PLAN URBANISTIC ZONAL

DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU - - STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III

Municipiul Sibiu, județul Sibiu

CAD. 123988

MUNICIPIUL SIBIU



MEMORIU GENERAL

FAZA: P.U.Z.

PLAN URBANISTIC ZONAL

DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU - - STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III

Municipiul Sibiu, județul Sibiu

MEMORIU GENERAL

PROIECTANT GENERAL
S.C. RAUMPLAN DESIGN S.R.L.
București

ȘEF PROIECT COMPLEX
dr.,urb.-dipl., MOȚCANU-DUMITRESCU Mădălina

BENEFICIAR
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SIBIU

PRIMĂRIA SIBIU

DATA
MARTIE **2026**

PLAN URBANISTIC ZONAL DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU -
- STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III
MUNICIPIUL SIBIU, JUDEȚUL SIBIU

MEMORIUL GENERAL

PLAN URBANISTIC ZONAL

DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU - - STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III
Municipiul Sibiu, județul Sibiu

MUNICIPIUL SIBIU, JUD. SIBIU

COLECTIV ELABORARE:

Şef proiect de specialitate: dr.,urb.-dipl. Mădălina MOŢCANU-DUMITRESCU

Elaborare proiect de specialitate: dr.,urb.-dipl. Mihai MOŢCANU-DUMITRESCU
dr.,urb.-dipl. Mădălina MOŢCANU-DUMITRESCU

Rețele edilitare: ing. Dumitru-Teodor DUMITRESCU
Circulații: dr.,urb.-dipl. Mădălina MOŢCANU-DUMITRESCU

Tehnoredactare: dr.,urb.-dipl. Mihai MOŢCANU-DUMITRESCU

PLAN URBANISTIC ZONAL DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU -
- STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III
MUNICIPIUL SIBIU, JUDEȚUL SIBIU

MEMORIUL GENERAL

CONŢINUTUL DOCUMENTAŢIEI

B.1 MEMORIU DE PREZENTARE

1.	**INTRODUCERE**
1.1.	Date de recunoaştere a documentaţiei
1.1.1	Denumirea proiectului
1.1.2	Iniţiator
1.1.3	Elaborator (proiectant), subproiectant, colaboratori
1.1.4	Data elaborării
1.2.	Obiectul lucrării
1.3.	Surse documentare
2.	**STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII**
2.1.	Evoluția zonei
2.2.	Încadrare în localitate
2.3.	Elemente ale cadrului natural
2.4.	Circulaţia
2.5.	Ocuparea terenurilor
2.6.	Echipare edilitară
2.7.	Probleme de mediu
2.8.	Opțiuni ale populației
3.	**PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ**
3.1.	Concluzii (*și recomandări*) ale studiilor de fundamentare
3.2.	Prevederi ale P.U.G. Municipiul Sibiu
3.3.	Valorificarea cadrului natural
3.4.	Modernizarea circulaţiei
3.5.	Zonificare funcțională – reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici
3.6.	Dezvoltarea echipării edilitare
3.7.	Protecția mediului
3.8.	Obiective de utilitate publică
4.	**CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE**

C. PIESE DESENATE

Nr. Plansa	Titlu plansei	Scara
0	Încadrare în teritoriu	1:25000
1	Situația existentă	1:500
2	Reglementări urbanistice – Zonificare funcțională propusă	1:500
3	Reglementări – Echipare edilitară	1:500
4	Proprietatea asupra terenurilor	1:500

PLAN URBANISTIC ZONAL DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU -
- STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III
MUNICIPIUL SIBIU, JUDEȚUL SIBIU

MEMORIUL GENERAL

1. INTRODUCERE

1.1.	Date de recunoaştere a documentaţiei
1.1.1	Denumirea proiectului
	P.U.Z. DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU - - STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III MUNICIPIUL SIBIU, JUDEȚUL SIBIU
1.1.2	Iniţiator
	PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SIBIU
1.1.3	Elaborator (proiectant), subproiectant, colaboratori
	S.C. RAUMPLAN DESIGN S.R.L. Bucureşti
1.1.4	Data elaborării
	2025 (septembrie) – REV.6 Mai 2026

1.2.	Obiectul lucrării

SOLICITĂRI ALE TEMEI – PROGRAM

Elaborarea Planului Urbanistic Zonal privind investiţia ” *DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU - - STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III MUNICIPIUL SIBIU, JUDEȚUL SIBIU*”, proiect cu o complexitate scăzută, se va face prin corelarea directă cu documentaţiile de amenajarea teritoriului şi urbanism din Municipiul Sibiu.

