI CENTRAL CARE GRUPEAZA FUNCTIUNI COMPLEXE DE IMPORTANTA SUPRAMUNICIPALA SI MUNICIPALA .

CB 1 - subzone dispersate existente in afara zonelor protejate;

CB 2 - subzone dispersate existente in zone protejate;

CB 3 - poli tertiar principal;

CB 4 - campus universitar;

CB 5 - centre de conferinte si manifestari internationale.

CM - ZONA MIXTA CONTINAND INSTITUTII, SERVICII SI ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (SERVICII MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, HOTELURI, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE

CM 1 - subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+10;

CM 2 - subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+3.

CC - ZONA CENTRELOR DE CARTIER CONTINAND ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE

CC 1 - Subzona centrelor de cartier din interiorul tesutului urban existent;

CC 2 - Subzona centrelor de cartier din extinderile propuse.

E - ZONA ECHIPAMENTELOR PUBLICE DISPERSATE LA NIVEL DE CARTIER SI COMPLEX REZIDENTIAL

- E 1 - Subzona echipamentelor publice la nivel de cartier si complex rezidential existente;
- E 2 - Subzona echipamentelor publice la nivel de cartier si complex rezidential extinse sau propuse;
- E 3 - Subzona echipamentelor publice la nivel de cartier si complex rezidential extinse sau propuse situate in zone protejate.

F - ZONA ACTIVITATILOR LEGATE DE CULTE**L - ZONA DE LOCUIT**

- L 1 - Subzona locuintelor de tip rural cu anexe gospodaresti si gradini cultivate pentru productie agricola;
 - L 1a - subzona locuintelor individuale de tip rural cu anexe gospodaresti si gradini cultivate pentru productie agricola, cu regim de construire cuplat sau izolat, situate pe teren normal, avand inaltimea maxima P+1;
 - L 1b - subzona locuintelor individuale de tip rural cu anexe gospodaresti si gradini cultivate pentru productie agricola, cu regim izolat de construire, avand inaltimea maxima P+ mansarda;
- L 2 - Subzona locuintelor individuale si colective mici P+1 - P+2:
 - L 2a - locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri situate in afara perimetrelor de protectie;
 - L 2b - locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri situate in interiorul perimetrelor de protectie;
 - L 2c - locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri situate in noile extinderi.
- L 3 - Subzona locuintelor individuale si colective mici realizate pe baza unor lotizari anterioare cu P - P+2 niveluri;
- L 4 - Subzona locuintelor colective medii (P+ 3,4) sau medii si inalte (P+3 - P+8,10), situate in ansambluri preponderent rezidentiale;
- L 5 - Subzona locuintelor colective inalte cu P+8 - P+10 niveluri, situate in ansambluri preponderent rezidentiale;

A - ZONA DE ACTIVITATI PRODUCTIVE

- A 1 - Zona de activitati agro-industriale.
- A 2 - Zona activitatilor productive si de servicii:
 - A 2a - Subzona unitatilor predominant industriale;
 - A 2b - Subzona unitatilor industriale si de servicii;
 - A 2c - Activitati teritiare pentru zona industrială;
- A 3 - Subzona unitatilor mici si mijlocii productive si de servicii;
- A 4 - Unitati industriale mici si mijlocii productive si de servicii dispersate;

B - ZONA ACTIVITATILOR BALNEARE SI TURISTICE

- B 1 - Stațiunea Mamaia
- B 2 - Subzona pentru case de vacanta.

V - ZONA SPATIILOR VERZI

- V 1 - Spatii verzi publice cu acces nelimitat :
 - V 1a - Parcuri, gradini publice orasenesti si de cartier, scuaruri in ansambluri rezidentiale si fasii plantate publice;
 - V 1b - Amenajari sportive din zonele rezidentiale;
 - V 1c - Spatii plantate protejate;
- V 2 - Spatii verzi pentru agrement:
 - V 2a - Baze de agrement, parcuri de distractii;
 - V 2b - Complexe si baze sportive;
- V 3 - Spatii verzi pentru protectia cursurilor de apa si zonelor umede;

V4 - Culoare de protectia fata de infrastructura tehnica;

V5 - Fasii plantate de protectie sanitara.

T - ZONA TRANSPORTURILOR

T1 - Subzona transporturilor rutiere:

T 1a - Unitati de transporturi izolate;

T 1b - Unitati de transfer;

T2 - Zona transporturilor pe cale ferata;

G - ZONA DE GOSPODARIE COMUNALA

G1 - Subzona constructiilor si amenajarilor izolate pentru gospodarie comunală;

G2 - Subzona cimitirelor;

S - ZONA CU DESTINATIE SPECIALA

R - ZONA ECHIPAMENTELOR TEHNICE MAJORE

II. ZONE SITUATE IN EXTRAVILAN

EX - ZONE REZERVATE PENTRU EXTINDEREA UNOR FUNCTIUNI

EX 1 - Zone rezervate pentru traseul arterei ocolitoare exterioare.

Observatii:

In mod normal, in regulamentele urbanistice din alte tari europene, obiectivele de utilitate publica - constructii si spatii amenajate - nu fac obiectul prevederilor regulamentare deoarece acestea sunt protejate prin lege, au in majoritate ca beneficiar si responsabil aceeași autoritatea publica locala care elibereaza certificatele de urbanism si autorizatiile de construire si deci nu pot face obiectul speculei financiare si imobiliare. Deoarece in tara noastra, pana la data elaborarii prezentului Plan Urbanistic General, nu a fost inca adoptata Legea Urbanismului, s-a considerat necesara o protectie suplimentara a obiectivelor de utilitate publica si, in consecinta, acestea fac obiectul unor articole de regulament.

STRUCTURA CONTINUTULUI REGULAMENTULUI

Fiecare dintre zone de reglementare fac obiectul unor prevederi organizate conform urmatorului continut:

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

ARTICOLUL 14 - IMPREJMURI

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

Observatii:

1. In anexe sunt prezentate explicatii privind sensul unor termeni utilizati in regulament.

CAPITOLUL II - PRESCRIPTII SPECIFICE PE ZONE DE REGLEMENTARE**IZONE CUPRINSE IN INTRAVILAN****C- ZONA CENTRALA SI ALTE ZONE CU FUNCTIUNI COMPLEXE****CP - ZONA CENTRALA SITUATA IN INTERIORUL PERIMETRULUI DE PROTECTIE A VALORILOR ISTORICE SI ARHITECTURAL URBANISTICE****GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona centrala, coincizand in mare masura cu Cartierul Central se situeaza in cea mai mare parte in interiorul limitelor de protectie a valorilor istorice si arhitectural urbanistice, suprapunandu-se atat peste nucleul istoric cat si peste zone a caror valoare este rezultata din calitatile arhitectural-urbanistice ale fondului construit aparținand unor diferite etape dar conservand amprentele unei lungi evolutii istorice.

Aceasta zona contine marea majoritate a monumentelor de arhitectura din Constanța (atat inscise in lista monumentelor cat si propuse a fi inscise conform studiului de fundamentare) si este alcatuita din cele mai importante si mai reprezentative cladiri de cult, publice si foste caldiri rezidentiale de mare valoare istorica, arhitecturala si memoriala, adapostind acum diferite alte functiuni sau mentinandu-si integral sau partial functia de locuit. Toate acestea sunt insotite de cladiri cu valoare arhitecturala sau numai de acompaniere dar si de unele cladiri parazitare.

Valoarea deosebita datorata coerenței tesutului urban ca si configuratia spatiilor si volumelor singulare, necesita o protectie speciala deoarece reprezinta atractivitate pentru:

- turismul urban - sursa importanta de venituri pentru locuitori si deci si pentru bugetul local;
- investitorii importanti - datorita prestigiului cultural conferit localitatii de existenta unor valori arhitectural-urbanistice.

Potentialul de dezvoltare a acestei zone in ceea ce priveste diversificarea si extinderea functiunilor prin reabilitare, reconstrucție integrala sau partiala a unor insule si prin conversie functionala este cu totul deosebit, avand sansa de a se inscrie astfel in zona centrala ca o entitate bine definita si coerenta.

Zona se compune din urmatoarele subzone:

CP 1 - Zona centrala in care se mentine configuratia tesutului urban traditional:

CP 1a - Subzona centrala suprapusa peste nucleul istoric considerat ca rezervatie de arhitectura;

CP 2 - Subzona centrala formata din insertii de cladiri realizate in ultimele decenii in interiorul zonei protejate;

CP 3 - Subzona centrala situata in interiorul distantei de protectie de 100 metri de la monumente sau ansambluri protejate.

Orice interventie in zona protejata necesita avize de specialitate conform legii.

Intreaga zona centrala protejata va face obiectul unui P.U.Z. extins atat pe zona protejata cat si pe conturul de 100 metri de la limita acesteia inclusiv tentacolele formate de suprafetele tangente sau secante ale ariilor de protectie de 100 metri ale monumentelor izolate.

In vederea autorizarii sunt necesare justificari suplimentare prin desene, fotomontaje, machete, pentru orice interventie asupra cladirilor declarate sau propuse a fi declarate monumente de arhitectura, asupra celor cu valoare arhitecturala sau de acompaniere ambientala, ca si pentru amplasarea, configurarea volumetriei si pentru aspectul arhitectural al unor noi cladiri si amenajari exterioare sau pentru demolarea unor constructii parazitare; toate acestea vor fi ilustrate in relatie cu monumentele istorice si cu cladirile cu valoare arhitecturala si ambientala existente in imediata vecinatate, in raza de 100 m. si in zona de co-vizibilitate.

De la caz la caz, se pot solicita studii suplimentare de insertie in vederea autorizarii.

SECTIUNEA I: UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

CP 1 + CP 3 - pentru orice schimbare de destinatie din zona protejata a cladirilor care sunt monumente de arhitectura sau sunt propuse a fi declarate monumente de arhitectura se vor respecta prevederile legii;

- se vor mentine de preferinta actualele utilizari publice ale cladirilor si, in special, acele utilizari care pastreza pana in prezent destinatia initiala a cladirilor;

- se admit conversii functionale compatibile cu caracterul zonei si cu statutul de protectie al cladirilor pentru functiuni publice de interes supramunicipal si municipal administrative, culturale, de invatamant, functiuni teritare superioare, comert, servicii profesionale si personale, loisir si turism, cu conditia mentinerii pe ansamblu a unei ponderi a locuintelor de minim 30% din aria construita desfasurat;

- se vor mentine activitatile productive manufacturiere compatibile cu statutul zonei centrale si atractive pentru turismul cultural; activitatile incompatibile vor face obiectul unor programe de conversie sau relocare pe baza P.U.Z.;

- in cazul conversiei si extinderii functiunilor din cladirile actuale, ca si in cazul introducerii unor noi functiuni si al reconstructiei unor cladiri fara valoare este necesara dispunerea la parterul cladirilor si in curti a acelor functiuni care permit accesul liber al locuitorilor si turistilor.

CP 1a - orice noua interventie va fi necesar sa se incadreze in prevederile unui Plan Urbanistic Zonal care sa cuprinda intreaga zona centrala protejata, fiind exclusa acordarea autorizatiei de construire numai pe baza unor Planuri Urbanistice de Detaliu necorelate; toate prevederile actualului regulament pentru aceasta subzona vor fi preluate si detaliate in viitorul P.U.Z., avand in vedere faptul ca acestea provin ca cerinte de la scara de ansamblu intregului municipiu si a intregii zone centrale;

- se admit conversii si extinderi pentru functiuni publice de interes supramunicipal si municipal (administrative, culturale de invatamant etc.) si pentru functiuni de interes general ca functiuni teritare superioare (birouri diverse in special profesionale si specializate, media, edituri, agentii), functiuni extrateritoriale si functiuni cu caracter comercial si de loisir (eventual cu o nota de specializare a strazilor, mai ales pietonale, prin predominanta fie a unui comert de obiecte de arta, bijutieri si consignatii, fie a unor cafenele, ceainarii, mici restaurante specializate, distractii, mici hoteluri, pensiuni, cluburi, sedii ale unor asociatii, etc.);

- se admite extinderea vadurilor comerciale pe toate strazile din cadrul Peninsulei si utilizarea pentru functiuni atractive pentru turism a curtilor cladirilor, a subsolurilor si a mansardelor;

- se admite acoperirea cu sticla a curtilor in vederea transformarii lor in spatii functionale interioare;

- se mentine functia de locuire intr-o pondere de minim 30% din aria construita desfasurat pe ansamblul subzonei si in cadrul fiecarei operatiuni urbanistice.

CP 2 - se admite utilizarea corpurilor de cladiri pentru functiuni culturale, puncte de vanzare si cafenele, ceainarii etc.;

- se admite completarea parterului hotelului cu un corp de cladire care sa intoarca o fatada spre traseul pietonal catre monument;

CP 3 - se admite conversia functionala a noilor insertii cu alte functiuni decat locuirea.

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

CP 1a + CP 2 + CP 3 – se admite conversia locuintelor in alte functiuni numai in cazul mentinerii unei ponderi a acestora de minim 30% din aria construita desfasurat, atat pe ansamblul subzonei cat pe fiecare operatiune urbanistica - de exemplu, de reabilitare a unei insule;

- se admit restaurante care comercializeaza pentru consum bauturi alcoolice numai la o distanta de minim 100 metri de institutiile publice si lacasele de cult;

CP 1a - este obligatorie dispunerea la parterul cladirilor a functiunilor deschise accesului publicului; se admit functiuni care nu permit accesul liber al publicului in cladire la nivelul parterului cladirilor numai cu conditia ca acestea sa nu alcatuiasca fronturi mai lungi de 1/3 din lungimea strazilor si sa nu fie adiacente mai mult de doua astfel de cladiri, pentru a nu se compromite sansa creerii vadurilor comerciale atractive pentru pietoni;

CP 3 - se admit extinderi sau reconstructii ale cladirilor existente lipsite de valoare cu urmatoarele doua conditii privind noile functiuni:

(1) functiunea sa fie compatibila cu caracterul si prestigiul zonei centrale;

(2) - functiunea existenta sau nou propusa sa nu stanjeneasca vecinatatile sau, in caz contrar, proiectul sa demonstreze solutiile de eliminare a oricare surse potientiale de incomodare sau poluare;

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

CP 1a + CP 2 + CP 3 - se interzic urmatoarele utilizari:

- orice functiuni incompatibile cu statutul de zona protejata;
- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incommode prin traficul generat;
- constructii provizorii de orice natura;
- depozitare en gros;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
- depozitari de materiale refolosibile;
- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
- stationarea si gararea autovehiculelor in constructii multietajate supraterane;
- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;
- orice lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor meteorice pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea acestora.

SECTIUNEA II - CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

CP 1 + CP 3 - se interzice orice schimbare a configuratiei parcelarului existent prin comasari sau subimpartiri;

- in cazul utilizarii functionale a mai multor parcele pentru o noua constructie, se va mentine exprimarea in plan si in arhitectura fatadelor a amprentelor parcelarului anterior;

CP 2 - se admite delimitarea terenurilor aferente blocurilor sau grupurilor de blocuri;

CP 3 – dimensiunea minima a parcelei construibile este de 350 metri cu un front minim la strada de 15.0 metri in cazul fronturilor continue si 18.0 metri in cazul fronturilor discontinue;

- se admite relotizarea cu conditia mentinerii prin amenajarile exterioare a amprentelor pe teren ale parcelarului anterior;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

CP 1a - se mentine neschimbata situatia existenta in care toate cladirile se situeaza pe aliniament;

CP 2 - extinderile parterelor comerciale se admit pana la 4.0 metri distanta fata de aliniamentul strazii in cazul blocurilor care au retrageri mai mari de la aliniament;

CP 3 - se mentine neschimbata situatia dominanta existenta pe fiecare strada, de dispunere pe aliniament sau de de retragere fata de aliniament la o distanta de cel putin 4.0 metri; in cazul situatiei incerte se va favoriza regimul de retragere a cladirilor fata de aliniament cu minim 4.0 metri.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

CP 1a - se mentine actualul regim de construire continuu format prin alipirea calcanelor pe limitele de proprietate;

CP 2 - in cazul regimului de construire continuu, cladirile se vor alipi de calcanele cladirilor invecinate dispuse pe limitele laterale ale parcelelor pana la o distanta de maxim 15.0 metri de la aliniament; cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri;

- in cazul in care parcela se invecineaza numai pe una dintre limitele laterale cu o cladire avand calcan pe limita de proprietate iar pe cealalta latura se invecineaza cu o cladire retrasa de la limita laterala a parcelei si avand ferestre pe fatada laterala, noua cladire se va alipi de calcanul existent iar fata de limita opusa a parcelei se va retrage obligatoriu la o distanta egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de 3.0 metri

cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri;

CP 3 - in cazul regimului de construire continuu, cladirile se vor alipi de calcanele cladirilor invecinate dispuse pe limitele laterale ale parcelelor pana la o distanta de maxim 20.0 metri de la aliniament;

- in cazul in care parcela se invecineaza numai pe una dintre limitele laterale cu o cladire avand calcan pe limita de proprietate iar pe cealalta latura se invecineaza cu o cladire retrasa de la limita laterala a parcelei si avand pe fatada laterala ferestre, noua cladire se va alipi de calcanul existent iar fata de limita opusa a parcelei se va retrage obligatoriu la o distanta egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de 3.0 metri;

- cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri;

- in cazul fronturilor discontinue este obligatorie alipirea de calcanul cladirii situate pe limita de proprietate si retragerea fata de cealalta limita de proprietate cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de 3.0 metri; retragerea fata de limita posterioara va fi egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de 5.0 metri;

- in cazul regimului de construire izolat distanta fata de limitele laterale ale parcelei va fi egal cu cel putin jumatate din inaltimea cladirii dar nu mai putin de 3.0 metri; retragerea fata de limita posterioara va fi egala cu jumatate din inaltimea cladirii dar nu mai putin de 5.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

CP 1a + CP 3 - se mentin caracteristicile tesutului urban existent; daca din necesitati functionale sunt necesare unele completari, extinderi sau demolari ale constructiilor parazitare, acestea se vor efectua pe baza unui P.U.Z.. care se va aviza conform legii;

CP 3 - pentru parcelele cu fronturi continue se mentin prevederile regulamentelor anterioare, cu unele ameliorari, prin care se impune ca dimensionarea curtilor sa tina seama de urmatoarele:

(1) - curtile vor avea o suprafata de minim 18% pentru constructiile cu maxim P+1, dar nu mai putin de 30 mp. si o latime minima de 4.0 metri;

(2) - curtile vor avea o suprafata de minim 22% pentru constructiile cu P+2,3 niveluri dar nu mai putin de 30 mp. si cu o latime de minim 6.0 metri;

(3) - pavajul curtii va fi cu cel putin 0.10 metri deasupra cotei trotuarului;

(4) - se admite reducerea suprafetelor reglementare ale curtilor la 2/3 din suprafata reglementata in cazul parcelelor de colt cu suprafata maxima de 600 metri avand un unghi de cel mult 100 grade precum si pentru parcelele cu adancimi sub 12 metri: in toate aceste

cazuri se vor respecta dimensiunile minime specificate anterior;

CP 3 - cladirile izolate de pe aceeasi parcela vor respecta intre ele distante egale cu jumatate din inaltimea la cornise a celei mai inalte dintre ele;

- distanta se poate reduce la 1/4 din inaltime numai in cazul in care fatadele prezinta calcane sau ferestre care nu asigura lumina de locuit, fie de locuit, fie pentru alte activitati ce necesita lumina naturala;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

CP1a + CP 3 - parcela este construibila numai daca are asigurat un acces carosabil de minim 3.0 metri dintr-o circulatie publica in mod direct sau prin drept de trecere legal obtinut prin una din proprietatile invecinate;

- in toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului in spatiile publice a persoanelor cu dificultati de deplasare.