Realizarea construcţiilor ce fac obiectul prezentului P.U.Z. va fi un prim pas în folosirea optimă a spaţiului ce este astăzi teren parţial liber de construcţii.

Documentaţia se elaborează în scopul:

- stabilirii direcţiilor, priorităţilor şi reglementărilor de amenajare a teritoriului studiat;
- utilizării raţionale şi echilibrate a teritoriului studiat;
- precizării influenţelor riscurilor naturale asupra teritoriului studiat;
- realizarea investiţiilor propuse cu costuri cât mai reduse şi cu păstrarea indicatorilor specifici criteriilor de dezvoltare durabilă;
- asigurării suportului reglementar pentru eliberarea autorizaţiilor de construire în zona studiată;
- asigurarea criteriilor de funcţionalitate, complexitate, stabilitate, siguranţă, eficienţă tehnică şi economică.

PREVEDERI ALE PROGRAMULUI DE DEZVOLTARE A LOCALITĂŢII, PENTRU ZONA STUDIATĂ

Operaţiunea urbanistică propusă este de conformare a profilului transversal al Străzii Aviației (ampriza[1]) și de constituire a noului aliniament (și a retragerii față de acest aliniament).

Prezenta documentație s-a întocmit la comanda beneficiarului, ca urma a Certificatului de Urbanism nr. 593 din 19.03.2025, emis de către Primăria Municipiului Sibiu, în vederea întocmirii Planului Urbanistic Zonal (*DEZVOLTARE INFRASTRUCTURĂ DE TRANSPORT ÎN MUNICIPIUL SIBIU - STRADA AVIAȚIEI, STRADĂ DE CATEGORIA III*) pentru conformarea unei străzi importante la nivelul tramei stradale principale a Municipiului Sibiu.

Documentația tratează un teren cu suprafață totală de 7077mp. (din care 782mp. din strada Aviației fac obiectul modernizării din punct de vedere al amprizei drumului), în intravilanul Municipiului Sibiu, zona Autoklass, Metro și Aeroportul Internațional Sibiu. Terenul este proprietate publică de interes local (domeniul public al Municipiului Sibiu).

Obiectivul propus nu afectează statutul juridic al terenurilor adiacente, decât în măsura în care beneficiarii cedează teren pentru modernizarea drumului existent în zonă.

1.3. Surse documentare

Surse documentare

Sursele care au stat la baza elaborării acestei documentaţii au fost următoarele:

- Planul Urbanistic General al Municipiului Sibiu;
- Plan de identificare şi ridicare topografică;
- Legislaţia specifică cu implicaţii în domeniul urbanismului.

LISTA STUDIILOR ŞI PROIECTELOR ELABORATE ANTERIOR P.U.Z.

- Studiu Topografic
- Studiu Geotehnic

LISTA STUDIILOR DE FUNDAMENTARE ÎNTOCMITE CONCOMITENT CU P.U.Z.

Nu este cazul.

PROIECTE DE INVESTIŢII ELABORATE PENTRU DOMENII CE PRIVESC DEZVOLTAREA URBANISTICĂ A ZONEI

Nu este cazul.

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Evoluția zonei

DATE PRIVIND EVOLUŢIA ZONEI

Având în vedere direcţiile principale de dezvoltare ale Municipiului Sibiu privind dezvoltarea zonelor cu funcțiuni mixte, de locuinte și/sau unități industriale, principalele obiective ale evoluţiei zonei sunt:

– reglementarea fermă și/sau flexibilă a zonei;

[1] Ord. 93/1997 - Ampriza drumului este suprafaţa de teren ocupată de elementele constructive ale drumului: parte carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, şanţuri, rigole, taluzuri, şanţuri de gardă, ziduri de sprijin şi alte lucrări de artă.