CP 1a + CP 3 - in cazul constructiilor noi inscrise in fronturile continue la strada se va asigura un acces carosabil in curtea posterioara printr-un pasaj de minim 3.0 metri care sa permita accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor.

- in cazul transformarii unei cladiri de locuit sau numai a parterului acesteia in alte functiuni, accesul publicului in cladire nu se va face prin intrari noi deschise pe fatada cu modificarea deci a arhitecturii acesteia, ci prin intermediul unor intrari dispuse in gangul de acces si cu mentinerea portilor caracteristice; in cazul in care curtea nu este accesibila publicului, se va prevedea un grilaj de separare la limita spre curte a gangului care va lasa vizibil aspectul curtii interioare;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

CP1a + CP 3 - nu se admite parcare autovehiculelor in curtile cladirilor declarate sau propuse a fi declarate monumente de arhitectura sau in fata acestora;

CP 2 + CP 3 - stationarea vehiculelor se admite in cazul cladirilor care nu sunt monumente de arhitectura numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice;

- in cazul in care nu exista spatiu suficient pentru asigurarea locurilor de parcare normate, se va demonstra prin prezentarea formelor legale amenajarea unui parcaj propriu sau in cooperare ori concesionarea locurilor necesare; aceste parcaje se vor situa la distanta de maxim 250 metri.

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

CP 1a - se va mentine situatia de aliniere a corniselor cladirilor, inaltimea maxima admisibila fiind egala cu distanta dintre aliniamente;

- inaltimea maxima admisibila este $P + 1$ pe strazile avand distanta dintre aliniamente de minim 7 metri;
- inaltimea maxima admisibila este P pe strazile avand distanta dintre aliniamente de 4.0 - 6.0 metri;
- in cazul cladirilor situate pe colt, la racordarea intre strazi avand regim diferit de inaltime, daca diferenta este de un singur nivel, se va prelungi regimul cel mai inalt spre strada secundara pe intreaga parcela; daca regimul difera cu doua niveluri se va realiza o descrestere in trepte, primul tronson prelungind inaltimea cladirii de pe strada principala pe o lungime minima egala cu distanta dintre aliniamente;
- in toate cazurile justificarea inaltimii cladirilor se va face in raport cu monumentele situate in limita distantei de 100 metri ;
- in vecinatatea imediata a monumentelor de arhitectura este obligatorie alinierea corniselor.

CP 2 - in cazul reconstructiei unora dintre aceste cladiri se va respecta regulamentul pentru unitatea de referinta CP 1 in care acestea se insereaza;

CP 3 - inaltimea maxima admisibila este egala cu distanta dintre aliniamente;

CP 1a + CP 3 - in zona cu regim inchis, cu exceptia monumentelor de arhitectura, inaltimea acoperisului deasupra cornisei principale sau a stresinei nu va depasi gabaritul determinat de un cerc cu raza de 7.0 metri si cu centrul situat in planul orizontal al cornisei principale.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

CP 1a+ + CP 3 - ori ce interventie asupra fatadelor existente, ca si modul de realizare al fatadelor unor completari sau extinderi, necesita un studiu de specialitate, avizat conform legii;

- orice interventie asupra monumentelor de arhitectura declarate sau propuse a fi declarate, se va putea realiza numai in conditiile legii; pentru restul cladirilor si pentru noile cladiri propuse se va tine seama de caracterul zonei, de exigentele create de o distanta mai mica de 100 metri de monumentele de arhitectura existente si propuse si de caracteristicile cladirilor din proximitate ca volumetrie, arhitectura fatadelor, materiale de constructie, firme, afisaj; in aceste unitati de referinta arhitectura se va subordona cerintelor de coerenta la scara Peninsulei si la cea a zonei centrale;

- relieful fatadelor va tine seama la nivelul parterului de interdictia de dispunere a treptelor, bancilor sau altor elemente cu anumite exceptii;

- in cazul convesiei parterului cladirilor in spatii comerciale, vitrinele de expunere se vor limita strict la conturul anterior al ferestrelor;

- se interzice finisarea diferita a parterului comercial al cladirilor cu doua sau mai multe niveluri;

- firmele si reclamele vor face obiectul unei avizari speciale privind localizarea, dimensiunile si forma acestora; se interzice orice dispunere a firmelor care inglobeaza parapetul etajului superior si desfigureaza astfel arhitectura cladirii; se admit firme dispuse perpendicular pe planul fatadelor numai in cazul strazilor inguste de 4.0 - 6.0 metri;

- acoperisurile vor fi realizate din olane si vor fi prevazute cu opritori de zapada; lucarnele vor respecta configuratia traditionala;

- se interzice realizarea calcanele vizibile din circulatiile publice sau de pe inaltimile inconjuratoare;

- in vederea autorizarii pot fi cerute studii suplimentare de insertie pentru noile cladiri si justificari grafice, fotomontaj sau macheta pentru interventii asupra cladirilor existente;

CP 2 - interventiile asupra fatadelor vor tine seama de regulile de construire pentru unitatea de referinta in care se incadreaza aceste insertii.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

CP1a + CP 2 + CP 3 - toate constructiile vor fi racordate la retelele edilitare publice;

- se va asigura captarea si evacuarea rapida a apelor meteorice din curti in retea de canalizare;

- toate noile bransamente pentru electricitate si telefonie vor fi realizate ingropat;

- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

CP 1a + CP 2 - se va asigura amenajarea peisagistica adecvata a curtilor accesibile publicului sau numai locatarilor daca acestea vor fi vizibile din circulatiile publice in cazul ocuparii parterului cu alte functiuni; se va limita in curti ponderea suprafetei mineralizate prin plantatii, jardiniere sau/si inverzirea fatadelor si balcoanelor;

CP 2 - spatiile libere vizibile din circulatiile publice vor fi tratate ca gradini de fatada;

- spatiile neconstruite si neocupate de accese si trotuare de garda vor fi inierbate si plantate cu un arbore la fiecare 100 mp.;

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

CP1a - se va mentine caracterul existent al imprejmuirilor astfel:

- in cazul cladirilor izolate sau cuplate retrase de la strada, gardurile spre strada vor fi transparente, vor avea inaltimea de maxim 2.20 m. si minim 1.80 din care soclu opac de circa 0.30 m. partea superioara fiind realizata din fier sau plasa metalica si dublate de un gard viu; imprejmuirile de pe limitele laterale si posterioare ale parcelelor vor fi opace din zidarie sau

lemn, vor avea înălțimea de 2.20 metri și panta de scurgere va fi orientată spre parcela proprietarului împrejmuirii.

CP 2 - se admite realizarea unor împrejmuiri din gard viu sau similare cu cele din restul zonei centrale.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT - %)

CP1a + CP 3 - POT maxim = 40%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT - mp.ADC / mp. teren)

CP1a + CP 3 - CUT maxim = 0.80 pentru cladirile situate pe aliniament și 0.60 pentru cladirile retrase de la aliniament

CP 2 - nu este cazul

CP 3 - nu este cazul

CA - ZONA CENTRALA SITUATA IN AFARA PERIMETRULUI DE PROTECTIE A VALORILOR ISTORICE SI ARHITECTURAL URBANISTICE**GENERALITATI : CARACTERUL ZONEI**

Zona este formata din fragmente ale zonei centrale. Potentialul deosebit al acestei zone pentru dezvoltarea centrului municipiului Constanța impune realizarea unui Plan Urbanistic Zonal, fiind interzise abordarile punctuale prin Planuri Urbanistice de Detaliu anterior aprobarii P.U.Z.

Prevederile acestui regulament care provin din considerente de ansamblu asupra localitatii si zonei centrale vor fi preluate, dezvoltate si detaliate prin regulamentul P.U.Z.

Zona se compune din urmatoarele subzone si unitati teritoriale de referinta:

CA 1 - Subzona centrala continand functiuni publice, cu cladiri de inaltime medie, alcatuind fronturi continue sau discontinue.

CA 2 - Subzona centrala cu functiuni complexe, cu cladiri de inaltime medie si inalte, cu regim de construire continuu sau discontinuu.

CA 3 - Subzona centrala cu cerinte speciale de configurare cauzate de relația cu elementul natural

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1. UTILIZARI ADMISE**

CA 1 - se admit functiuni publice reprezentative de importanta supramunicipala si municipala rezultate in urma procesului de modernizare si descentralizare (birouri regionale ale unor ministere, birouri pentru administratia Regiunii de dezvoltare de Nord-Vest), birouri pentru coordonarea dezvoltarii intercomunale si pentru administratia municipala, sedii ale unor organisme internationale si zonale si altele similare; aceste pot fiacompaniate si de unele functiuni de interes general.

CA 2 + CA 3 - se admit functiuni publice si de interes general;

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

CA 2 + CA 3 - se admite conversia in alte functiuni a locuintelor situate in cladiri existente cu conditia mentinerii a unei ponderi a acestora impreuna cu cele nou construite de minim 30 % din totalul ariei construite desfasurat pe ansamblul unei operatii urbanistice.

- se admite constructia de locuinte in cladiri cu alte functiuni la parter sau la primele niveluri; aceste locuinte vor avea de preferinta un partiu special, adaptat includerii in locuinta a spatiilor pentru diferite profesii liberale.

- se admit la parterul cladirilor functiuni care nu permit accesul liber al publicului numai cu conditia ca acestea sa nu reprezinte mai mult de 30% din frontul strazilor si sa nu se situeze la parterul a mai mult de doua cladiri adiacente;

- se admit restaurante care comercializeaza pentru consum bauturi alcoolice numai daca sunt situate la o distanta de minim 100 metri de institutiile publice si de lacasele de cult;

- se mentin unitatile productive actuale cu conditia asigurarii conditiilor de compatibilitate ca functionare si aspect cu zona centrala.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

CA 1+ CA 2 - sunt interzise urmatoarele tipuri de activitati si de lucrari:

- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
- constructii provizorii de orice natura;
- depozitare en gros;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;

- activitati care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice sau din institutiile publice;
- depozitari de materiale re folosibile;
- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;
- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea apelor meteorice;
- orice lucrari care diminueaza spatiile publice plantate.

SECTIUNEA II - CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- pentru noi institutii si servicii publice, in absenta unor norme specifice si in functie de tema beneficiarului, terenul minim construibil este de **1000 mp.** cu un front la strada de minim **30.0 metri** in cazul cladirilor dispuse izolat si de minim **24.0 metri** in cazul cladirilor cuplate pe o latura sau alipite la doua calcane; sunt necesare operatiuni funciare de regrupare a parcelelor prin cumparare cu exercitarea dreptului de preemtiune sau de expropriere de catre administratia publica;
- pentru functiuni de interes general si locuinte se considera construibile parcelele avand minim **800 mp.** si un front la strada de minim de minim **18.0 metri** in cazul constructiilor izolate sau cuplate la un calcan lateral si de minim **15.0 metri** in cazul constructiilor alipite la doua calcane laterale.

CA 3 - se considera construibile parcelele avand minim **500 mp.** si un front la strada de minim **15.0 m.**

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

CA 1 - cladirile izolate care adapostesc functiuni publice reprezentative se pot amplasa retrase de la aliniament la o distanta de minim **6.0 metri** cu conditia sa nu lase vizibile calcane ale cladirilor situate pe limitele laterale ale parcelelor;

CA 1 + CA 2 - cladirile se amplaseaza pe aliniament in cazul in care inaltimea maxima la cornise nu depaseste distanta dintre aliniamentele de pe laturile opuse ale strazii;

- cladirile vor fi retrase de la aliniament la o distanta egala cu plusul de inaltime al cladirii fata de distanta dintre aliniamentele de pe laturile opuse ale strazii dar nu cu mai putin de **4.0 metri**; fac exceptie de la aceasta regula numai situatiile de marcare prin plus de inaltime a intersectiilor si intoarcerile si racordarile de inaltime a cladirilor pe strazile laterale conform Articolului 10;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- cladirile care adapostesc functiuni publice reprezentative se pot amplasa izolat sau in regim continuu sau discontinuu;
- cladirile care adapostesc functiuni de interes general si locuinte vor alcatui fronturi continue sau discontinue prin alipire de calcanele cladirilor invecinate dispuse pe limitele laterale ale parcelelor pana la o distanta de maxim **20.0 metri** de la aliniament;
- in cazul in care parcela se invecineaza cu o cladire care prezinta calcan pe una dintre limitele laterale ale parcelei iar pe cealalta latura se invecineaza cu o cladire retrasa de la limita laterala a parcelei si avand pe fatada laterala ferestre ale unor incaperi care necesita lumina naturala, noua cladire se va alipi de calcanul existent iar fata de limita opusa se va retrage obligatoriu la o distanta egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de **4.0 metri**;

- cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- cladirile vor respecta intre ele distante egale cu jumatate din inaltimea la cornise a celei mai inalte dintre ele;
- distanta se poate reduce la 1/4 din inaltime numai in cazul in care fatadele prezinta calcane sau ferestre care nu asigura lumina unor incaperi fie de locuit, fie pentru alte activitati ce necesita lumina naturala;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- parcela este construabila numai daca are asigurat acces carosabil de minim 4.0 metri dintr-o circulatie publica in mod direct sau prin drept de trecere legal obtinut prin una din proprietatile invecinate;
- in cazul fronturilor continue la strada se va asigura un acces carosabil in curtea posterioara printr-un pasaj dimensionat astfel incat sa permita accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor.
- in toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului in spatiile publice a persoanelor cu dificultati de deplasare.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- stationarea vehiculelor se admite numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice;
- in cazul in care nu exista spatiu suficient pentru asigurarea locurilor de parcare normate, se va demonstra prin prezentarea formelor legale amenajarea unui parcaj propriu sau in cooperare ori concesionarea locurilor necesare intr-un parcaj colectiv; aceste parcaje vor fi situate la distanta de maxim 250 metri.

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z. cu urmatoarele conditionari:

CA 1 - inaltimea maxima admisibila este $P + 3$ cu unele accente justificate obligatoriu printr-un control al perspectivelor directe dinspre zona protejata

CA 2 - inaltimea cladirilor nu va depasi distanta dintre aliniamente in cazul racordarii intre strazi avand regim diferit de inaltime, daca diferenta este de un singur nivel, se va prelungi regimul cel mai inalt spre strada secundara pe intreaga parcela; daca regimul difera cu doua niveluri se va realiza o descrestere in trepte, primul tronson prelungind inaltimea cladirii de pe strada principala pe o lungime minima egala cu distanta dintre aliniamente;

CA 3 - inaltimea se limiteaza la $P+2$ iar configurarea spatiala a cladirilor se va subordona mentinerii culoarelor de vedere. Pentru orice alte accente de inaltime in vederea obtinerii autorizatiei de construire se va prezenta un studiu de impact vizual.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- aspectul cladirilor va tine seama de caracterul general al zonei si de arhitectura cladirilor din vecinatate cu care se afla in relatii de co-vizibilitate;
- se va asigura o tratare similara a fatadelor aceleiasi cladiri avand in vedere perceperea acestora de pe inaltimele inconjuratoare;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

CA 1 + CA 2 + CA - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- toate cladirile vor fi racordate la retelele tehnico-edilitare publice;
- data fiind intensitatea circulatiei pietonale, racordarea burlanelor la canalizarea pluviala este obligatoriu sa fie facuta pe sub trotuare pentru a se evita producerea ghetii;
- se va asigura in mod special evacuarea rapida si captarea apelor meteorice in retea de canalizare;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV.

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- se vor identifica, pastra si proteja in timpul executarii constructiilor arborii importanti existenti avand peste 4.0 metri inaltime si diametrul tulpinii peste 15.0 cm.; in cazul taierii unui arbore se vor planta in schimb alti 5 arbori in perimetrul operatiunii urbanistice;
- spatiile neconstruite si neocupate de accese si trotuare de garda vor fi inierbate si plantate cu un arbore la fiecare 100 mp.;
- pentru imbunatatirea microclimatului si pentru protectia constructiilor se va evita impermeabilizarea terenului peste minimum necesar pentru accese si trotuare de garda;
- se va recurge la solutii de inverzire a fatadelor si teraselor precum si la dispunerea pe strazile mineralizate pe trotuarele avand peste 3.0 m. a jardinierelelor cu arbusti la intrarea in constructiile publice si comerciale

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari;

- indicarea limitelor de proprietate a terenului va fi realizata prin diferentierea tratarii pavajelor fata de trotuare si prin plantatii, jardiniere, elemente decorative;
- in cazul constructiilor retrase de la aliniament si al institutiilor publice, imprejmuirile vor fi transparente, vor avea inaltimea maxima de 2.20 metri si minima de 1.80 m., din care un soclu opac de 0.30 m., partea superioara fiind realizata din fier forjat sau plasa metalica si vor fi dublate de gard viu;

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu conditionari:

subzona	numar maxim de niveluri	POT maxim
CA 3	3	80
CA 1	4	80
CA 1	5	80
CA 1, CA 2	6 si peste	80

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

CA 1 + CA 2 + CA 3 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

Subzona	numar maxim de niveluri	CUT maxim
CA 3	3	2.0
CA 1	4	2,2
CA 1	5	2,2
CA 1, CA 2	6 si peste	2,4

CB - ZONE SITUATE IN AFARA CARTIERULUI CENTRAL CARE GRUPEAZA FUNCTIUNI COMPLEXE DE IMPORTANTA SUPRAMUNICIPALA SI MUNICIPALA

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI:

Zona contine unele dintre cele mai importante nuclee strategice de dezvoltare a municipiului, a caror calitate functionala si estetica conditioneaza intreaga dezvoltare a municipiului.

Zona se compune din urmatoarele subzone si unitati de referinta:

- CB 1 - subzone echipamentelor publice dispersate existente
- CB 2 - subzone echipamentelor publice dispersate existente in zone protejate
- CB 3 - poli tertiar principali
- CB 4 - campus universitar
- CB 5 - centre de conferinte si manifestări internationale

Pentru fiecare dintre aceste zone este necesara elaborarea unui Plan Urbanistic Zonal sau in cazul transformarii sau extinderii unei cladiri din unitatile teritoriale de referinta CB 1a si CB 1b, a unui PUD.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1. UTILIZARI ADMISE

CB 1+ CB 2 - se mentin functiunile actuale cu completari si adaptari in functie de necesitati.

CB 3 - conform PUZ, cu urmatoarele conditionari privind profilele admise:

- o servicii avansate manageriale, tehnice si profesionale (sedii de companii si firme in cladiri specializate);
- o servicii pentru cercetare-dezvoltare;
- o unitati mici si mijlocii specializate in activitati de productie abstracta si concreta in domenii de var;
- o servicii financiar-bancare si de asigurari;
- o unele insertii de institutii si servicii publice supramunicipale si municipale;
- o centre de informare, biblioteca-mediateca;
- o releu infostructura, posta si telecomunicatii;
- o edituri, servicii pentru media;
- o activitati asociative diverse;
- o hoteluri pentru turismul de afaceri si alte spatii de receptie;
- o spatii pentru expozitii, galerii;
- o servicii profesionale, colective si personale pentru angajati si clienti;
- o restaurante, cofetarii, cafenele, baruri;
- o comert;
- o loisir - casino, dancing, cinema, centre de recreere, sport in spatii acoperite si descoperite;
- o unitati productive manufacturiere si depozitare mic-gros legate de functionarea polului tertiar,
- o locuinte cu partiu special pentru profesii liberale;
- o parcaje multietajate,

CB 4 - spatii pentru invatamant superior, auditoriu academic, servicii universitare, biblioteca-mediateca, camine, restaurante, birouri si ateliere de intretinere, spatii sociale si medicale pentru studenti, spatii acoperite si descoperite pentru sport si loisir, locuinte pentru profesori si profesori-vizitatori, club profesori, comert, servicii personale, parcaje;

CB 5 - centru de conferinte format dintr-o grupare de sali de conferinte de diferite capacitati cu serviciile anexa, sali de expozitie, biblioteca-mediateca, centru de presa, releu infostructura, parcaje multietajate
- centru de formare-informare cuprinzand o grupare de sali de seminarii si conferinte, spatii pentru activitatile specifice si birouri pentru gestionarea centrului;

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- CB 1 - extinderile si schimbarile de profil se admit cu conditia nu incomodeze prin poluare si trafic functiunile invecinate;
- CB 2 - extinderile si schimbarile de profil sa fie compatibile cu statutul zonei protejate;
- CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform PUZ, cu urmatoarele recomandari:
- intrucat realizarea acestor obiective se va derula in timp, se recomanda ca prin PUZ terenul ramas neafectat in prima etapa si pastrat in rezerva sa fie amenajat sumar ca un spatiu plantat accesibil locuitorilor, vegetatia importanta urmand sa faca parte din amenajarea definitiva a zonei.
- CB 5- se admite comert cu amanuntul numai pentru mafurile prezentate in scop promotional in perioada expozitiilor.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - se interzic:
- orice alte activitati care nu corespund caracterului zonei si prin aceasta prezinta riscul indepartarii investitorilor interesati;
 - activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
 - constructii provizorii de orice natura;
 - depozitare en gros;
 - depozitari de materiale re folosibile;
 - platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
 - lucrari de terasament de natura sa afecteze utilizarea terenurilor invecinate;
 - orice lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea apelor meteorice
- CB 2 - se interzic functiunile incompatibile cu statutul de zona protejata;

SECTIUNEA II - CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- CB 1 + CB 2 - se mentin limitele actuale ale diferitelor unitati;
- CB 3 + CB 5 - conform P.U.Z cu urmatoarele recomandari in vederea elaborarii acestuia:
- se vor rezerva terenuri pentru institutii si servicii publice, circulatii si spatii plantate publice (conform temei PUZ aprobate de CLM Constanța), in conditiile normelor existente, prin teme ale titularilor de investitii sau, in lipsa acestora, se vor mentine rezerve avand suprafata minima de 1000 mp. si un front la strada de minim 30.0 metri, restul terenului urmand a fi parcelat pentru servicii de interes general in parcele avand minim 800 mp. si un front la strada de minim 18.0 metri in cazul fronturilor continue si de minim 24.0 metri in cazul fronturilor discontinue.
- CB 4 - conform PUZ elaborat pe baza temei beneficiarului.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- CB 1 + CB 2 - extinderea sau reconstructia echipamentelor publice izolate se va face cu o retragere de la aliniament de minim 10 metri sau, in cazul fronturilor continue, vor fi dispuse pe aliniament in functie prospectul strazii, de profilul activitatii si de normele existente;
- cladirile care alcatuiesc fronturi continue vor avea o adancime fata de aliniament care nu va depasi 20.0 metri (aliniament posterior)
 - pe strazile din zonele protejate se va mentine situatia existenta de configurare a fronturilor stradale - cu retragere de de minim 4.0 metri sau cu dispunere pe aliniament.
- CB 3 + CB 4 + CB 5 - se va asigura o retragere a cladirilor de minim 10 metri de la aliniament;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z., cu următoarele conditionari:

CB 1 + CB 2 - în cazul reconstrucției sau extinderii clădirilor publice în regim izolat, acestea se vor retrage de la limitele laterale cu o distanță egală cu cel puțin jumătate din înălțimea la cornișă principală dar nu cu mai puțin de 5.0 metri;

- în cazul fronturilor discontinue, în care parcela se învecinează numai pe una dintre limitele laterale cu o clădire având calcan pe limita de proprietate iar pe cealaltă latură se învecinează cu o clădire retrasă de la limita laterală a parcelei și având pe fațada laterală ferestre, noua clădire se va alipi de calcanul existent iar fața de limita opusă se va retrage obligatoriu la o distanță egală cu jumătate din înălțime dar nu mai puțin de 5.0 metri;

- clădirile care vor alcatui fronturi continue se vor alipi de calcanele clădirilor învecinate dispuse pe limitele laterale ale parcelelor până la o distanță de maxim 20.0 metri de la aliniament;

- clădirile se vor retrage față de limita posterioară a parcelei la o distanță de cel puțin jumătate din înălțimea clădirii măsurată la cornișe dar nu mai puțin de 5.0 metri;

CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform PUZ;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚA DE ALTELE PE ACEEȘI PARCELA

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z. cu următoarele conditionari:

- clădirile vor respecta între ele distanțe egale cu jumătate din înălțimea la cornișe a celei mai înalte dintre ele dar nu mai puțin de 6.0 metri;

- distanța se poate reduce la jumătate din înălțime dar nu mai puțin de 4.0 metri numai în cazul în care fațadele prezintă calcane sau ferestre care nu asigură luminarea unor încăperi pentru alte activități ce necesită lumină naturală;

CB 4 - distanțele dintre clădiri vor respecta normele specifice; în absența acestora se va respecta o distanță egală cu jumătate din înălțimea clădirii celei mai înalte dar nu mai puțin de 6.0 metri;

- distanțele dintre clădiri care adapostesc laboratoare sau spații de cercetare cu condiții speciale se vor stabili în funcție de normele specifice.

CB 5 - conform P.U.Z. cu condiția ca să se respecte o distanță egală cu jumătate din înălțimea clădirii celei mai înalte dar nu mai puțin de 6.0 metri;

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z. cu următoarele conditionari:

- parcela este construibilă numai dacă are asigurat un acces carosabil de minim 3.0 metri lățime dintr-o circulație publică;

CB 2 - în cazul fronturilor continue la stradă se va asigura un acces carosabil în curtea posterioară printr-un pasaj dimensionat astfel încât să permită accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor; distanța dintre aceste pasaje măsurată pe aliniament nu va depăși 30.0 metri.

CB 5 - circulațiile carosabile din campus vor fi prevăzute cu denivelări transversale (rampe) pentru temperarea vitezei autovehiculelor;

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - în toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului în clădirile publice a persoanelor cu dificultăți de deplasare.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform PUZ., cu următoarele conditionari:

- stationarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei, deci în afara circulațiilor publice;

- locurile de parcare se dimensionează conform normelor specifice și se dispun în construcții supra / subterane sau în parcaje amenajate la sol care vor fi plantate cu minim un arbore la 4 mașini și vor fi înconjurate cu gard viu de 1.20 m înălțime;

CB 1 + CB 2 - in cazul in care nu se pot asigura in limitele parcelei locurile de parcare normate, se va demonstra (prin prezentarea formelor legale) amenajarea pe un alt amplasament a unui parcaj propriu sau in cooperare ori concesionarea locurilor necesare intr-un parcaj colectiv; aceste parcaje vor fi situate la distanta de maxim 250 metri.

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform PUZ cu urmatoarele conditionari:

CB 1 + CB 2 - se admit inaltime maxime in planul aliniamentului de P+6 pe strazile cu 4 fire de circulatie si P+3 pe strazile cu doua fire de circulatie; nu se limiteaza inaltimea maxima admisibila dar in cazul in care inaltimea cladirii depaseste distanta dintre aliniamente va fi retrasa cu o distanta egala cu diferenta dintre acestea dar nu cu mai putin de 4.0 metri;

- pentru asigurarea coerenței imaginii cadrului construit, inaltimea cladirilor de pe o strada principala cu fronturi continue sau discontinue se va intoarce si pe strazile secundare care debuseaza in aceasta pe o lungime de 50.0 metri pe strazile de 4 fire de circulatie si pe o lungime de 25 metri pe strazile cu doua fire de circulatie sau mai putin; in acest spatiu se recomanda racordarea in trepte a inaltimii cladirilor de pe strada considerata principala cu inaltimea cladirilor de pe strada secundara daca diferenta dintre acestea este mai mare de doua niveluri;

CB 1 + CB 3 - conform P.U.Z. si cu respectarea avizului autoritatii aeronautice privind conditiile impuse de culoarului de zbor;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

CB 1 - aspectul exterior al cladirilor va tine seama de caracterul general al zonei si de arhitectura cladirilor din vecinatate cu care se afla in relatii de co-vizibilitate.

CB 2 - in vederea autorizarii pot fi cerute studii suplimentare de insertie pentru noile cladiri si justificari grafice, fotomontaj sau macheta pentru interventii asupra cladirilor existente;

- se interzic imitatii stilistice dupa arhitecturi straine zonei, pastise, imitatii de materiale sau utilizarea improprie a materialelor, utilizarea culorilor stridente sau stralucitoare;

CB 1 - aspectul cladirilor va fi subordonat cerintelor specifice unei diversitati de functiuni si exprimarii prestigiului investitorilor (similar centrului de afaceri)

CB 3 + CB 4 + CB 5 - aspectul cladirilor va exprima caracterul si reprezentativitatea functiunii si va raspunde exigentelor actuale ale arhitecturii europene de "coerenta" si "eleganta";

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- toate cladirile vor fi racordate la retelele tehnico-edilitare publice;
- se va asigura racordarea la sistemele moderne de telecomunicatii bazate pe cablu din fire optice;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor TV;

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- se vor identifica, pastra si proteja in timpul executarii constructiilor arborii importanti existenti avand peste 4.0 metri inaltime si diametrul tulpinii peste 15.0 cm.; in cazul taierii unui arbore se vor planta in schimb alti 5 arbori in perimetrul operatiunii urbanistice;
- spatiile neconstruite si neocupate de accese si trotuare de garda vor fi inierbate si plantate cu un arbore la fiecare 100 mp.

- pentru imbunatatirea microclimatului si pentru protectia constructiilor se va evita impermeabilizarea terenului peste minimum necesar pentru accese;

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- gardurile spre strada vor fi transparente, vor avea inaltimea de maxim 2.20 metri, vor avea un soclu opac de circa 0.30 m., partea superioara transparenta si vor putea fi dublate de gard viu;

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI**ARTICOLUL 15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)**

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z cu urmatoarele recomandari:

- POT maxim = 80%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

CB 1 + CB 2 + CB 3 + CB 4 + CB 5 - conform P.U.Z in functie de studiile geotehnice, cu urmatoarele conditionari:

- CUT maxim = 2.4 mp.ADC/mp.teren

CM - ZONA MIXTA CONTINAND INSTITUTII, SERVICII SI ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (SERVICII MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, HOTELURI, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE

GENERALITATI : CARACTERUL ZONEI

Zona este constituita din mixtarea diferitelor functiuni publice si de interes general cu locuintele dispuse in lungul principalelor artere de circulatie, in prelungirea zonei centrale si a centrelor de cartier si in jurul altor punctelor de concentrare a locuitorilor (autogara, gara, zona de activitati etc). In aceasta zona sa admite conversia locuintelor in alte functiuni cu conditia ca pe ansamblu acestea sa continue sa reprezinte cel putin 30% din ADC.

Este recomandabil ca pentru zona mixta care se realizeaza prin conversia si extinderea blocurilor recent realizate sa se elaboreze Planuri Urbanistice Zonale in lungul principalelor artere de circulatie in dublul scop: asigurarea coerenței imaginii urbane si a bunei functionalitati a zonei preponderent rezidentiale adiacente;

Zona se compune din urmatoarele subzone si unitati teritoriale de referinta:

CM 1 - subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+10:

CM 2 - subzona mixta cu regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+3:

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

CM 1 + CM 2 - sunt admise urmatoarele utilizari:

- institutii, servicii si echipamente publice;
- lacasuri de cult;
- sedii ale unor companii si firme, servicii pentru intreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, consultanta in diferite domenii si alte servicii profesionale;
- servicii sociale, colective si personale;
- comert cu amanuntul;
- depozitare mic-gros;
- hoteluri, pensiuni, agentii de turism;
- restaurante, cofetarii, cafeneleetc;
- loisir si sport in spatii acoperite;
- parcaje la sol si multietajate;
- locuinte cu partiu obisnuit;
- locuinte cu partiu special care includ spatii pentru profesii liberale;

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

CM 1 + CM 2 - toate cladirile vor avea la parterul orientat spre strada functiuni care admit accesul publicului in mod permanent sau conform unui program de functionare specific;

- se admit activitati in care accesul publicului la parterul cladirilor nu este liber numai cu conditia ca acestea sa nu prezinte la strada un front mai lung de 40.0 metri si sa nu fie invecinate mai mult de doua astfel de cladiri
- se interzice localizarea restaurantelor care comercializeaza bauturi alcoolice la o distanta mai mica de 100 metri de servicii si echipamente publice si de biserici;
- se admite conversia locuintelor in alte functiuni cu conditia mentinerii acestei functiuni in minim 30 % din ADC pentru fiecare operatiune.

- orice interventie in zonele protejate vor respecta prevederile legii; pentru acordarea autorizatiei se vor prezenta justificari suplimentare privind relatiile cu zona protejata si monumentale existente si propuse situate in limita de 100 metri. In cazul unor volume inalte pentru acordarea autorizatiei pot fi cerute studii de impact al noii volumetriei din punctele de co-vizibilitate cu silueta Peninsulei

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

CM 1 + CM 2 - se interzic urmatoarele utilizari:

- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
- constructii provizorii de orice natura;
- depozitare en gros;
- statii de intretinere auto;
- curatatorii chimice;
- depozitari de materiale re folosibile;
- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
- activitati care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice sau din institutiile publice;
- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;
- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea apelor meteorice.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

CM 1 + CM 2 - cu urmatoarele conditionari sau conform PUZ pentru principalele artere si pentru zona de extindere:

- in cazul constructiilor publice dispuse izolat terenul minim este de 1000 mp. cu un front la strada de minim 30.0 metri;
- pentru celelalte categorii de functiuni, se recomanda lotizarea terenului in parcele avand minim 500 mp. si un front la strada de minim 12.0 metri, in cazul constructiilor insiruite dintre doua calcane laterale si de minim 18.0 metri in cazul constructiilor cuplate la un calcan lateral sau independente; in functie de necesitati vor putea fi concesionate sau cumparate una sau mai multe parcele adiacente

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

CM 1 + CM 2 - cu urmatoarele conditionari sau conform PUZ:

- echipamentele publice vor fi retrase de la aliniament cu minim 6 -10 metri sau dispuse pe aliniament in functie de profilul activitatii si de normele existente;
- cladirile care nu au functia de institutie, servicii sau echipamente publice se amplaseaza pe aliniament cu conditia ca inaltimea maxima la cornise sa nu depaseasca distanta dintre acesta si aliniamentul de pe latura opusa a strazii;
- daca inaltimea cladirii in planul aliniamentului depaseste distanta dintre aliniamente, cladirea se va retrace de la aliniament cu o distanta minima egala cu plusul de inaltime al cladirii fata de distanta dintre aliniamentele strazii, dar nu cu mai putin de 4.0 metri; fac exceptie de la aceasta regula numai situatiile de marcare prin plus de inaltime a intersectiilor si intoarcerile si racordarile de inaltime a cladirilor pe strazile laterale;
- pentru cladirile care alcatuiesc fronturi continue se stabileste un aliniament posterior situat la o distanta de maxim 20 metri fata de aliniamentul la strada.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR**CM 1 + CM 2 - cu urmatoarele recomandari sau conform PUZ:**

- cladirile publice se vor amplasa in regim izolat, cladirile care adapostesc restul functiunilor se recomanda sa fie realizate predominant in regim continuu sau discontinuu;
- cladirile vor alcatui fronturi continue prin alipire de calcanele cladirilor invecinate daca acestea sunt dispuse pe limitele laterale ale parcelelor, pana la o distanta de maxim 20.0 metri de la aliniament;
- in cazul fronturilor discontinue, in care parcela se invecineaza numai pe una dintre limitele laterale cu o cladire avand calcan pe limita de proprietate iar pe cealalta latura se invecineaza cu o cladire retrasa de la limita laterala a parcelei si avand pe fatada laterala ferestre, noua cladire se va alipi de calcanul existent iar fata de limita opusa se va retrage obligatoriu la o distanta egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de 3.0 metri;
- se interzice construirea pe limita parcelei daca aceasta este si linia de separatie a subzonei mixte de o functiune publica izolata, de o biserica sau de subzona predominant rezidentiala realizata in regim discontinuu; in aceste cazuri se admite numai realizarea cu o retragere fata de limitele parcelei egala cu jumatate din inaltimea la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri;
- distanta dintre cladirea unei biserici ortodoxe si limitele laterale si posterioara ale parcelei este de minim 10.0 metri; cladirile apartinand altor confesiuni pot fi integrate in fronturi continue;
- cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri;
- se recomanda ca parapetul ferestrelor cladirilor cu activitati productive de pe fatadele orientate spre parcelele laterale care prezinta ferestrele unor locuinte situate la mai putin de 10.0 metri sa aiba parapetul ferestrelor la minim 1.90 metri de la pardoseala incaperilor;
- in cazul cladirilor comerciale si de productie se admite regimul compact de construire cu conditia respectarii celorlalte prevederi ale regulamentului;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA**CM 1 + CM 2 cu urmatoarele conditionari sau conform P.U.Z:**

- cladirile vor respecta intre ele distante egale cu media inaltimei fronturilor opuse;
- distanta se poate reduce la jumatate din inaltime dar nu mai putin de 6.0 metri numai in cazul in care fatadele prezinta calcane sau ferestre care nu asigura luminarea unor incaperi fie de locuit, fie pentru alte activitati ce necesita lumina naturala;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE**CM 1 + CM 2 - cu urmatoarele conditionari sau conform PUZ:**

- parcela este construibila numai daca are asigurat un acces carosabil de minim 4.0 metri latime dintr-o circulatie publica in mod direct sau prin drept de trecere legal obtinut prin una din proprietatile invecinate;
- in cazul fronturilor continue la strada se va asigura un acces carosabil in curtea posterioara printr-un pasaj dimensionat astfel incat sa permita accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor; distanta dintre aceste pasaje masurata pe aliniament nu va depasi 30.0 metri.
- se pot realiza pasaje si curti comune private accesibile publicului permanent sau numai in timpul programului de functionare precum si pentru acces de serviciu;
- in toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului in spatiile publice a persoanelor handicapate sau cu dificultati de deplasare.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

CM 1 + CM 2 - cu urmatoarele conditionari:

- stationarea autovehicolelor necesare functionarii diferitelor activitati, conform normelor, se admite numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice;
- in cazul in care nu se pot asigura in limitele parcelei locurile de parcare normate, se va demonstra, prin prezentarea formelor legale, realizarea unui parcaj in cooperare ori concesionarea locurilor necesare intr-un parcaj colectiv; aceste parcaje vor fi situate in cadrul centrului de cartier sau in zona adiacenta la o distanta de maxim 250 metri;
- se recomanda ca gruparea prin cooperare a parcajelor sa se faca in suprafete dimensionate si dispuse astfel incat sa permita ulterior, odata cu cresterea gradului de motorizare, construirea unor parcaje supraetajate;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

CM 1 + CM 2 - cu urmatoarele conditionari:

- inaltimea cladirilor nu va depasi distanta dintre aliniamente;
- in cazul cladirilor de colt situate la racordarea dintre strazi avand regim diferit de inaltime, daca diferenta este de un singur nivel, se va prelungi regimul cel mai inalt spre strada secundara pe intreaga parcela; daca regimul difera cu doua niveluri se va realiza o descrestere in trepte, primul tronson prelungind inaltimea cladirii de pe strada principala pe o lungime minima egala cu distanta dintre aliniamente;
- daca inaltimea cladirii depaseste distanta dintre aliniamente, cladirea se va retrage de la aliniament cu o distanta minima egala cu plusul de inaltime al cladirii fata de distanta dintre aliniamentele strazii, dar nu cu mai putin de 4.0 metri; fac exceptie de la aceasta regula numai intoarcerile si racordarile de inaltime a cladirilor pe strazile laterale conform aliniatului anterior;

CM 1 + CM 2 - in zona protejata se va respecta alinierea corniselor existente.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- aspectul cladirilor va fi subordonat cerintelor specifice unei diversitati de functiuni si exprimarii prestigiului investitorilor (similar unui centru de afaceri) dar cu conditia realizarii unor ansambluri compositionale care sa tina seama de rolul social al strazilor comerciale, de particularitatile sitului, de caracterul general al zonei si de arhitectura cladirilor din vecinatate cu care se afla in relatii de co-vizibilitate;
- pentru firme, afisaj si mobilier urban se va asigura coerenta pe arterele principale pe baza unor studii si aviza suplimentare;
- se interzic modificarea aspectului cladirilor existente prin tratarea diferita a finisajului parterului de cel al nivelurilor superioare sau acoperirea cu firme a parapetului ferestrelor de la primul nivel.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z cu conditionari:

- toate cladirile vor fi racordate la retelele tehnico-edilitare publice;
- data fiind intensitatea circulatiei pietonale, racordarea burlanelor la canalizarea pluviala este obligatoriu sa fie facuta pe sub trotuare pentru a se evita producerea ghetii;
- se va asigura in mod special evacuarea rapida si captarea a apelor meteorice din spatiile rezervate pietonilor, din spatiile mineralizate si din spatiile inierbate.
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV;

13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- in gradinile de fatada ale echipamentelor publice minim 40% din suprafata va fi prevazuta cu plantatii inalte;
- se recomanda ca minim 75% din terasele neutilizabile si 10% din terasele utilizabile ale constructiilor sa fie amenajate ca spatii verzi pentru ameliorarea microclimatului si a imaginii oferite catre cladirile invecinate si circulatiile
- parcajele la sol vor fi plantate cu un arbore la fiecare 4 locuri de parcare si inconjugate cu un gard viu de 1.20 metri inaltime;

14. IMPREJMUIRI

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- se recomanda separarea terenurilor echipamentelor publice si bisericilor cu garduri transparente de maxim 2.20 metri si minim 1.80 metri inaltime, din care 0.30 metri soclu opac, dublate de gard viu.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z in functie de studiile geotehnice, cu urmatoarele conditionari:

- **POT maxim = 85%** cu exceptia functiunilor publice;
- pentru functiunile publice se vor respecta normele specifice sau tema beneficiarului.