– accentul preponderent pe funcţiuni ce satisfac cerinţele investitorilor.

Zona studiată este una cu potențial mare de dezvoltare, lucru ce rezultă din numărul mare de construcții realizate. Un punct favorabil în ceea ce privește dezvoltarea zonei este dat de tendința apărută în ultimii ani de implementarea funcției rezidențiale, agrementată cu funcțiuni complementare, chiar dacă este situată în imediata vecinătate a Aeroportului Sibiu.

Strada Aviației este o stradă importantă la nivelul tramei principale a Municipiului Sibiu și parte din sistemul de comunicații la nivelul cartierului Turnișor. Conform documentației PUZ Locuințe Strada Aviației (aprobat 2008), caracterul zonei este dat de terenurile agricole/arabile, fiind însă o zonă cu real potențial de dezvoltare datorită apropierii de Aeroportul Sibiu, de zona comercială situată pe Șoseaua Alba-Iulia (Metro, Ambient, Zacaria), a zonei industriale vest, cât și de existența rețelelor în zonă.

TURNIȘOR

Turnișor este un cartier predominant rezidențial, aflat în zona de vest a orașului. În cartierul Turnișor sunt cele mai multe proiecte rezidențiale noi din Sibiu după 1990: Magnolia Residence Sibiu, Belvedere Residence Sibiu, Splendor Residence Sibiu, Cartierul Alma, Magnolia Office Building.

CARACTERISTICI SEMNIFICATIVE ALE ZONEI, RELAŢIONATE CU EVOLUŢIA LOCALITĂŢII

POTENŢIAL DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare a zonei ar trebui să urmărească următoarele etape:

- Armonizarea cu Planul Urbanistic General şi corelarea, actualizarea precum şi nuanţarea acestuia în scopul atingerii obiectivelor dezvoltării durabile;
- Organizarea spaţială a amplasamentului şi integrarea acestuia în cadrul structurii spaţiale extinse a zonei;
- Obţinerea unei imagini spaţiale în concordanţă cu statutul acesteia (n. zona Lacul lui Binder) în cadrul localităţii şi cu necesitatea de reprezentativitate la nivelul unui areal mai extins.

În vederea viitoarei evolutii a zonei pe termen scurt si mediu s-a realizat întocmirea unor scenarii de dezvoltare a localitatii pe baza identificarii prioritatilor pe domenii si corelarea nevoilor populatiei cu principiile dezvoltarii durabile.

Astfel, în vederea dezvoltarii urbanistice a localitatii s-au formulat masurile ce trebuie luate pentru a raspunde necesitatilor si optiunilor de dezvoltare a zonei, solicitate de locuitorii acesteia.

În urma analizelor multicriteriale derulate de administraţia publică locală, pe o perioadă de timp mai mare, s-au stabilit urmatoarele prioritati de dezvoltare în evolutia zonei:

- reglementarea terenului aflat în proprietatea UAT Sibiu, raportat la contextul imediat;
- schimbarea categoriei de folosinta a terenului;
- stabilire relaţii fizice coerente între zonele funcţionale;
- reglementarea căilor de acces şi echipare cu utilitati.

Strada Aviatiei – tronson II, ce face obiectul prezentei investitii este o strada care in prezent nu are un traseu format, intru-cat amplasamentul nu a cunoscut lucrari specifice de amenajare a acestuia. Fiind o continuare a strazii Aviatiei – sector de strada ce s-a modernizat printr-o investitiei a Primariei Municipiului Sibiu in anul 2017, sectorul de strada propus pentru modernizare asigura legatura cu strada Soseaua Alba Iulia. In cadrul amplasamentului s-au construit in ultima perioada numeroase locuinte, iar asigurarea unor cai de rulare auto si pietonale, precum si asigurarea cu utilitati in cadrul acestui amplasament este absolut necesara.

In zona magazinului METRO, primii 200 m din Soseaua Alba Iulia sunt realizati dintr-o imbracaminte de beton aflata intr- stare avansata de degradare. Fiind in general o strada de pamant neamanajata, circulatia auto se desfasoara in conditii dificile in speciala in perioadele ploioase cand apa balteste pe “suprafata carosabila”, ingreunand si mai mult circulaţia auto.