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

CM 1 + CM 2 - conform P.U.Z in functie de studiile geotehnice, cu urmatoarele conditionari:

- **CUT maxim = 2.2 mp.ADC/mp.teren** cu exceptia functiunilor publice;
 - pentru functiunile publice se vor respecta normele specifice sau tema beneficiarului.
-

CC - ZONA CENTRELOR DE CARTIER CONTINAND ECHIPAMENTE PUBLICE, SERVICII DE INTERES GENERAL (MANAGERIALE, TEHNICE, PROFESIONALE, SOCIALE, COLECTIVE SI PERSONALE, COMERT, RESTAURANTE, LOISIR), ACTIVITATI PRODUCTIVE MICI, NEPOLUANTE SI LOCUINTE.

GENERALITATI : CARACTERUL ZONEI

Zona se compune din urmatoarele subzone si unitati teritoriale de referinta:

CC 1 - subzona centrelor de cartier partial existente sau in curs de configurare
CC 2 - subzona centrelor si subcentrelor din extinderile propuse

Pentru fiecare dintre centrele de cartier este necesar sa se elaboreze Planuri Urbanistice Zonale, tinandu-se seama de rolul acestora in satisfacerea necesitatilor locuitorilor, in reducerea deplasarilor si in descongestionarea zonei centrale.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

CC 1 - utilizările admise vor tine seama de modul de localizare a centrelor de cartier existente, partial configurate in conditii foarte limitate de teren;

- se admit conversii ale locuintelor in spatii cu alte destinatii
- se admit extinderile de spatii comerciale de la parterul blocurilor de locuit

CC 2 - se permite o larga diversitate de servicii publice si de interes general, inclusiv posibilitatea de localizare a unor mici unitati productive manufacturiere nepoluante si a locuintelor cu partiu normal sau adecvat pentru servicii profesionale;

CC 1 + CC 2 - sunt admise urmatoarele utilizari:

- institutii, servicii si echipamente publice la nivel de cartier;
- lacasuri de cult;
- sedii ale unor companii si firme, servicii pentru intreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, agentii imobiliare, consultanta in diferite domenii si alte servicii profesionale;
- edituri, media;
- servicii sociale, colective si personale;
- activitati asociative diverse
- comert cu amanuntul si piata agro-alimentara;
- depozitare mic-gros pentru aprovizionare la domiciliu si pentru aprovizionarea comertului cu amanuntul;
- hoteluri, pensiuni, restaurante, agentii de turism;
- loisir si sport in spatii acoperite;
- parcaje la sol si multietajate, intretinere autovehicole mici;
- grupuri sanitare publice si anexe necesare pentru gestionarea si intretinerea spatiilor publice.

CC 2 - locuinte colective cu parterul si eventual etajele inferioare destinate functiunilor comerciale si serviciilor diverse intr-o proportie de 30% din aria construita desfasurat continuata in cadrul unei operatiuni urbanistice care face obiectul unui PUZ;

CC 1+ CC 2 - toate cladirile vor avea la parterul orientat spre strada sau spre spatiile pietonale functiuni care admit accesul publicului in mod permanent sau conform unui program de functionare specific

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

CC 1 - se admit la etajele superioare ale unor cladiri de birouri numai locuinte cu partiu special, incluzand spatii pentru profesii liberale;

CC 1 + CC 2 - se admit la parterul cladirilor activitati in care accesul publicului nu este liber numai in conditia ca sa nu fie alaturate mai mult de doua astfel de cladiri si sa nu prezinte la strada sau pe traseele pietonale un front mai mare de 40.0 metri

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

CC 1 + CC 2 - se interzic urmatoarele utilizari:

- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
- constructii provizorii de orice natura;
- depozitare en gros;
- depozitari de materiale re folosibile;
- platforme de precolectare a deseurilor urbane;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
- activitati care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice sau din institutiile publice;
- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;
- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea apelor meteorice.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

CC 1 + CC 2 - conform PUZ cu urmatoarele conditionari:

- terenul se va lotiza in vederea mentinerii suprafetelor necesare institutiilor, serviciilor, echipamentelor, circulatiilor carosabile si pietonale publice si a concesiunii sau vanzarii restului de teren pentru functiuni adecvate centrului de cartier;
- in cazul constructiilor publice dispuse izolat terenul minim este de 1000 mp. cu un front la strada de minim 30.0 metri;
- pentru celelalte categorii de functiuni, se recomanda lotizarea terenului in parcele avand minim 500 mp. si un front la strada de minim 15.0 metri, in cazul constructiilor dispuse in regim continuu si de minim 18.0 metri in cazul constructiilor cuplate la un calcan lateral sau independente; in functie de necesitatile investitorilor vor putea fi concesionate sau cumparate una sau mai multe parcele adiacente;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

CC 1 + CC 2 - conform PUZ cu urmatoarele conditionari:

- echipamentele publice vor fi retrase de la aliniament cu minim 4 -10 metri sau vor fi dispuse pe aliniament in functie de profilul activitatii, de normele existente si de situatia caracteristica de pe strazile adiacente;
- cladirile care nu au functia de institutie, servicii sau echipamente publice se amplaseaza cu retrageri de minim 4.0 metri de la aliniament pe strazile cu trotuare avand latimi de maxim 3,0 m. sau se pot dispune pe aliniament in cazul trotuarelor cu latime de peste 3.0 m. cu conditia ca inaltimea maxima la cornise a cladirilor sa nu depaseasca distanta dintre acesta si aliniamentul de pe latura opusa a strazii sau circulatiei pietonale;
- cladirile care alcatuiesc fronturi continue vor avea o adancime fata de aliniament care nu va depasi 20 metri (aliniament posterior) cu exceptia parterului care poate ocupa 85% din suprafata parcelei.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR**CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:**

- cladirile publice se vor amplasa in regim izolat, cladirile care adapostesc restul functiunilor se recomanda sa fie realizate predominant in regim continuu sau discontinuu;
- cladirile vor alcatui fronturi continue prin alipire de calcanele cladirilor invecinate dispuse pe limitele laterale ale parcelelor pana la o distanta de maxim 20.0 metri de la aliniament;
- in cazul fronturilor discontinue, in care cladirea se alipeste numai pe una dintre limitele laterale de o cladire avand calcan pe limita de proprietate iar pe cealalta latura se invecineaza cu o cladire retrasa de la limita laterala a parcelei si avand pe fatada laterala ferestre, noua cladire se va retrage obligatoriu de aceasta limita la o distanta egala cu jumatate din inaltime dar nu mai putin de 4.0 metri; in cazul in care aceasta limita separa centrul de cartier de subzona preponderent rezidentiala, de o functiune publica sau de o biserica, distanta se majoreaza la 5.0 metri
- distanta dintre cladirea unei biserici ortodoxe si limitele laterale si posterioara ale parcelei este de minim 10.0 metri; cladirile destinate altor culte pot fi inserate in front continuu;
- cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea cladirii masurata la cornise dar nu mai putin de 5.0 metri;
- se recomanda ca la cladirile cu activitati productive ferestrele de pe fatadele orientate spre parcelele laterale ocupate de locuinte situate la mai putin de 10.0 metri distanta, parapetul ferestrelor sa aiba inaltimea minima de 1.90 metri de la pardoseala incaperilor;
- in cazul cladirilor comerciale si de productie se admite regimul compact de construire cu conditia respectarii celorlalte prevederi ale regulamentului;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA**CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:**

- cladirile vor respecta intre ele distante egale cu media inaltimei fronturilor opuse;
- distanta se poate reduce la jumatate dar nu mai putin de 6.0 metri numai in cazul in care fatadele prezinta calcane sau ferestre care nu asigura lumina de incalzire, fie de locuit, fie pentru alte activitati ce necesita lumina naturala;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE**CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:**

- parcela este construabila numai daca are asigurat un acces carosabil de minim 4.0 metri latime dintr-o circulatie publica in mod direct sau prin drept de trecere legal obtinut prin una din proprietatile invecinate; se recomanda ca accesesele dintr-o strada principala cu transport in comun sa fie asigurate printr-o bretea locala de dublura;
- in cazul fronturilor continue la strada se va asigura un acces carosabil in curtea posterioara printr-un pasaj astfel dimensionat incat sa permita accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor; distanta maxima dintre aceste pasaje masurata pe aliniament nu va depasi 30.0 metri.
- este necesar ca prin PUZ sa fie clar delimitate circulatiile publice pietonale - strazi si pietete;
- se pot realiza pasaje si curti comune private accesibile publicului permanent sau numai in timpul programului de functionare sau numai pentru accese de serviciu;
- in toate cazurile este obligatorie asigurarea accesului in spatiile publice a persoanelor cu dificultati de deplasare.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR**CC 1 + CC 2 - conform PUZ, cu urmatoarele conditionari:**

- stationarea autovehiculelor necesare functionarii diferitelor activitati se admite numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice si a parcajelor publice;

- in cazul in care nu se pot asigura in limitele parcelei locurile de parcare normate, se va demonstra (prin prezentarea formelor legale) realizarea unui parcaj in cooperare ori concesionarea locurilor necesare intr-un parcaj colectiv; aceste parcaje vor fi situate in cadrul centrului de cartier sau in zona adiacenta la o distanta de maxim 150 metri;
- gruparea prin cooperare a parcajelor se va face in suprafete dimensionate si dispuse astfel incat sa permita ulterior, odata cu cresterea gradului de motorizare, construirea unor parcaje supraetajate, fara a se diminua functionalitatea si aspectul centrului de cartier;
- parcajele amenajate la sol vor fi plantate cu minim un arbore la 4 masini si vor fi inconjurate de un gard viu de 1.20 metri inaltime;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

CC 1 + CC 2 - pentru orice utilizari se va tine seama de conditiile geotehnice privind inaltimele recomandabile;

CC 1 + CC 2 - conform PUZ cu urmatoarele conditionari:

- se recomanda inaltime maxime in planul aliniamentului de P+10 pe strazile cu 6 fire de circulatie, P+6 pe strazile cu 4 fire de circulatie si P+3 pe strazile cu 2 fire de circulatie; nu se limiteaza inaltimea maxima admisibila dar aceasta conditioneaza retragerea de la aliniament in cazul in care inaltimea cladirii depaseste distanta dintre aliniamente;

- pentru asigurarea coerenței imaginii cadrului construit, inaltimea cladirilor de pe o strada principala cu fronturi continue sau discontinue se va intoarce si pe strazile secundare care debuseaza in aceasta pe o lungime de 50.0 metri pe strazile de 6 și 4 fire de circulatie si pe o lungime de 25 metri pe strazile cu 2 fire de circulatie; in acest spatiu se recomanda racordarea in trepte a inaltimii cladirilor de pe strada considerata principala cu inaltimea cladirilor de pe strada secundara daca diferenta dintre acestea este mai mare de doua niveluri;

- se admite ca la intersectii inaltimea maxima sa fie depasita cu cel mult doua niveluri pe o distanta de maxim 25.0 metri de la intersectia aliniamentelor cu conditia sa nu se realizeze calcane;

- se recomanda ca inaltimea maxima pentru cladirile comerciale si cele pentru servicii profesionale, colective si personale sa nu depaseasca P+3 niveluri din considerente comerciale si de accesibilitate a publicului.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari;

- aspectul cladirilor va fi subordonat cerintelor specifice unei diversitati de functiuni si exprimarii prestigiului investitorilor dar cu conditia realizarii unor ansambluri compositionale care sa tina seama de rolul social al centrelor de cartier, de necesitatea creerii unei identitati proprii fiecarui centru de cartier, de particularitatile sitului, de caracterul general al zonei si de arhitectura cladirilor din vecinatate cu care se afla in relatii de co-vizibilitate;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- toate cladirile vor fi racordate la retelele tehnico-edilitare publice;
- se va asigura racordarea la sistemele moderne de telecomunicatii;
- data fiind intensitatea circulatiei pietonale, racordarea burlanelor la canalizarea pluviala este obligatoriu sa fie facuta pe sub trotuare sau circulatiei;
- se va asigura in mod special evacuarea rapida si captarea a apelor meteorice din spatiile rezervate pietonilor, din spatiile mineralizate si din spatiile inierbate.
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV.

13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- se vor identifica, pastra si proteja in timpul executarii constructiilor arborii importanti existenti avand peste 4.0 metri inaltime si diametrul tulpinii peste 15.0 cm.; in cazul taierii unui arbore se vor planta in schimb alti 5 arbori in perimetrul centrului de cartier;
- in gradinile de fatada ale echipamentelor publice minim 40% din suprafata va fi prevazuta cu plantatii inalte iar din spatiul liber rezervat pietonilor 30 % va fi amenajat ca spatiu plantat decorativ;
- pentru alegerea speciilor adecvate se va cere un aviz de specialitate;
- parcajele la sol vor fi plantate cu un arbore la fiecare 4 locuri de parcare si vor fi inconjurate cu un gard viu de 1.20 metri inaltime.

14. IMPREJMURI

CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- se recomanda separarea centrului de cartier fata de zona rezidentiala adiacenta daca nu exista intre acestea o strada deschisa circulatiei publice cu garduri transparente de maxim 2.20 m. si minim 1.80 m. inaltime din care 0.30 m. soclu opac, dublate de gard viu; in acelasi mod vor fi imprejmuite si echipamentelor publice situate in interiorul centrului de cartier.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z, cu urmatoarele conditionari:

- POT maxim = 80% exclusiv echipamente publice
- POT maxim - pentru echipamente publice = conform normelor specifice sau temei

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

CC 1 + CC 2 - conform P.U.Z cu urmatoarele conditionari:

- CUT maxim exclusiv echipamente publice - in functie de numarul maxim de niveluri:
 - P + 3,4 - CUT maxim = 2.0
 - P + 5 si peste - CUT maxim = 2.2
- CUT maxim - pentru echipamente publice = conform normelor specifice sau temei.

E - ZONA ECHIPAMENTELOR PUBLICE DISPERSATE LA NIVEL DE CARTIER SI COMPLEX REZIDENTIAL.**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona se compune din urmatoarele unitati de referinta:

- E 1 - subzona echipamentelor publice dispersate la nivel de cartier si complex rezidential existente**
- E 2 - subzona echipamentelor publice la nivel de cartier si complex rezidential extinse sau propuse**
- E 3 - subzona echipamentelor publice la nivel de cartier si complex rezidential situate in zone protejate**

In mod normal echipamentele publice nu fac obiectul prevederilor regulamentului urbanistic intrucat se supun unor norme specifice de dimensionare a cladirilor si de utilizare a terenurilor; totodata, prin caracterul lor, echipamentele publice nu pot face obiectul speculei imobiliare. Intrucat se intreveade ca, in viitorul apropiat, noile cerinte ale locuitorilor si disfunctionalitatile semnalate in special in ansamblurile cu locuinte colective recent realizate vor impune unele interventii corective, va fi necesar sa se elaboreze PUZ-uri partiale pentru aceste ansambluri avand urmatoarele obiective in ceea ce priveste echipamentele publice:

- (1) clarificarea diferentierii apartenentei terenurilor echipamentelor publice de cele care vor reveni in indiviziune proprietarilor (persoane fizice sau juridice);
- (2) eliminarea cauzelor care produc disfunctionalitati;
- (3) extinderea si completarea cladirilor echipamentelor publice deficitare;
- (4) refacerea amenajarilor exterioare specifice diferitelor echipamente;
- (5) ameliorarea aspectului cladirilor si amenajarilor;
- (6) diminuarea insecuritatii prin ingradirea spatiilor aferente;
- (7) adecvarea la situatia de localizare in zona de protectia a valorilor arhitectural-urbanistice.

Intrucat este probabila reactualizare indicilor de calcul si a normelor specifice pentru ansamblul echipamentelor publice, datele prezentului regulament urmeaza a fi adaptate in consecinta.

Orice interventie asupra echipamentelor publice situate in zone protejate se va efectua conform legii, va necesita pentru autorizarea construirii avize de specialitate precum si justificarea prin proiect a modului de inscriere in caracterul zonei respective;

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

E 1 + E 2 + E 3 - sunt admise urmatoarele utilizari:

- echipamente publice la nivel rezidentiale si de cartier: crese, gradinite, scoli primare si gimnaziale, licee, dispensare urbane si dispensare policlinice, biblioteci de cartier, alte tipuri de noi echipamente publice

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

E 1 + E 2 + E 3 - se vor respecta normele de asigurare a bunei functionari specifice fiecarui tip de echipament

- la dispensarele, cresele si gradinitele situate la parterul blocurilor de locuit se va asigura un acces direct, separat de cel al locatarilor
- pentru cresele si gradinitele situate la parterul blocurilor de locuit se va prevedea o suprafata de minim 100 mp. in utilizare exclusiva, ingradita si amenajata conform necesitatilor.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

159

E 1 + E 2 + E 3 - se interzice utilizarea partiala a terenului si cladirilor echipamentelor publice in alte scopuri decat cele specifice functiunii respective cu exceptia scolilor care sunt sedii de circumscriptii electorale.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- E 1+E 2 - conform PUZ sau conform situatiei existente si posibilitatilor de extindere pe terenuri libere adiacente sau de localizare pe alte terenuri disponibile;
- conform normelor specifice pentru fiecare tip de echipament si Regulamentului General de Urbanism
 - parcela este construibila numai daca are acces direct dintr-o strada publica sau prin drept de trecere legal obtinut printr-o alta parcela
- E 3 - in cazul extinderii pe mai multe parcele se va mentine prin modul de amenajare a terenului amprenta vechii parcelari

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- E 1 + E 3 - conform PUZ
- conform normelor specifice si Regulamentului General de Urbanism
 - in cazul cladirilor izolate retragerea de la aliniament va fi de minim 10.0 metri
 - in cazul inscrierii cladirii in fronturi continue dispuse pe aliniament, daca din considerente functionale inaltimea cladirii depaseste distanta dintre aliniamente, aceasta se va retrage de la aliniament cu o distanta egala cu diferenta dintre inaltime si aceasta distanta dar nu cu mai putin de 6.0 metri;
 - in cazul in care buna functionare a echipamentului nu interzice acest lucru, distanta fata de aliniament va fi aceeasi cu cea a cladirilor de locuit din UTR adiacente, cu conditia ca inaltimea cladirii sa nu depaseasca distanta dintre aliniamente; in caz contrar se aplica prevederile de la aliniatul anterior.
- E 2 - conform PUZ cu conditia ca retragerea de la aliniament sa fie de minim 10.0 metri

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- E 1+E 2 - conform PUZ
- conform normelor specifice si Regulamentului General de Urbanism
 - in cazul in care nu exista alte prevederi cladirea se va retrage fata de limitele laterale ale parcelei cu cel putin jumatate din inaltimea la cornise masurata in punctul cel mai inalt dar nu cu mai putin de 5.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- E 1+ E 2 + E 3 - conform PUZ ,normelor specifice si Regulamentului General de Urbanism
- in cazul in care nu exista alte prevederi cladirile de pe aceeasi parcela se vor dispune la o distanta egala cu jumatate din inaltimea cladirii celei mai inalte dar nu mai putin de 6.0 metri; distanta se poate reduce la jumatate numai daca pe fatadele respective nu sunt accese in cladire si nu sunt incaperi care necesita lumina naturala

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

E 1+ E 2 + E 3 - toate echipamentele publice vor avea asigurat un acces carosabil direct dintr-o circulație publică.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

E 1+ E 2 + E 3 - echipamentele publice vor avea asigurate parcaje conform normelor în spații rezervate din terenul propriu situate adiacent circulațiilor publice;

ARTICOLUL 10 - ÎNĂLTIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

E 1+E 2 - conform funcțiunii specifice sau conform PUZ și conform caracterului zonei și vecinătăților
E 3 - înălțimea clădirilor situate în regim de construire continuu dispuse pe aliniament va respecta înălțimea fronturilor în care acestea se înscriu și regula ca înălțimea clădirii să nu depășească distanța dintre aliniamente;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

E 1 + E 3 - aspectul clădirilor va exprima funcțiunea, se va înscrie în caracterul zonei și va ține seama de vecinătăți;

E 2 - aspectul clădirilor din zonele protejate se va aviza conform legii pe baza unor justificări suplimentare privind modul de înscriere în limitele de 100 metri față de monumentele de arhitectură existente și propuse

ARTICOLUL 12 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

E 1+ E 2 + E 3 - toate echipamentele publice vor fi racordate la rețelele publice de echipare edilitară

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

E 1+ E 2 + E 3 - conform normelor în vigoare

- spațiul liber dintre clădire și aliniament va fi tratat peisagistic și plantat în proporție de minim 40% cu arbori,

- parcajele vor fi înverzite cu un arbore la 4 mașini și înconjurate cu gard viu de 1,20 m. înălțime.

14. ÎMPREJMUIRI

E 1+ E 2 + E 3 - echipamentele publice vor fi înconjurate spre stradă cu un gard transparent, eventual decorativ, cu un soclu opac de 0.30 metri având înălțimea totală de maxim 2.20 m. și minim 1.80 m. dublat de un gard viu; pe limitele laterale și posterioare ale parcelei gardurile vor avea înălțimea de minim 2.20 m. și vor fi transparente sau semi opace în cazul învecinării cu spații plantate, locuințe colective medii și mari și circulații pietonale sau opace în cazul învecinării cu locuințe individuale și colective mici sau cu activități cu care se pot stanjeni reciproc;

E 3 - echipamentele publice din zonele protejate formate din fronturi continue dispuse pe aliniament vor adopta sistemul de acces prin ganguri iar gardurile de pe limitele laterale și posterioare vor fi opace și vor avea înălțimea de minim 2.20 metri.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

E 1+ E 2 + E 3 - conform normelor specifice pentru fiecare echipament;

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

E 1+ E 2 + E 3 - conform normelor specifice pentru fiecare echipament.

F : ZONA ACTIVITATILOR LEGATE DE CULTE**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona se compune dintr-o unica unitate teritoriala de referinta care contine lacasuri de cult si cladiri cu functiuni pentru culte.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

F - sunt admise urmatoarele utilizari:

- lacasuri de cult;
- servicii pentru culte;
- activitati sociale ale asociatiilor religioase;
- activitati complementare pentru bisericile parohiale din ansamblurile recent realizate pentru ritualuri religioase care nu pot avea loc in apartamentele blocurilor cu locuinte colective (de exemplu pentru priveghi la ritul ortodox).

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- F - pentru lacasurile de cult ortodoxe se va asigura spatiul necesar inconjurarii biserici de catre procesiunile de credinciosi;
- la celelalte culte se vor respecta cerintele specifice acestora.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

F - nu este cazul

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR**ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)**

F - parcela este construibila numai daca are acces direct dintr-o strada publica;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

F - pentru bisericile ortodoxe se va asigura o retragere de minim **6.0** metri de la aliniament;

- lacasurile pentru celelalte culte sau activitatile complementare vor respecta regulamentul de pe unitatile de referinta adiacente.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

F - bisericile ortodoxe vor fi retrase cu **10.0** metri de la limitele laterale si posterioare ale parcelelor;

- celelalte lacasuri de cult ca si oricare dintre activitatile complementare pot fi dispuse in regim de construire continuu sau discontinuu, respectand o retragere de la limita laterala a proprietatii de cel putin jumătate din inaltimea la cornise a volumului dominant dar nu mai puțin de **5.0** metri in cazul invecinarii cu o cladire retrasa de la limita parcelei; este obligatoriu ca noua cladire sa se alipeasca de calcanele cladirilor dispuse pe una sau pe ambele limite laterale ale parcelei;
- cladirile se vor retrage fata de limita posterioara la o distanta egala cu cel puțin jumătate din inaltimea volumului principal dar nu cu mai puțin de **5.0** metri

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

F - cladirile de pe aceeași parcelă se vor dispune la o distanță egală cu jumătate din înălțimea clădirii celei mai înalte dar nu mai puțin de 6.0 metri; distanța se poate reduce la jumătate numai dacă pe fațadele respective nu sunt accese în clădire și nu sunt încăperi care necesită lumina naturală

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

F - toate parcelele vor avea asigurat un acces carosabil direct dintr-o circulație publică.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

F - vor fi asigurate parcajele necesare în afara circulațiilor publice;

ARTICOLUL 10 - ÎNĂLTIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLADIRILOR

F - înălțimea clădirilor complementare situate în regim de construire continuă dispuse pe aliniament va respecta înălțimea fronturilor în care acestea se înscriu și regula ca înălțimea clădirii să nu depășească distanța dintre aliniamente;

- înălțimea clădirilor de cult nu se limitează.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

F - aspectul clădirilor va exprima funcțiunea, se va înscrie în caracterul zonei și va ține seama de vecinătăți;

- aspectul clădirilor din zonele protejate se va aviza conform legii pe baza unor justificări suplimentare privind modul de înscriere în limitele de 100 metri față de monumentele de arhitectură existente și propuse.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

F - toate cladirile vor fi racordate la rețelele publice de echipare edilitară.

13. SPATII LIBERE ȘI SPATII PLANTATE

F - conform normelor în vigoare

- spațiul liber dintre clădire și aliniament va fi tratat peisagistic și plantat în proporție de minim 40% cu arbori,

- terenul neocupat cu clădiri, trotuare de gardă și accese va fi înierbat și plantat cu un arbore la fiecare 100 mp.

14. IMPREJMUIRI

F - cladirile vor fi înconjurate spre stradă cu un gard transparent, eventual decorativ, cu un soclu opac de 0.30 metri având înălțimea totală de maxim 2.20 m. și minim 1.80 m. dublat de un gard viu;

- pe limitele laterale și posterioare ale parcelei gardurile vor avea înălțimea de minim 2.20 m. și vor fi transparente sau semi opace în cazul învecinării cu spații plantate, locuințe colective medii și mari și circulații pietonale sau opace în cazul învecinării cu locuințe individuale și colective mici sau cu activități cu care se pot stanjeni reciproc;

SECȚIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI**ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)**

F - conform caracteristicilor specifice fiecărui cult.

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

F - conform caracteristicilor specifice fiecărui cult.

L - ZONA DE LOCUIT**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona se compune din urmatoarele subzone si unitati de referinta:

- L 1** - Subzona locuintelor de tip rural cu anexe gospodaresti si gradini cultivate pentru productie agricola;
 - **L 1a** - subzona locuintelor individuale de tip rural cu anexe gospodaresti si gradini cultivate pentru productie agricola , cu regim de construire cuplat sau izolat, situate pe teren normal, avand inaltimea maxima P+1
 - **L 1b** - subzona locuintelor individuale de tip rural cu anexe gospodaresti si gradini cultivate pentru productie agricola , cu regim izolat de construire, situate pe versanti slab construiti , avand inaltimea maxima P+ mansarda;
- L 2** - Subzona locuintelor individuale si colective mici P+1,P+2
 - L 2a** - locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri situate in afara perimetrelor de protectie
 - L 2b** - locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri situate in interiorul perimetrelor de protectie
 - L 2c** - locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri situate in noile extinderi
- L 3** - Subzona locuintelor individuale si colective mici realizate pe baza unor lotizari anterioare cu P - P+2 niveluri
- L 4** - Subzona locuintelor colective medii si mari cu P+3 - P+10 niveluri, situate in ansambluri preponderent rezidentiale
- L 5** - Subzona locuintelor colective mari cu P+8 - P+10 niveluri, situate in ansambluri preponderent rezidentiale

L1 - SUBZONA LOCUINTELOR DE TIP RURAL CU ANEXE GOSPODARESTI SI GRADINI CULTIVATE PENTRU PRODUCTIE AGRICOLA.

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

Problemele ridicate de aceste subzone sunt urmatoarele:

- cu toate ca actuala densitate si utilizare a terenului sunt incompatibile cu modul de locuire urbana care presupune echiparea edilitara a locuintelor si absenta poluarii provocate de cresterea animalelor si intretinerea culturilor pentru productie, acest tip de locuire se mentine in mod limitat si provizoriu deoarece asigura integral sau partial mijloacele de subzistenta pentru cateva mii de locuitori. Pentru a se preveni disfunctionalitati importante in viitoarea dezvoltare a localitatii, prin Regulament nu se mai admite proliferarea acestui tip de locuire in intravilanul Municipiului;
- se limiteaza in unele colonii tendinta de realizare a unor false case de vacanta care depasesc statutul specific acestora, fiind de fapt locuinte permanente de tip urban.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

- L 1a** - locuinte individuale in regim de construire izolat cu P , P+1

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- L 1b** - locuinte individuale in regim de construire izolat cu P , P + mansarda, cu urmatoarele conditionari:

1. - nu se va construi pe pante mai mari de 5% in cazul versantilor slab construiti cu stabilitate generala neasigurata sau incerta fara studii geotehnice si lucrari speciale de consolidare;
2. - regimul de construire va fi numai izolat;
3. - se va sigura o greutate cat mai redusa a constructiilor ;
4. - lungimea maxima a laturilor in plan a cladirii nu va depasi 15.0 m.
5. - raportul dintre dimensiunile in plan ale laturilor cladirilor va fi cat mai apropiat de 1.0;
6. - inaltimea maxima recomandata este P + mansarda;
7. - se va asigura un procent de acoperire a suprafetei terenului cu cladiri si cu suprafete impermeabile sub 20%;
8. - plantarea se va face cu specii ale caror redacini contribuie la stabilizarea terenului.

L 1a + L 1b - se admite mansardarea cladirilor parter existente, cu luarea in calculul coeficientului de utilizare a terenului a unei suprafete desfasurate pentru nivelul mansardei de maxim 60% din aria unui nivel curent;

- se admit functiuni comerciale si servicii profesionale cu conditia ca suprafata acestora sa nu depaseasca 200 mp ADC si sa nu genereze transporturi grele; aceste functiuni vor fi dispuse la intersectii si se va considera ca au o arie de servire de 250 metri;

- se admite utilizarea terenului pentru productie, agricola

- se admite in anexele gospodaresti adpostirea animalelor (maxim 4 UVM), depozitarea rezidurilor si depozitarea produselor cu conditia ca intre acestea si locuintele de tip urban sau echipamentele publice sa se respecte o distanta de 25.0 metri .

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

L 1a + L 1b - se interzic urmatoarele utilizari:

- functiuni comerciale si servicii profesionale care depasesc suprafata de 200 mp ADC, genereaza un trafic important de persoane si marfuri, au program prelungit dupa orele 22.00, produc poluare;

- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat (peste 5 autovehicule mici pe zi sau transport greu), prin utilizarea incintei pentru depozitare si productie, prin deseurile produse ori prin programul de activitate;

- anexe pentru cresterea unui numar de animale peste 4 UVM

- depozitare en gros;

- depozitari de materiale refolosibile;

- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;

- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;

- activitati productive care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice;

- autobaze si statii de intretinere auto;

- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;

- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea rapida a apelor meteorice.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE ECHIPARE SI CONFIGURARE CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

L 1a - parcela se considera construabila daca are o suprafata de minim 500 mp. si un front la strada de minim 12.0 m.

- parcela este accesibila dintr-un drum public direct sau prin servitute de trecere legal obtinuta de minim 3.0 m.;

L 1b - parcela se considera construibilă dacă se respectă cumulativ următoarele condiții, ținându-se seama de dimensiunea maximă admisă a clădirii de 15.0 x 15.0 metri (225 mp.) și de limitarea mineralizării și acoperirii cu construcții a parcelei la maxim 20% (ceea ce, adăuga la suprafața construită a locuinței încă circa 80 mp. pentru anexe, garaj, trotuare de gardă, accese, curte pavată):

- parcela are suprafața minimă de 1500 mp. și un front la stradă de minim 15.0 m.;
- adâncimea parcelei este mai mare sau egală cu lățimea;
- parcela este accesibilă dintr-un drum public direct sau prin servitute de trecere legal obținută printr-o trecere de minim 3.0 m.;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚA DE ALINIAMENT

L 1a + L 1b - clădirile se vor retrage de la aliniament cu o distanță de minim 4.0 metri.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚA DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

L 1a + L 1b - clădirile vor fi dispuse numai izolat și se vor retrage față de limitele laterale ale parcelei cu minim jumătate din înălțimea la cornișe măsurată în punctul cel mai înalt față de teren dar nu mai puțin de 3.0 metri.

- se interzice dispunerea clădirilor cu călcâni pe una dintre limitele laterale de proprietate

L 1a + L 1b - retragerea față de limita posterioară a parcelei va fi egală cu jumătate din înălțimea la cornișe măsurată în punctul cel mai înalt față de teren dar nu mai puțin de 5.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚA DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELA

L 1a - distanța minimă dintre clădirile de pe aceeași parcelă va fi egală cu înălțimea la cornișe a clădirii celei mai înalte măsurată în punctul cel mai înalt față de teren dar nu mai puțin de 4.0 metri;

L 1b - distanța minimă dintre clădirile de pe aceeași parcelă va fi egală cu înălțimea la cornișe a clădirii celei mai înalte măsurată în punctul cel mai înalt față de teren dar nu mai puțin de 6.0 metri;

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

L 1a + L 1b - parcela va avea asigurat un acces carosabil dintr-o circulație publică în mod direct sau prin drept de trecere legal obținut prin una din proprietățile învecinate de minim 3.0 metri lățime;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

L 1a + L 1b - stationarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei, deci în afara circulațiilor publice;

ARTICOLUL 10 - ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

L 1a - înălțime maximă admisibilă la cornișe - 7.0 metri (P+1)

L 1b - înălțime maximă admisibilă la cornișe - 4.0 metri (P, P + M)

L 1a + L 1b - înălțimea acoperișului nu va depăși gabaritul unui cerc cu rază de 7.0 m. cu centrul pe linia cornișei sau stresinei;

- înălțimea anexelor lipite de limita proprietății nu vor depăși înălțimea gardului (2.20 m.)

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR

L 1a + L 1b - cladirile noi sau modificarile / reconstrucțiile de cladiri existente se vor integra in caracterul general al zonei si se vor armoniza cu cladirile invecinate ;

- toate cladirile vor fi prevazute cu acoperis din materiale durabile;
- se interzice folosirea asbocimentului si a tablei stralucitoare de aluminiu pentru acoperirea cladirilor, garajelor si anexelor.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

L 1a + L 1b - toate cladirile vor fi racordate la rețelele tehnico-edilitare publice;

- toate noile bransamente pentru electricitate si telefonie vor fi realizate ingropat;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV;
- se va asigura in mod special evacuarea rapida si captarea apelor meteorice in rețeaua de canalizare;

L 1b - pentru instalatiile de apa si canal se vor prevedea galerii ranforsate

13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

L 1a + L 1b - spatiile libere vizibile din circulatiile publice vor fi tratate ca gradini de fatada;

- spatiile neconstruite si neocupate de accese, trotuare de garda si gradina cultivata vor fi inierbate si plantate cu un arbore la fiecare 100 mp.;

14. IMPREJMUIRI

L 1a + L 1b - gardurile spre strada vor avea inaltimea de maxim 2.20 m. si minim 1.80 metri din care un soclu opac de 0.30 m. si o parte transparenta din metel sau lemn dublata de gard viu;

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

L 1a - POT maxim = 45 %

L 1b - POT maxim = 15%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

L 1a - CUT maxim pentru inaltime P = 0.4 mp.ADC/mp.teren

- CUT maxim pentru inaltime P+1 = 0.8 mp.ADC/mp.teren

L 1b - CUT maxim pentru inaltime P = 0.15 mp.ADC/mp.teren

- CUT maxim pentru inaltime P+M = 0.24 mp.ADC/mp.teren

L 2 - SUBZONA LOCUINTELOR INDIVIDUALE SI COLECTIVE MICI P+1, P+2

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

- locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri in regim de construire insiruit, cuplat sau izolat

- in functie de conditiile geotahnice se pot realiza constructii terasate

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- se admite mansardarea cladirilor existente, cu luarea in calculul coeficientului de utilizare a terenului a unei suprafete desfasurate pentru nivelul mansardei de maxim 60% din aria unui nivel curent;
- se admit functiuni comerciale, si servicii profesionale cu conditia ca suprafata acestora sa nu depaseasca 200 mp ADC si sa nu genereze transporturi grele; aceste functiuni vor fi dispuse la intersectii si se va considera ca au o arie de servire de 250 metri;
- realizarea locuintelor este conditionata de existenta unui PUZ aprobat conform legii;
- pentru terenurile situate pe pante mai mari de 5% se vor efectua studii geotehnice in vederea stabilirii riscurilor de alunecare, a masurilor de stabilizare a terenului si a conditiilor de realizare a constructiilor, inclusiv a celor terasate.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- se interzic urmatoarele utilizari:
- functiuni comerciale si servicii profesionale care depasesc suprafata de 200 mp. ADC, genereaza un trafic important de persoane si marfuri, au program prelungit dupa orele 22.00, produc poluare;
- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat (peste 5 autovehicule mici pe zi sau transport greu), prin utilizarea incintei pentru depozitare si productie, prin deseurile produse ori prin programul de activitate;
- anexe pentru cresterea animalelor pentru productie si subzistenta;
- depozitare en gros;
- depozitari de materiale refolosibile;
- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
- activitati productive care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice;
- autobaze si statii de intretinere auto;
- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea rapida a apelor meteorice.