Lipsa unui spatiu carosabil si a unor cai de circulatie pietonale necorespunzator destinatiei sale, atrage după sine un grad redus de urbanizare, confort scăzut al cetăţenilor şi poluarea mediului înconjurător.

Terenul pus la dipus de Primaria Municipiului Sibiu (conform CF-uri), nu permite asigurarea unui spatiu carosabil in dublu sens (2x3,0 m). Pe o lungime de cca. 200,0 m - sector de strada cuprins intre transformatorul existent si strada Aviatiei amenajata, trama stradala este de cca. 3,5-4,0 m. In vederea asigurarea unui spatiu carosabil cu 2 benzi de circulatie si a unui trotuar cu latimea de 1,5 m este necesar realizarea unor expropieri a terenurilor private din cadrul amplasamentului. Astfel, s-a identificat ca pe o suprafata de cca. 580,0 mp, Beneficiarul se va ocupa de toate demersurile necesare in vederea expropierii terenurilor din cadrul strazii Aviatiei tronson II.

2.2. Încadrare în localitate

Amplasamentul studiat este situată în partea de sud-vest a Municipiului Sibiu.

Terenurile care au generat P.U.Z. are o suprafaţă de 7077m^2.

2.3. Elemente ale cadrului natural

ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL CE POT INTERVENI ÎN MODUL DE ORGANIZARE URBANISTICĂ: RELIEFUL, REŢEAUA HIDROGRAFICĂ, CLIMA, CONDIŢII GEOTEHNICE, RISCURI NATURALE

Date geologice şi geomorfologice generale

Din punct de vedere geomorfologic, cea mai mare parte a teritoriului administrativ al municipiului Sibiu (inclusiv zona investigată) este situată în marea unitate de relief Depresiunea Colinară a Transilvaniei, cu subunitatea Depresiunea Sibiului.

Depresiunea Colinară a Transilvaniei este o `ntinsă unitate intracarpatică alcătuită din dealuri de 500 – 700 m altitudine, culoare de vale şi depresiuni cu terase foarte largi. S-a format prin scufundarea lentă şi în etape a bazinului tectonic transilvan până la adâncimi de aproximativ 4500 m (neozoic) şi sedimentarea îndelungată a acestuia (până `n cuaternar).

Aspectul general al reliefului este tipic regiunilor de deal, cu interfluvii rotunjite, încadrate de văi foarte largi, iar pe sectoare restrânse prezintă caracteristici de podiş. La contactul cu aria montană (zona cutată) s-au format depresiuni submontane (`n vest şi sud) sau o succesiune de depresiuni şi dealuri (`n est), asemănătoare Subcarpaţilor.

Prin caracteristicile naturale şi specificul activităţilor sociale şi economice, în cadrul Depresiunii Colinare a Transilvaniei pot fi diferenţiate 4 (patru) mari unităţi geografice, fiecare cu mai multe subunităţi:

- Dealurile şi depresiunile peritransilvane, situate în general la contactul cu Carpaţii, având lăţimi variabile;
- Podişul Someşan, situat `n nord-vest, de la poalele Munţilor Gilău (S) şi până la contactul cu Dealurile de Vest (NV) şi Culmea Brezei (NE);
- Câmpia Transilvaniei, în partea centrală, între Someş (N) şi Mureş (S);
- Podişul Târnavelor, în partea de sud, `ntre Mureş (N) şi Olt (S). Municipiul Sibiu este situat `n partea de sud a Depresiunii Colinare a Transilvaniei, teritoriul său administrativ `ntinzându-se atât peste

Depresiunea Sibiului, subunitate a depresiunilor peritransilvane sudice, cât și peste Podișul Hârtibaciului, subunitate a Podișului Târnavelor.