SECTIUNEA II CONDITII DE AMPLASARE ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- se considera construibile parcelele care indeplinesc urmatoarele conditii cumulate:

(1) - dimensiuni minime:

regimul de construire	dimensiune minima in cazul concesiarii terenului*		dimensiune minima in zone protejate		dimensiune minima in alte zone	
	suprafata mp.	front m.	suprafata mp.	front m.	suprafata mp.	front m.
insiruit	150	8	250	10	150	8
cuplat	200	12	350	12	250	12
izolat	200	12	350	14	350	14
parcela de colt	-	-	reducere cu 50mp	Reducere front cu 25% pentru fiecare fatada	reducere cu 50mp	reducere front cu 25% pentru fiecare fatada

* - conform Regulamentului General de Urbanism

(2) - adancimea parcelei sa fie mai mare sau cel putin egala cu latimea acesteia;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- cladirile se dispun pe aliniament cu exceptia celor a caror inaltime depaseste distanta dintre aliniamente, caz in care se vor retrage cu diferenta dintre inaltime si distanta dintre aliniamente dar nu cu mai putin de 4.0 metri;
- cladirile se vor retrage de la aliniament cu minim 4.0 metri pe strazi de categoria III si 5.0 metri pe strazi de categoria II si I.
- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
- cladirile se vor retrage fata de aliniament cu o distanta de minim 5.0 metri pentru a permite in viitor parcare a celei de a doua masini in afara circulatiilor publice si pentru a permite plantarea corecta a unor arbori in gradina de fatada fara riscul de deteriorare a gardurilor si trotuarelor de protectie
- in cazul cladirilor insiruite pe parcelele de colt nu se admit decat cladiri cu fatade pe ambele strazi (semi-cuplate sau izolate)

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- cladiria construita in regim insiruit se va dispune cu calcane avand o adancime de maxim 15.0 metri pe limitele laterale ale parcelei, cu exceptia celor de colt care vor intoare fatade spre ambele strazi;
- in cazul segmentarii insuirii, spre interspatiu se vor intoarece fatade care vor fi retrase de la limita proprietatii la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea la cornise in punctul cel mai inalt fata de teren dar nu cu mai putin de 3.0 metri; se va respecta aceeasi prevedere si in cazul in care insuirea este invecinata cu o functiune publica sau cu o unitate de referinta avand regim de construire discontinuu;
- - cladirile semi-cuplate se vor alipi de calcanul cladirii de pe parcela alaturata si se vor retrage fata de cealalta limita la o distanta de cel putin jumatate din inaltimea la cornise in punctul cel mai inalt fata de teren dar nu cu mai putin de 3.0 metri; in cazul in care parcela se invecineaza pe ambele limite laterale cu cladiri retrase fata de limita proprietatii avand fatade cu ferestre, cladirea se va realiza in regim izolat;
- - cladirile se vor retrage fata de limitele laterale ale parcelei cu cel putin jumatate din inaltimea la cornise dar nu cu mai putin de 3.0 metri.
- conform PUZ, cu respectarea conditionarilor anterioare de la articolul 6;
- in cazul loturilor putin adanci se accepta retragerea cladirilor izolate pe latura posterioara a parcelei numai in cazul in care pe aceast limita exista deja calcanul unei cladiri principale de locuit iar adosarea respecta inaltimea si latimea acestui calcan, prevederea nefiind valabila in cazul unor anexe si garaje.
- retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi egala cu jumatate din inaltimea la cornise masurata in punctul cel mai inalt fata de teren dar nu mai putin de 5.0 metri;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- distanta minima dintre cladirile de pe aceeași parcela va fi egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii celei mai inalte dar nu mai putin de 4.0 metri;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

- parcela este construibilă numai dacă are asigurat un acces carosabil de minim 4.0 metri latime dintr-o circulație publică în mod direct sau prin drept de trecere legal obținut prin una din proprietățile învecinate;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

- stationarea autovehicolelor se admite numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

- inaltimea maxima a cladirilor va fi P+2 (10 metri)
- se admit depasiri de 1-2metri numai pentru alinierea la cornisa cladirilor invecinate in cazul regimului de construire insiruit sau cuplat;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

- cladirile noi sau modificarile / reconstructiile de cladiri existente se vor integra in caracterul generala al zonei si se vor armoniza cu cladirile invecinate ca arhitectura si finisaje;
- toate cladirile vor fi prevazute cu acoperis
- garajele si anexele vizibile din circulatiile publice se vor armoniza ca finisaje si arhitectura cu cladirea principala;
- se interzice folosirea asbocimentului si a tablei stralucitoare de aluminiu pentru acoperirea cladirilor,garajelor si anexelor.
- -orice interventii in zona protejata se vor aviza in conditiile legii.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

- toate cladirile vor fi racordate la retelele tehnico-edilitare publice;
- la cladirile dispuse pe aliniament ca racordarea burlanelor la canalizarea pluviala va fi facuta pe sub trotuare pentru a se evita producerea ghetii;
- se va asigura in mod special evacuarea rapida si captarea apelor meteorice in reseaua de canalizare;
- toate noile bransamente pentru electricitate si telefonie vor fi realizate ingropat;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si se recomanda evitarea dispunerii vizibile a cablurilor CATV.

13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

- spatiile libere vizibile din circulatiile publice vor fi tratate ca gradini de fatada;
- spatiile neconstruite si neocupate de accese si trotuare de garda vor fi inierbate si plantate cu un arbore la fiecare 100 mp.;
- se recomanda ca pentru imbunatatirea microclimatului si pentru protectia constructiei sa se evite impermeabilizarea terenului peste minimum necesar pentru accese;
- in zonele de versanti se recomanda plantarea speciilor de salcam, fag, plop, frasin si alte specii a caror radacini contribuie la stabilizarea terenurilor.

14. IMPREJMUIRI

- imprejmuirile spre strada vor avea inaltimea de maxim 2.20 metri si minim 1.80 metri din care un soclu opac de 0.30 si o parte transparenta dublata sau cu gard viu;
- - gardurile spre limitele separative ale parcelelor vor fi opace cu inaltimi da`maxim 2.20 metri.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 35%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- L 3a + L 3b + L 3c - CUT maxim pentru înalțimi P+1 = 0.6 mp.ADC/mp.teren
- CUT maxim pentru înalțimi P+2 = 0.9 mp.ADC/mp.teren

L 3 - SUBZONA LOCUINTELOR INDIVIDUALE SI COLECTIVE MICI CU P - P+2 REALIZATE PE BAZA UNOR LOTIZARI ANTERIOARE NIVELURI

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

Subzona se compune din tipuri de lotizari anterioare cu locuinte individuale si colective mici:

Problemele ridicate de aceasta subzona sunt variate, unele lotizari constituind reper pentru cel mai înalt nivel de locuire, motiv pentru care sunt protejate altele, mai modeste fiind viabile sau se aflându-se într-un stadiu avansat de uzura. Toate dimensiunile loturilor precum si regulile după care au fost realizate inițial raman si astăzi valabile. În timp, în unele cazuri au apărut modificari, adăugiri si insertii de alte clădiri, generand situatii necorespunzatoare pentru vecinatati

Procesul de reconstrucție si modernizare a locuințelor de pe aceste lotizari este normal si inevitabil dar tranziția la case mult mai mari si cu un număr mai ridicat de niveluri este considerata ca fiind o potentiala cauza de deteriorare a calitatii locuirii si de nemulțumiri ale locuitorilor datorite reducerii însoțirii, iluminării naturale, intimitatii locuințelor si aparitiei disonanțelor într-o zona coerenta, toate acestea avand cu efecte negative asupra valorii proprietatii si indirect asupra veniturilor la bugetul local.

Cea mai dificila problema este ridicata de lotizarile cu case standard cuplate în care refacerea unei unitati de locuire semi-cuplata impune lucrari similare pentru unitatea cu care se cupleaza, mai ales dacă între cele doua constructii exista numai un zid comun.

Din aceste motive pentru eliberarea autorizatiei de construire se impune prezentarea unui plan de situatie cu integrarea în lotizare care sa ilustreze respectarea regulilor proprii lotizarii respective.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

- locuinte izolate
- locuinte cuplate
- locuinte izolate si cuplate

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- se admit functiuni comerciale si servicii profesionale cu conditia ca suprafata acestora sa nu depaseasca 200 mp ADC si sa nu afecteze linistea, securitatea si salubritatea zonei;
- se admite pentru modernizarea dotarii locuințelor, extinderea clădirii în partea posterioara cu o suprafata construita la sol de maxim 12.0 m.p.
- orice modificare a volumetriei si arhitecturii fatadelor va necesita justificari suplimentare pentru integrarea în caracterul zonei si va avea avize de specialitate conform legii.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- se interzic urmatoarele utilizari:

- functiuni comerciale si servicii profesionale care depasesc suprafata de 200 mp. ADC, genereaza un trafic important de persoane si marfuri, au program prelungit dupa ora 22.00, produc poluare.
- activitati productive poluante, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
- constructii provizorii de orice natura;
- depozitare en gros;
- depozitari de materiale re folosibile;
- platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
- cresterea animalelor pentru subzistenta;
- depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
- activitati care utilizeaza pentru depozitare si productie terenul vizibil din circulatiile publice sau din institutiile publice;
- lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile de pe parcelele adiacente;
- ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea apelor pe parcelele vecine sau care impiedica evacuarea si colectarea apelor meteorice.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE ECHIPARE SI CONFORMARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- se mentin dimensiunile si forma parcelarului initial care variaza intre 300 si 500 mp. si au in general frontul la strada cuprins intre 12 - 14 metri pentru constructiile cuplate si 15 - 18 metri pentru constructiile izolate;
- daca o parcela neconstruita dintr-o lotizare are suprafata si un front de dimensiuni mai mici decat celelalte parcele (de exemplu parcelele de colt), se poate considera construibila numai daca terenul nu provine din subinpartirea anterioara a unei parcele de dimensiuni normale pentru lotizarea respectiva, are o suprafata mai mica cu cel mult 50.0 mp. si un front la strada (sau ambele fronturi in situatia de parcele de colt) mai redus cu cel mult 25%;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- se mentin retragerile din planurile initiale de lotizare care variaza de la lotizare la lotizare intre dispunerea cladirilor pe aliniament si circa 4.0 s 5.0 metri;
- se mentine limita pana la care se considera in planurile initiale parcela construibila (aliniament posterior).

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- cladirile vor respecta regimul de construire propriu lotizarii;
- retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi determinata de aliniamentul posterior al lotizarii care va putea fi depasit numai pentru extinderi in suprafata de maxim 12.0 mp. construiti la sol si numai in cazul in care distanta fata de limita posterioara va ramane egala cu jumatate din inaltime dar nu putin de 5.0 metri;
- cladirile se vor dispune respectand sistemul de cuplare pe o adancime care nu va depasi 15 metri de la aliniament, cu o retagere fata de limita laterala opusa a parcelei egala cu jumatate din inaltimea la cornise dar nu mai putin de 3.0 metri;
- se interzice dispunerea cladirilor semicuplate cu calcanul vizibil din circulatia publica cu exceptia cazului in care una dintre cladirile de pe loturile invecinate incalca regula de cuplare iar noua cladire respecta regula valabila pentru intreaga lotizare;
- in cazul unui lot remanent impar, in care cladirile de pe ambele parcele laterale sunt cuplate si sunt retrase de la limita parcelei prezintand fatade cu ferestre ale unor incaperi locuibile, cladirea

se realiza izolat si va retrage de la limitele laterale ale parcelei la o distanta egala cu jumatate din inaltimea la cornise dar nu cu mai putin de 3.0 metri daca frontul parcelei este de minim 12.0 m.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE PARCELA

ACEEASI

- garajele si alte anexe se pot amplasa pe limita de proprietate cu conditia sa nu depaseasca inaltimea gardului catre parcelele invecinate (2.20 m.)

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

- parcela este construabila numai daca are asigurat un acces carosabil de minim 4.0 metri latime dintr-o circulatie publica in mod direct sau prin drept de trecere legal obtinut prin una din proprietatile invecinate;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

- stationarea autovehicolelor se admite numai in interiorul parcelei, deci in afara circulatiilor publice;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

- inaltimea maxima a cladirii masurata de la nivelul terenului la cornise va respecta inaltimea maxima prevazuta prin proiectului initial al lotizarii;
- se admite mansardarea cladirilor existente cu conditia luarii in calculul CUT a unei suprafete suplimentare de minim 60% din aria construita la sol a cladirii;
- se interzice supraetajarea cladirilor standardizate cuplate daca nu se respecta Articolul 6 si daca nu se realizeaza simultan supraetajarea ambelor cladiri cuplate;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

- cladirile noi sau modificarile / reconstrucțiile de cladiri existente se vor integra in caracterul generala al zonei si se vor armoniza cu cladirile invecinate ca arhitectura si finisaje;
- toate cladirile vor fi prevazute cu acoperis
- garajele si anexele vizibile din circulatiile publice se vor armoniza ca finisaje si arhitectura cu cladirea principala;
- se interzice folosirea asbocimentului si tablei stralucitoare de alumiu pentru acoperirea cladirilor, garajelor si anexelor;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

- toate cladirile vor fi racordate la retelele tehnico-edilitare publice;
- se va asigura in mod evacuarea rapida si captarea apelor meteorice in retea de canalizare;
- toate noile bransamente pentru electricitate si telefonie vor fi realizate ingropat;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si se recomanda evitarea dispunerii vizibile a cablurilor TV;

13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

- spatiile libere vizibile din circulatiile publice vor fi tratate ca gradini de fatada
- spatiile neconstruite si neocupate de accese si trotuare de garda vor fi inierbate si plantate cu un arbore la fiecare 100 mp.
- se recomanda ca pentru imbunatatirea microclimatului si pentru protectia constructiei sa se evite impermeabilizarea terenului peste minimum necesar pentru accese;

- in zonele de versanti se recomanda speciile a caror radacini contribuie la stabilizarea terenului.

14. IMPREJMUIRI

- se va mentine caracterul existent al imprejmuirilor astfel:
- gardurile spre strada vor fi transparente, vor avea maxim 2.20 m. inaltime si minim 1.80 m. inaltime din care un soclu opac de 0.30 si vor fi dublate de gard viu;
- gardurile spre limitele separative vor putea fi opace cu inaltime da maxim 2.20 metri care vor masca spre vecini garaje, sere, anexe.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 30%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim pentru inaltime P+1 = 0.6 mp.ADC/mp.teren
- CUT maxim pentru inaltime P+2 = 0.9 mp.ADC/mp.teren

L 4 – SUBZONA LOCUINTELOR COLECTIVE MEDII (P+3.4) SAU MEDII SI INALTE (P+3 - P+8.10) SITUATE IN ANSAMBLURI PREPONDERENT REZIDENTIALE

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

Pentru ansamblurile existente, noile cerinte ale locuitorilor si disfunctionalitatile cauzate de nerespectarea proiectelor initiale sau de unele modificari arbitrare ale cadrului construit si amenajat vor impune interventii corective pentru care va fi necesar sa se elaboreze PUZ-uri partiale avand urmatoarele obiective:

- (1) clarificarea diferentierii apartenentei terenurilor publice (circulatii publice, echipamente publice, spatii plantate publice, fasii de teren aferent retelelor edilitare publice etc) de cele care vor reveni in indiviziune proprietarilor (persoane fizice sau juridice), urmand a fi gestionate de catre asociatiile de locatari, sau diverse societati economice mixte;
- (2) eliminarea cauzelor disfunctionalitatilor si poluarilor care nemultumesc locuitorii;
- (3) refacerea amenajarilor exterioare si in special a spatiilor plantate si de joc pentru copii;
- (4) extinderea si completarea echipamentelor publice deficitare;
- (5) ameliorarea aspectului cladirilor si amenajarilor;
- (6) diminuarea insecuritatii si infractionalitatii prin delimitarea si marcarea / ingradirea spatiilor aferente locuintelor colective pe grupari de blocuri;
- (7) introducerea unor rezolvari alternative civilizate la prolifererea abuziva a garajelor individuale.
- (8) adecvarea la situatia de localizare in zona de protectia a monumentelor de arhitectura.

Pentru noile ansambluri rezidentiale situate in extinderea intravilanului se vor realiza operatiuni urbanistice pe baza unor Planuri Urbanistice Zonale cu urmatoarele recomandari:

- (1) - operatiunile sa se realizeze in parteneriat public-privat, sectorului public revenindu-i responsabilitati privind operatiunile funciare prealabile, lucrarile principale de infrastructura, echipamentele publice, locuintele sociale si amenajarile plantate publice precum si garantarea calitatii generale a operatiunii in care intra bani publici;
- (2) - marimea unei operatiuni sa nu depaseasca un numar de maxim 1000 locuinte;
- (3) - locuintele sociale sa fie integrate intr-o pondere de maxim 30% in orice operatiune de construire a locuintelor.

(4) – sa se urmareasca adecvarea sistemului constructiv la cerintele geotehnice de construire pe terenuri in panta.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

- sunt admise urmatoarele utilizari:

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

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- locuintele din cladiri colective medii pot fi de standard mediu sau ridicat dar locuintele din cladiri colective inalte pot fi numai de standard ridicat date fiind costurile mai ridicate de intretinere;
- locuintele sociale nu vor depasi 20%-30% din numarul total al locuintelor dintr-o operatiune urbanistica, nu vor fi dispuse in cladiri colective inalte si nu vor distona in nici o privinta in raport cu locuintele in proprietate privata;
- se admit echipamente publice la parterul blocurilor de locuit cu urmatoarele conditii:
- dispensarele de la parterul blocurilor vor avea un acces separat de cel al locatarilor;
- cresele si gradinitile vor avea un acces separat de cel al locatarilor si vor dispune in utilizare exclusiva de o suprafata minima de teren de 100 mp.;
- se admite conversia locuintelor de la parter in spatii comerciale exclusiv pentru produse cerute de aprovizionarea zilnica, numai la intersectii de strazi si numai in limitele unei raze de servire de 250 metri.
- se admit spatii pentru administrarea grupurilor de peste 50 - 70 apartamente proprietate privata, eventual cu locuinta administratorului/portarului angajat permanent.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- se interzice conversia locuintelor existente din cladirile colective in alte functiuni sau construirea unor locuinte colective mixtate cu alte functiuni cu exceptia celor specificate la Articolul 2;
- se interzice utilizarea spatiilor care deja au facut obiectul conversiei pentru depozite, alimentatie publica si alte activitati de natura sa incomodeze locuintele;
- se interzic urmatoarele lucrari:
 - ~ activitati productive;
 - ~ constructii provizorii de orice natura;
 - ~ depozitare en gros sau mic-gros;
 - ~ depozitari de materiale re folosibile;
 - ~ platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
 - ~ depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
 - ~ autobaze;
 - ~ statii de intretinere auto;
 - ~ lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile invecinate;
 - ~ ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea necontrolata a apelor meteorice sau care impiedica evacuarea si colectarea acestora.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFORMARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform PUZ

- cladirile de locuit pot fi dispuse fiecare pe un lot propriu avand acces direct dintr-o circulatie publica sau pot fi grupate pe un teren utilizat in comun cu accesele asigurate din circulatia publica prin intermediul unor circulatii private;
- se interzice introducerea in lotizarile anterioare protejate a locuintelor colective medii prin unificarea parcelelor si ridicarea nivelului de inaltime.
- in zona protejata locuintele colective medii vor mentine caracteristicile parcelerului existent sau amprentele acestuia in cazul unificarii mai multor parcele si il vor exprima volumetric prin segmentarea fatadelor.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATĂ DE ALINIAMENT

- conform PUZ cu urmatoarele recomandari privind zonele de extindere:
- cladirile se vor retrage de la aliniament cu minim 4.0 metri pe strazi de categoria III si 6.0 metri pe strazi de categoria II si I, dar nu cu mai putin decat diferenta dintre inaltimea constructiilor si distanta dintre aliniamente;
- se va respecta situatia din zona protejata in cazul existentei retragerilor de la aliniament, retragerea noilor cladiri fiind egala cu diferenta dintre inaltimea la cornise a cladirii si distanta dintre aliniamente dar nu cu mai putin de 4.0 metri;
- in cazul situarii in intersectii, noile cladiri vor asigura racordarea intre aliniamentele diferite ale strazilor prin intoarcerea retragerii de al aliniament si pe strada avand cladirile dispuse pe aliniament pe o distanta egala cu cea dintre aliniamentele fronturilor opuse, cu conditia sa nu ramana calcane vizibile.
- cladirile se pot dispune pe aliniament numai pe strazi secundare sau private cu conditia ca inaltimea cladirilor sa nu fie mai mare decat distanta dintre aliniamente; in caz contrar cladirea se va retrage de la aliniament cu minim 4.0 metri;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari pentru zonele de extindere:
- cladirile izolate vor avea fatade laterale si se vor retrage de la limitele parcelei la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren;
- cladirile se pot cupla pe una dintre laturile laterale ale parcelei pe o adancime de maxim 15.0 metri de la aliniament, fiind retrase fata de cealalta limita laterala cu o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren;
- cladirile care se inscriu in regim de construire continuu se alipesc pe o adancime de maxim 15.0 metri de calcanele situate pe limitele laterale ale parcelelor cu exceptia parcelelor de colt unde se va intoarce fatada in conditiile de aliniere ale strazii laterale;
- retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi cel putin egala cu inaltimea cladirii;
- in functie de regimul de construire, cladirea se alipeste pe o adancime de maxim 15.0 metri fie de doua calcane de pe limitele parcelei, fie daca exista pe o limita un calcan iar fata de cealalta limita cladirea invecinata este retrasa, noua cladire se alipeste de calcanul existent si se retrage de cealalta limita la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii. In cazul cladirilor izolate, retragerea fata de limitele laterale ale parcelei va fi la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren daca pe fatadele cladirilor invecinate sunt ferestre ale unor incaperi de locuit; distanta se poate reduce la jumatate dar nu mai putin de 3.0 metri in cazul in care pe fatadele laterale ale cladirilor invecinate sunt numai ferestre ale dependintelor si casei scarii.
- retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren dar nu mai putin de 5.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- conform PUZ cu următoarele conditionari:

- între fatadele care spre care sunt orientate camere de locuit distanța va fi egală cu înălțimea clădirii celei mai înalte; distanța se poate reduce la jumătate în cazul în care pe fatadele opuse sunt numai ferestre ale dependintelor și ale casei scării.

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE

- clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică fie direct fie, în cazul utilizării terenului în comun de către mai multe clădiri, prin intermediul unei străzi private;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

- conform PUZ și normelor în vigoare - stationarea autovehiculelor va fi asigurată în afara spațiilor publice;

ARTICOLUL 10 - ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLADIRILOR

- conform PUZ cu următoarele conditionari:

- înălțimea maximă admisibilă este egală cu distanța dintre aliniamente; în cazul în care înălțimea depășește distanța dintre aliniamente, clădirea se va retrage de la aliniament la o distanță egală cu diferența dintre acestea dar nu mai puțin de 4.0 metri;
- în cazul volumelor situate pe colț, la racordarea între străzi având regim diferit de înălțime, dacă diferența este de un singur nivel, se va prelungi regimul cel mai înalt spre strada secundară pe întreaga parcelă; dacă regimul diferă cu două niveluri se va realiza o descrescere în trepte, primul tronson prelungind înălțimea clădirii de pe strada principală pe o lungime minimă egală cu distanța dintre aliniamente.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

- conform PUZ, cu condiția integrării în particularitățile zonei și armonizării cu vecinătățile imediate;

ARTICOLUL 12 - CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- conform PUZ cu următoarele conditionari:

- toate construcțiile vor fi racordate la rețelele edilitare publice;
- se interzice dispunerea antenelor TV-satelit în locuri vizibile din circulațiile publice și dispunerea vizibilă a cablurilor CATV

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- conform PUZ cu următoarele conditionari:

- terenul liber rămas în afara circulațiilor, parcajelor și circulațiilor va fi plantat cu un arbore la fiecare 100 mp.
- terenul amenajat ca spații de joc, de odihnă și grădini de fatadă decorative va reprezenta cel puțin 50% din suprafața totală a terenului;
- în orice operațiune efectuată pe un teren mai mare de 5000 mp. se va prevedea ca din aceste spații minimum 10% să fie destinate folosinței în comun

14. IMPREJMUIRI

- in cazul cladirilor izolate sau cuplate retrase de la strada, gardurile spre strada vor fi transparente, vor avea inaltimea de maxim 2.20 m. si minim 1.80 din care soclu opac de circa 0.30 m. partea superioara fiind realizata din fier sau plasa metalica si dublate de un gard viu; imprejmuirile de pe limitele laterale si posterioare ale parcelelor vor fi opace din zidarie sau lemn, vor avea inaltimea de 2.20 metri si panta de scurgere va fi orientata spre parcela proprietarului imprejmuirii.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim P+4,8 = 20%
- POT maxim P+3.4 = 30%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim P+4,8 = 1.0
- CUT maxim P+3.4 = 0.8

L 5 - SUBZONA LOCUINTELOR COLECTIVE INALTE CU P+8 - P+10 NIVELURI, SITUATE IN ANSAMBLURI PREPONDERENT REZIDENTIALE:

GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

Noile cerinte ale locuitorilor, disfunctionalitatile existente si costurile mai ridicate de intretinere a acestor locuinte vor impune interventii corective pentru care va fi necesar sa se elaboreze PUZ-uri partiale avand urmatoarele obiective:

- (1) ridicarea acestei categorii de locuinte la un standard ridicat sau chiar de lux;
- (2) clarificarea diferentierii apartenentei terenurilor publice (circulatii publice, echipamente publice, spatii plantate publice, fasii de teren aferent retelelor edilitare publice etc) de cele care vor reveni in diviziune proprietarilor (persoane fizice sau juridice), urmand a fi gestionate de catre asociatiile de locatari, sau diverse societati economice mixte;
- (3) eliminarea cauzelor disfunctionalitatilor si poluarilor care nemultumesc locuitorii;
- (4) refacerea amenajarilor exterioare si in special a spatiilor plantate si de joc pentru copii;
- (5) extinderea si completarea echipamentelor publice deficitare;
- (6) ameliorarea aspectului cladirilor si amenajarilor;
- (7) diminuarea insecuritatii prin delimitarea si marcarea / ingradirea spatiilor aferente locuintelor colective pe grupari de blocuri sau blocuri izolate;
- (8) introducerea unor rezolvari alternative civilizate la proliferarea abuziva a garajelor individuale.
- (9) adecvarea la situatia de localizare in zona de protectia a monumentelor de arhitectura.

Cladirile inalte situate in zonele de protectie se mentin in situatia actuala. Se considera inoportun ca in viitor sa se mai dispuna blocuri inalte de locuit in zonele protejate.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA

ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE

- sunt admise urmatoarele utilizari:
 - locuinte in proprietate de standard ridicat;
 - amenajari aferente locuintelor: cai de acces carosabile si pietonale private, parcaje, garaje semi-ingropate si subterane, spatii plantate, locuri de joaca pentru copii, spatii pentru sport si loisir (eventual piscina descoperita), constructii pentru echiparea tehnica, imprejmuiri;

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

- se admit spatii pentru administrarea grupurilor de peste 30 - 60 apartamente proprietate privata, eventual cu locuinta administratorului/portarului angajat permanent.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- se interzice conversia locuintelor in alte functiuni;
- se interzice dispunerea locuintelor sociale in cladiri inalte;
- se interzic urmatoarele lucrari:
 - ~ activitati comerciale si productive;
 - ~ constructii provizorii de orice natura;
 - ~ depozitare en gros sau mic-gros;
 - ~ depozitari de materiale re folosibile;
 - ~ platforme de pre colectare a deseurilor urbane;
 - ~ depozitarea pentru vanzare a unor cantitati mari de substante inflamabile sau toxice;
 - ~ autobaze;
 - ~ statii de intretinere auto;
 - ~ lucrari de terasament de natura sa afecteze amenajarile din spatiile publice si constructiile invecinate;
 - ~ ori ce lucrari de terasament care pot sa provoace scurgerea necontrolata a apelor meteorice sau care impiedica evacuarea si colectarea acestora.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFORMARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform PUZ
- cladirile de locuit pot fi dispuse fiecare pe un lot propriu avand acces direct dintr-o circulatie publica sau pot fi grupate pe un teren utilizat in comun cu accesele asigurate din circulatia publica prin intermediul unor circulatii private;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- conform PUZ cu urmatoarele recomandari privind zonele de extindere:
- cladirile se vor dispune izolat si se vor retrage de la aliniament cu minim 4.0 metri pe strazile de categoria III si 6.0 metri pe cele de categoria II sau I, dar nu cu mai putin decat diferenta dintre inaltimea constructiilor si distanta dintre aliniamente;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari pentru zonele de extindere:
 - cladirile izolate vor avea fatade laterale si se vor retrage de la limitele parcelei la o distanta cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren; aceasta distanta se poate reduce la jumatate daca segmentele de fatada care se opun nu au ferestre ale camerelor de locuit.
 - retragerea fata de limita posterioara a parcelei va fi cel putin egala cu jumatate din inaltimea la cornise a cladirii masurata in punctul cel mai inalt fata de teren dar nu mai putin de 5.0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
 - intre fatadele care spre care sunt orientate camere de locuit distanta va fi egala cu inaltimea cladirii celei mai inalte; distanta se poate reduce la jumatate in cazul in care pe fatadele opuse sunt numai ferestre ale dependintelor si ale casei scarii.

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

- cladirile vor avea asigurat in mod obligatoriu accesul dintr-o circulatie publica fie direct fie, in cazul utilizarii terenului in comun de catre mai multe cladiri, prin intermediul unei strazi private;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

- conform PUZ si normelor in vigoare
- stationarea autovehicolelor va fi asigurata in afara spatiilor publice;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
 - inaltimea maxima admisibila este P + 10 niveluri; in cazul in care inaltimea depaseste distanta dintre aliniamentele, cladirea se va retrage de la aliniament la o distanta egala cu diferenta dintre acestea dar nu mai putin de 4.0 metri;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

- conform PUZ, cu conditia integrarii in particularitatile zonei si armonizarii cu vecinatatile imediate;
- terasele vizibile de pe inaltimele inconjuratoare vor fi inverzite pe minim 70% din suprafata;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
 - toate constructiile vor fi racordate la retelele edilitare publice;
 - se interzice dispunerea antenelor TV-satelit in locuri vizibile din circulatiile publice si dispunerea vizibila a cablurilor CATV

13. SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

- conform PUZ cu urmatoarele conditionari:
 - terenul liber ramas in afara circulatiilor, parcajelor si circulatiilor va fi plantat cu un arbore la fiecare 100 mp.
 - terenul amenajat ca spatii de joc, de odihna si gradini de fatada decorative va reprezenta cel putin 50% din suprafata totala a terenului;
 - in orice operatiune efectuata pe un teren mai mare de 5000 mp. se va prevedea ca din aceste spatii minim 10% sa fie destinate folosintei in comun

14. IMPREJMUIRI

- in cazul cladirilor izolate sau cuplate retrase de la strada, gardurile spre strada vor fi transparente, vor avea inaltimea de maxim 2.20 m. si minim 1.80 din care soclu opac de circa 0.30 m. si vor fi dublate de un gard viu; imprejmuirile de pe limitele laterale si posterioare ale parcelelor vor avea maxim 2.20 metri si vor fi opace sau transparente in functie ferintele de intimitate fata de vecinatati.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI**ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)**

- POT maxim = 20%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 1.0

A - ZONA DE ACTIVITATI PRODUCTIVE*

A 1 - ZONA DE ACTIVITATI AGRO-INDUSTRIALE

A 2 - ZONA ACTIVITATILOR PRODUCTIVE SI DE SERVICII

A 2a - Subzona unitatilor predominant industriale

A 2b - Subzona unitatilor industriale si de servicii

A 3 - Subzona unitatilor mici si mijlocii productive si de servicii

A 4 - Unitati industriale mici si mijlocii productive si de servicii dispersate

*Va fi detaliata la faza urmatoare

B - ZONA ACTIVITATILOR BALNEARE SI TURISTICE**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona se compune din urmatoarele subzone:

- | |
|--|
| B 1 – Stațiunea Mamaia
B 2 - Subzona pentru case de vacanta |
|--|

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

B 1 - conform PUZ cu recomandarea de a se admite urmatoarele functiuni:

- turism
- hoteluri cu facilitati pentru tratament balnear
- restaurante
- loisir in spatii acoperite si descoperite
- comert pentru turism

B 2 - case de vacanta cu locuire nepermanenta

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

B 1 - relizarea constructiilor si amenajarilor din interiorul limitei de protectie va fi conditionata de sudiul de impact

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

B 1 - orice functiuni care nu au legatura cu functiunea de turism

B 2 - orice functiuni, cladiri si amenajari care produc diminuarea valorii peisagistice si ecologice si deci a atractivitatii zonei prin agresarea peisajului, prin provocarea de intense aglomerari, poluari si circulatii, prin diminuarea vegetatiei si distrugerea habitatului faunei locale si contravin normelor de protectie stabilite pe plan local.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR**ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)**

B 1 - conform PUZ si studiului de impact

B 2 - dimensiunea minima a loturilor va fi de 150 mp.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

B 1 - conform PUZ

B2 - cladirile vor fi dispuse izolat si vor fi retrase cu minim 4.0 m. de la aliniament pe strazile de categoria III si 6,0 metri de la aliniament pe strazile de categoria II si I.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

B 1- conform PUZ

B 2 - cladirile vor fi retrese cu minim 3.0 m. dela limitele laterale ale parcelei si cu minim 5.0 m. de la limita posterioara a acesteia.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

B 1 - conform PUZ

B 2 - nu este cazul

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

B 1- conform PUZ

B 2 - parcelele sunt construibile numai daca au acces direct la un drum public sau beneficiaza de drept de trecere legal obtinut cu o latime de minim 3.0 m

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

B 1- conform PUZ

B 2 - vehiculele vor stationa numai in spatiul parcelei; pentru vizitatori se vor prevedea prin PUZ parcaje conform normelor in vigoare

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

B 1- conform PUZ cu recomandarea sa nu sa depaseasca inaltimea de 9.0 metri.

B 2 - maxim P+1

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

B 1- conform PUZ;

B 2 - aspectul caselor de vacanta va fi in concordanta cu utilizarea acestora si cu caracterul zonei etnogeografice

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

B 1 - conform PUZ;

B 2 - in mod obligatoriu toate casele de vacanta vor fi racordate la o retea publica de apa, canalizare si alimentare cu energie electrica.

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

B 1- conform PUZ;

B 2 - taierea oricarui arbore pentru realizarea unor constructii se va compensa in mod obligatoriu prin plantarea altor cinci arbori si replantarea acelor care in intervalul de timp de 5 ani de la plantare nu s-au dezvoltat normal sau s-au uscat;

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

B 1 - conform PUZ;

B 2 - imprejmuirile vor fi de maxim 2.20 m. si minim de 1.80 m. inaltime din care un soclu opac de 0.30 m. si o parte transparenta realizata din fier, plasa metalica sau lemn, dublate cu gard viu; imprejmuirile dintre proprietati vor fi opace si de maxim 2,20 m.inaltime

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

B 1 - conform PUZ;

B 2 - case de vacanta P - POT=.20%
- case de vacanta P + 1 - POT= 20%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

B 1 - conform PUZ.

B 2 - case de vacanta P - CUT= 0.2
- case de vacanta P + 1 - CUT= 0.3

V - ZONA SPATIILOR PLANTATE**GENERALITATI : CARACTERUL ZONEI**

Zona spatiilor plantate se compune din urmatoarele categorii:

V 1 - spatii verzi publice cu acces nelimitat

V 1a - Parcuri, gradini publice orasenesti si de cartier, scuaruri in ansambluri rezidentiale si fasii plantate publice

V 1b - Amenajari sportive din zonele rezidentiale

V 1c - Spatii plantate protejate

V 2 - spatii verzi pentru agrement

V 2a - Baze de agrement, parcuri de distractii

V 2b - Complexe si baze sportive

V 3 - spatii verzi pentru protectia cursurilor de apa si a zonelor umede**V 4 - culoare de protectia fata de infrastructura tehnica****V 5 - fasii plantate de protectie sanitara**

Pentru zonele umede sunt necesare studii de specialitate inclusiv pentru a se identifica valoarea acestora din punct de vedere ecologic.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

V 1 a - sunt admise numai functiunile de spatiu plantat public constand in :

- spatii plantate
- circulatii pietonale din care unele ocazional carosabile pentru intretinerea spatiilor plantate
- mobilier urban, amenajari pentru joc si odihna;
- adaposturi, grupuri sanitare, spatii pentru administrare si intretinere avand suprafata construita desfasurat limitata la cel mult 60 mp.

V 1b - sunt admise amenajari pentru practicarea sportului in spatii descoperite

V 1c - se mentin functiunile specifice in zonele verzi protejate

- nu se admit nici un fel de interventii care depreciaza caracterul zonei protejate;

V 3 + V 4 + V 5 - sunt admise constructiile si instalatiile specifice conform proiectelor avizate

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

V 1c - orice interventie necesita documentatii specifice aprobate de organele competente in conformitate cu prevederile Legii nr. 137/1995 si cu normele de protectie stabilite pe plan local;

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

V 1 - V 5 - se interzic orice interventii care contravin legilor si normelor in vigoare;

V 1 - se interzic orice schimbari ale functiilor spatiilor verzi publice si specializate si diminuarea suprafetelor inverzite;

V 1c - nu se admit nici un fel de interventii care depreciaza caracterul zonei protejate;

- este interzisa in perimetrul de protectie amplasarea de obiective si desfasurarea de activitati cu efecte daunatoare asupra vegetatiei si amenajarilor

V 4 - se interzic orice amenajari care sa atraga locuitorii in spatiile de protectie fata de infrastructura tehnica reprezentata de circulatii majore si de retele de transport a energiei electrice si gazelor;

V 1 - V 5 - se interzice taierea arborilor fara autorizatia autoritatii locale abilitate

SECTIUNEA II : CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

V 1 - V 5 - conform limitelor stabilite si conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

V 1 - V 5 conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

V 1 - V 8 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 14 - IMPREJMURI

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

V 1 - V 5 - conform studiilor de specialitate avizate conform legii;

T - ZONA TRANSPORTURILOR**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona se compune din urmatoarele subzone:

- T 1 - Subzona transporturilor rutiere**
T 1a - Unitati de transporturi izolate
T 1b - Unitati de transfer
T 2 - Zona transporturilor pe cale ferata

Intrucat aspectul general al municipiului este puternic influentat de imaginile oferite catre principalele cai de acces rutier si feroviar ca si de legatura dintre aeroport si centrul localitatii, se va acorda o atentie sporita considerentelor estetice in acordarea autorizatiilor de construire pentru subzonele de transporturi dupa cum urmeaza:

T 1 + T 2 - se conditioneaza acordarea autorizatiei de construire de calitatea cladirilor si amenajarilor vizibile din drumurile publice;

T 2 - aspectul oferit de spatiul aferent caili ferate, constituind o carte de vizita pentru municipiu, va fi necesar sa faca obiectul unui studiu de ansamblu si a unor programe de ameliorare

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

T 1a - constructii si amenajari pentru gararea si intretinerea mijloacelor de transport rutiere si pe cale fixa legate de transportul in comun si de functiuni de transport de marfa precum si serviciile anexe aferente;

T 1b - constructii si amenajari pentru gararea si intretinerea mijloacelor de transport greu rutier si pentru transferul marfurilor transportate in mijloace de transport cu tonaj si gabarit permis in localitate, insataltii de transfer, precum si serviciile anexe aferente;

- servicii pentru transportatorii in tranzit : moteluri, resaurante, loisir;

T 2 - instalatii, constructii si depozite necesare functiunarii serviciilor feroviare;
 - servicii publice si de interes general compatibile cu functionarea serviciilor feroviare;
 - lucrari de terasamente necesare functional;
 - lucrari de terasamente si plantatii necesare ameliorarii aspectului peisagistic.

T 3 - instalatii, constructii si depozite necesare functiunarii serviciilor de transporturi aeriene de bunuri si persoane;
 -servicii publice si de interes general compatibile cu functionarea serviciilor de transporturi aeriene;
 - lucrari de terasamente necesare functional;
 - lucrari de terasamente si plantatii necesare asigurarii calitatii aspectului peisagistic.

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

T 2 - conform studiilor de specialitate.

SECTIUNEA II: CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR

ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

T 1 - constructiile se vor dispune izolat si se vor retrage de la aliniament cu minim 8.0 metri pe strazi de categoria III si 10.0 metri pe strazi de categoria II si I;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

T 1 - distanta fata de limitele parcelei va fi de minim jumatate din inaltimea cladirii dar nu mai putin de 6,0 metri;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

T 1 - distanta minima intre cladiri va fi egala cu media inaltimilor fronturilor opuse dar nu mai putin de 6.0 metri sau conform normelor tehnice legate de tipul mijloacelor de transport;
- distanta de mai sus dintre cladiri se poate reduce la jumatate daca nu sunt accese in cladire si nu sunt ferestre care lumineaza incaperi in care se desfasoara activitati permanente;
- intoate cazurile se vor respecta conditiile de protectie fata de incendii.

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

T 1 - se va asigura accesul in incinte numai direct dintr-o circulatie publica;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

T 1 - stationarea pentru admiterea in incinta se va asigura in afara spatiului circulatiei publice;
- in spatiul de retragere de la aliniament se poate rezerva maxim 40% din teren pentru parcaje ale salariatilor si clientilor cu conditia inconjurarii cu gard viu avand 1,20 metri inaltime;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

T 1 - inaltimea cladirilor nu va depasi 12.0 metri cu exceptia instalatiilor si a cosurilor;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

T 1 - volumele construite vor simple si se vor armoniza cu caracterul zonei si cu vecinatatile imediate; in acest scop prin certificatul de urbanism se va solicita ca in dosarul pentru autorizatia de construire sa se prezinte fotografii si documente grafice sugestive;

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

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

T 1 - toate cladirile vor fi racordate la retelele publice de apa si canalizare si se va asigura preepurarea apelor uzate, inclusiv a apelor meteorice care provin din parcaje, circulatii si platforme exterioare;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

T 1 - orice parte a terenului incintei vizibila dintr-o circulatie publica, inclusiv de pe calea ferata, va fi astfel amenajata incat sa nu altereze aspectul general al localitatii

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

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

T 2 - conform studiilor de specialitate.

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

T 1 - imprejmuirile spre strada vor fi transparente cu inaltime de maxim 2.20 metri din care un soclu de 0.30 m., vor fi dublate cu gard viu; in cazul necesitatii unei protectii suplimentare se recomanda dublarea spre interior la 4.0 metri distanta cu un al doi-lea gard transparent de 2.20 m inaltime, intre cele doua garduri fiind plantati dens arbori si arbusti;

- portile de intrare vor fi retrase fata de aliniament pentru a permite stationarea vehiculelor inainte de admiterea lor in incinta pentru a nu incomoda circulatia pe drumurile publice;

T 2 - conform studiilor de specialitate.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

T 1 - POT maxim = 50%

T 2 - conform studiilor de specialitate

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

T 1 - CUT volumetric maxim = 15 mc./mp. teren

T 2 - conform studiilor de specialitate

G - ZONA DE GOSPODARIE COMUNALA**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona este alcatuita din urmatoarele subzone:

G 1 - subzona constructiilor si amenajarilor izolate pentru gospodarie comunala

G 2 - subzona cimitirelor

G 1 - CUT maxim = 1.8 mp ADC / mp.teren

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

G 1 - constructii instalatii si amenajari pentru gospodaria comunala exclusiv cele pentru transporturi care sunt tratate in capitolul anterior

G 2 - cimitire
- capele
- spatii pentru administratie

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

G 2 - in cimitirele care incluse in categoria zonelor protejate sunt interzise orice lucrari care afecteaza traseele amenajarii, plantatiile si constructiile funerare.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

G 1 - pentru incintele situate in zone rezidentiale se interzic orice activitati care prezinta risc tehnologic si produc poluare prin natura activitatii sau prin transporturile pe care le genereaza;

SECTIUNEA II CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR**ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)**

- fara obiect -

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

G 1 - cladirile noi sau reconstruite se vor retrage de la aliniament in zonele rezidentiale la distanta de minim 4.0 metri iar in zonele industriale la minim 8.0 metri pe strazi de categoria III si 10.0 metri pe strazi de categoria II si I;

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

G 1 - distanta fata de limitele parcelei va fi de minim jumatate din inaltimea cladirii dar nu mai putin de 6,0 metri;

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

G 1 - distanta minima intre cladiri va fi egala cu media inaltimeilor fronturilor opuse dar nu mai putin de 6.0 metri sau conform normelor tehnice specifice;
- distanta de mai sus dintre cladiri se poate reduce la jumatate daca nu sunt accese in cladire si nu sunt ferestre care lumineaza incaperi in care se desfasoara activitati permanente;

- in toate cazurile se vor respecta normele tehnice specifice.

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

G 1 - se va asigura accesul in incinte numai direct dintr-o circulatie publica;

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

G 1 - stationarea pentru admiterea in incinta se va asigura in afara spatiului circulatiei publice;
- in spatiul de retragere al cladirilor de la aliniament se poate rezerva maxim 40% din teren pentru parcaje ale salariatilor si vizitatorilor, cu conditia inconjurarii cu gard viu avand 1,20 metri inaltime si plantarii cate unui arbore la fiecare 4 locuri de parcare.

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

G 1 - inaltimea cladirilor nu va depasi 12.0 metri cu exceptia instalatiilor si a cosurilor;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

G 1 - volumele construite vor simple si se vor armoniza cu caracterul zonei si cu vecinatatile imediate;
- fatadele posterioare si laterale vor fi tratate arhitectural la acelasi nivel cu fatada principala;
- tratarea acoperirii cladirilor va tine seama de faptul ca acestea se percep de pe inaltimele inconjuratoare;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

G 1 - toate cladirile vor fi racordate la retelele publice de apa si canalizare si se va asigura preepurarea apelor uzate, inclusiv a apelor meteorice care provin din intretinerea si functionarea instalatiilor, din parcaje, circulatii si platforme exterioare;

G 2 - se vor asigura: puncte de apa din retea publica, un punct sanitar, un spatiu de depozitare a florilor ofilite si a altor deseuri.
- se va sigura colectarea si evacuarea rapida la reseaua publica de canalizare a apelor meteorice.

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

G 1 - orice parte a terenului incintei vizibila dintr-o circulatie publica, inclusiv de pe calea ferata, vor fi astfel amenajate incat sa nu altereze aspectul general al localitatii
- suprafetele libere din spatiul de retragere fata de aliniament vor fi plantate cu arbori in proportie de minim 40% formand de preferinta o perdea vegetala pe tot frontul incintei;
- suprafetele libere neocupate cu circulatii, parcaje si platforme functionale vor fi plantate cu un arbore la fiecare 200 mp;

G 2 - se vor asigura plantatii inalte pe aleile principale si la limita exterioara a incintei.

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

G 1 - imprejmuirile spre strada vor fi transparente cu inaltime de maxim 2.20 metri din care un soclu de 0.30 m., vor fi dublate cu gard viu; in cazul necesitatii unei protectii suplimentare se recomanda dublarea spre interior la 4.0 metri distanta cu un al doi-lea gard transparent de 2.20 m inaltime, intre cele doua garduri fiind plantati arbori si arbusti;
- portile de intrare vor fi retrase fata de aliniament pentru a permite stationarea vehiculelor tehnice inainte de admiterea lor in incinta pentru a nu incomoda circulatia pe drumurile publice;

G 2 - - imprejmuirile spre strada vor fi semi - opace sau opace, vor fi tratate arhitectural in mod discret potrivit functiunii, avand inaltime de maxim 2.20 metri.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI

ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

G 1 - POT maxim = 50%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

G 2 - CUT maxim = 0.6 mp.ADC/mp.teren

S - ZONA CU DESTINATIE SPECIALA**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona este alcatuita din urmatoarele componente:

- unitati militare;
- unitati de protectie civila;
- unitati de paza contra incendiilor;
- unitati de politie.

Eliberarea autorizatiilor de construire se face cu respectarea normelor specifice si cu avizele ministerelor tutelare conform legilor in vigoare.

Din considerente urbanistice se recomanda ca unitatile care necesita o protectie speciala a incintei sa fie imprejmuite cu un gard transparent cu inaltimea de maxim 2.20 metri si minim 1.80 metri din care un soclu de 0.30 metri, dublat spre interiorul incintei la circa 2.00 metri de un al doi-lea gard de inaltimea si opacitatea necesara, intre cele doua garduri fiind dispuse plantatii de arbori si arbusti.

R – ZONA ECHIPAMENTELOR TEHNICE MAJORE**GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

Zona contine constructii si instalatii aferente echiparii tehnice majore inclusiv sediile unor regii cu arii de competenta supramunicipale.

SECTIUNEA I : UTILIZARE FUNCTIONALA**ARTICOLUL 1 - UTILIZARI ADMISE**

– constructii si instalatii aferente echiparii tehnice majore.

ARTICOLUL 2 - UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI

– nu este cazul.

ARTICOLUL 3 - UTILIZARI INTERZISE

- pentru incintele situate in zone rezidentiale sau in care se produc aglomerari se interzic orice activitati care prezinta risc tehnologic si produc poluare prin natura activitatii sau prin transporturile pe care le genereaza.

SECTIUNEA II CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFIGURARE A CLADIRILOR**ARTICOLUL 4 - CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI)**

– se mentin incintele actuale; pentru alte extinderi ale incintelor tehnice se va elabora P.U.D. cu localizari recomandate in zona A;

- pentru noi birouri sunt admise localizari in zonele CA, CB , CM si CC.

ARTICOLUL 5 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT

- cladirile noi sau reconstruite se vor retrage de la aliniament la distanta de minim 4.0 metri in zonele C si la minim 8.0 metri pe strazile de categoria III sau 10.0 metri pe strazile de categoria II si I in zona A.

ARTICOLUL 6 - AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR

- distanta fata de limitele parcelei va fi de minim jumatate din inaltimea cladirii dar nu mai putin de 6,0 metri.

ARTICOLUL 7 - AMPLASAREA CLADIRILOR UNELE FATA DE ALTELE PE ACEEASI PARCELA

- distanta minima intre cladiri va fi egala cu media inaltimilor fronturilor opuse dar nu mai putin de 6.0 metri sau conform normelor tehnice specifice.

- distanta de mai sus dintre cladiri se poate reduce la jumatate daca nu sunt accese in cladire si nu sunt ferestre care lumineaza incaperi in care se desfasoara activitati permanente;

- in toate cazurile se vor respecta normele tehnice specifice.

ARTICOLUL 8 - CIRCULATII SI ACCESE

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

ARTICOLUL 9 - STATIONAREA AUTOVEHICOLELOR

- stationarea pentru admiterea in incinta se va asigura in afara spatiului circulatiei publice;

- in spatiul de retragere al cladirilor de la aliniament se poate rezerva maxim 40% din teren pentru parcaje ale salariatilor si vizitatorilor, cu conditia inconjurarii cu gard viu avand 1,20 metri inaltime si plantarii cate unui arbore la fiecare 4 locuri de parcare.

ARTICOLUL 10 - INALTIMEA MAXIMA ADMISIBILA A CLADIRILOR

- inaltimea cladirilor nu va depasi inaltimea maxima admisa in unitatile de referinta adiacente, cu exceptia instalatiilor;

ARTICOLUL 11 - ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR

- volumele construite vor simple si se vor armoniza cu caracterul zonei si cu vecinatatile imediate;
- fatadele posterioare si laterale vor fi tratate arhitectural la acelasi nivel cu fatada principala;

ARTICOLUL 12 - CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA

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

ARTICOLUL 13 - SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE

- orice parte a terenului incintei vizibila dintr-o circulatie publica, inclusiv de pe calea ferata, vor fi astfel amenajate incat sa nu altereze aspectul general al localitatii;
- suprafetele libere din spatiul de retragere fata de aliniament vor fi plantate cu arbori in proportie de minim 40% formand de preferinta o perdea vegetala pe tot frontul incintei;
- suprafetele libere neocupate cu circulatii, parcaje si platforme functionale vor fi plantate cu un arbore la fiecare 200 mp.

ARTICOLUL 14 - IMPREJMUIRI

- imprejmirile spre strada vor fi transparente cu inaltime de maxim 2.20 metri din care un soclu de 0.30 m., vor fi dublate cu gard viu; in cazul necesitatii unei protectii suplimentare se recomanda dublarea spre interior la 4.0 metri distanta cu un al doi-lea gard transparent de 2.20 m inaltime, intre cele doua garduri fiind plantati arbori si arbusti;
- portile de intrare vor fi retrase fata de aliniament pentru a permite stationarea vehiculelor tehnice inainte de admiterea lor in incinta pentru a nu incomoda circulatia pe drumurile publice.

SECTIUNEA III: POSIBILITATI MAXIME DE OCUPARE SI UTILIZARE A TERENULUI**ARTICOLUL 15 - PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)**

- POT maxim = 50%

ARTICOLUL 16 - COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- C.U.T. maxim = 0.6 mp.ADC / mp. teren

II. ZONE SITUATE IN AFARA INTRAVILANULUI EXISTENT**EX - ZONE REZERVATE PENTRU TRASEUL ARTERELOR OCOLITOARE PENTRU TRAFICUL DE TRANZIT ȘI AL VIITOAREI AUTOSTRĂZI****GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI**

EX - Zona prin care va trece traseul viitoarelor artere – autostradă și ocolitoare a municipiului si care urmeaza a fi stabilit prin studii de specialitate - este formata din două fâșii de teren de 100 m. latime situata la vest de localitate

RESTRICTII PROVIZORII

EX - se interzice in mod provizoriu, pana la aprobarea studiilor de fezabilitate, realizarea oricaror constructii definitive pe traseele viitoarelor artere.

ANEXA I**DEFINIȚII ALE TERMENILOR UTILIZATI IN REGULAMENTUL LOCAL DE URBANISM AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA**

In prezentul Regulament Local de Urbanism in afara termenilor precizati prin "Ghidului cuprinzand precizari, detalieri si exemplificari pentru elaborarea regulamentului local de urbanism", aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 80/N/1996, au fost utilizati si alti termeni:

- **ACTIVITATI TERTIARE** = activitati de servicii de toate categoriile conform Clasificarii Activitatilor din Economia Nationala – Comisia Nationala de Statistica, 1992.
- **CENTRU DE AFACERI** = parte a zonei centrale care grupeaza cele mai importante servicii manageriale, tehnice si profesionale (grupate in cladiri specializate pentru birouri multietajate - dar nu peste P+6 niveluri conform celor mai recente studii de marketing -) servicii financiar-bancare, servicii profesionale pentru persoane fizice si juridice, posta si telecomunicatii, agentii diverse (imobiliare, de turism etc.), edituri, centre media, centre si galerii de expozitii, hoteluri, restaurante, comert general, specializat si de lux, servicii colective si personale, activitati ale diverselor organizatii economice, patronale si profesionale, loisir si sport in spatii acoperite, mici activitati productive specializate sau necesare pentru functionarea altor activitati din centrul de afaceri, depozite mic-gros, locuinte cu partiu special care includ spatii pentru profesii liberale (birouri de avocatura cabinete medicale, birouri de consultanta pentru impozitare etc.), strazi si pietete pietonale pentru loisir urban, parcaje multietajate. Institutiile si serviciile publice pot fi localizate in centrul de afaceri dar nu participa la definirea acestuia nici functional, nici ca indici POT si CUT. Centrele de afaceri sunt totodata privite ca principala concentrare de locuri de munca cu calificare medie si superioara din localitate.
- **COMERT EN GROS** = societati comerciale care se ocupa cu achizitionarea, depozitarea, reambalarea si distribuirea marfurilor catre comerciantii detailisti.
- **COMERT / DEPOZITE MIC-GROS** = filiera intermediara de depozite in care intra marfuri in ambalaje de comercializare, in cantitati reduse si cu rulaj rapid pentru aprovizionarea magazinelor si care se localizeaza in zona centrala, in zona mixta si in centrele de cartier; astfel de depozite pot asigura si aprovizionarea la domiciliu a clientilor.
- **I.M.M.** = intreprinderi mici si mijlocii compuse din: unitati micro – sub 10 angajati; unitati mici – intre 10 si 100 angajati; unitati mijlocii – intre 100 si 250 angajati.
- **INSTITUTII, SERVICII SI ECHIPAMENTE PUBLICE** = serviciile publice care sunt asigurate de la buget, se stabilesc prin norme si sunt destinate tuturor locuitorilor; in mod special termenul de echipamente publice se refera la serviciile publice structurate in retea la nivel de zona rezidentiala si de cartier – crese, dispensare, gradinite, scoli, licee, biblioteci de cartier etc.
- **SERVICII DE INTERES GENERAL (SAU SERVICII COMERCIALE)** = societati, companii, firme, asociatii care asigura contra cost sau in sistem non-profit o larga gama de servicii profesionale, tehnice, sociale, colective sau personale.

ANEXA II**CADRUL LEGAL DE ELABORARE A REGULAMENTULUI LOCAL DE URBANISM PENTRU MUNICIPIUL CONSTANȚA**

- Codul Civil;
- Legea fondului funciar nr. 18/1991;
- Legea administrației publice locale nr.69/1991 și completari;
- Legea nr.50/1991 privind autorizarea executării construcțiilor și unele măsuri pentru realizarea locuințelor și completari;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții;
- Legea nr. 137/1995 privind protecția mediului;
- Legea nr. 7/1996 privind cadastrul și publicitatea imobiliară;
- Legea nr.26/1996 – Codul silvic;
- Ordinul MLPAT nr. 91/1991 privind formularele, procedura de autorizare și conținutul documentațiilor;
- Ordinul Ministerului Sănătății pentru aprobarea Normelor de igienă privind modul de viață al populației;
- HGR nr 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism;
- Ordinul nr. 34/N/M 30/3422/4221 din 1995 al MLPAT, MI, MAPN, SRI, pentru aprobarea Precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea construcțiilor ;
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 46/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice;

- Diferite alte reglementări tehnice în domeniu;

- Planul de Amenajare a Teritoriului Național – secțiunile I-IV

-“Carta Verde” privind politica de dezvoltare regională în România, elaborată de către Guvernul României și Comisia Europeană și Legea nr. 151/1998

PRESEMINTE ȘEDINȚĂ.

BUTOI BUCUR.