Depresiunea Sibiului se găsește la contactul Munților Cândrel (Cibin) și ai Lotrului cu Podișul Hârtibaciului și Podișul Secașelor (subdiviziuni ale Podișului Târnavelor). Limita de sud urmărește contactul dintre formațiunile cristalino-mezozoice și cele neogene, materializat printr-un abrupt de 350 – 450 m. Racordul cu muntele se realizează prin piemonturi de acumulare la debușarea văilor `n zona depresionară. Față de Podișul Hârtibaciului, la est, și de Podișul Secașelor, la nord-vest și vest, depresiunea Sibiului este separată prin abrupturi de eroziune cu înălțimi de 150 – 200 m. Prelungirile sudice ale acestor podișuri, ca niște pinteni, închid depresiunea.

Cu o suprafață de 331 km2, Depresiunea Sibiului este rezultatul mișcărilor prepliocene, în urma cărora s-a format un întins piemont ce coboară `n trepte, sub forma unui amfiteatru cu orientare nordică, spre râul Cibin.

Din punct de vedere morfologic, au fost identificate în cadrul depresiunii Sibiului mai multe trepte de relief, ce corespund în general marilor etape de evoluție ale depresiunii. Pe latura sudică, la contactul cu muntele, se desfășoară relieful colinar piemontan dezvoltat pe roci neconsolidate, o alternanță de marne, argile nisipoase, nisipuri și pietrișuri. Urmează apoi treapta câmpiei piemontane, în care râul Cibin a sculptat o serie de terase largi. Conform Valeria Velcea (2002), „Valea Cibinului prezintă pe malul drept trei nivele de terase. Dintre acestea, menționăm terasa superioară, parțial acoperită de valuri de alunecare, unele vechi, altele reactivate și terasa inferioară subminată de Cibin și de o serie de izvoare. Dispoziția teraselor a favorizat extensiunea orașului Sibiu". în fine, treapta cea mai joasă de relief este reprezentată de lunca dezvoltată de râul Cibin cu afluenții săi.

<u>Considerații hidrografice</u>

Din punct de vedere hidrografic, amplasamentul investigat se situează `n bazinul hidrografic al râului Olt, prin afluentul său pe partea dreaptă, râul Cibin.

Oltul este unul dintre cele mai importante râuri din România, având o rețea hidrografică de 9872 km (12,5% din lungimea totală a rețelei din țară), cu o densitate de 0,41 km/km^2, superioară mediei pe țară (0,33 km/km^2). Suprafața bazinului de recepție este de 24050 km^2, județului Sibiu revenindu-i o suprafață de 3337 km^2.

În ceea ce privește lungimea, râul Olt străbate teritoriul județului pe o distanță de 56 km. Primește pe stânga afluenți cu izvoare în Munții Făgăraș, dispuși paralel, precum Arpaș, Cârțișoara, Opatu, Scorei, Sărata, Porumbacu, Avrig, Mârșa, Racovița, Sebeș, Strâmba, cu lungimi cuprinse `ntre 5 – 24 km și suprafețe între 11 – 84 km^2, iar pe dreapta, Pârâul Nou cu izvoarele în Podișul Hârtibaciului, Cibin și Lotrioara. Debitul mediu multianul de apă al Oltului variază între 75 m^3/s la intrarea în județ și 100 m^3/s la ieșire.

Ultimul și cel mai important afluent al Oltului din cursul mijlociu este Cibinul. În lungime de 80,3 km, are o rețea hidrografică bine dezvoltată cu suprafața bazinului de 2237 km2.

Râul Cibin își formează cursul din unirea a două râuri izvorâte din circurile glaciare nordice ale Munților Cindrel (2245 m) și anume din Râul Mare (S = 95 km2; L = 20 km) și din Râul Mic (S = 46 km2; L = 12 km). `n zona montană are profil longitudinal în trepte, cu praguri, cu pantă medie – ridicată.

În 1979, a fost contruit barajul de la Gura Râului, cu scopul principal de a alimenta cu apă localitățile situate în aval, inclusiv municipiul Sibiu. Barajul măsoară la coronament 330 m lungime, 6,2 m lățime și 73,5 m înălțime, având o suprafață totală de 65 ha care poate reține un volum maxim de 15,5 milioane mc apă. Acumularea are și scopul de a atenua viiturile și de a produce energie electrică.

Până la Sibiu, Cibinul primește afluenți de dimensiuni mici, cu excepția pârâului Săliștei (S = 215 km^2; L = 26 km). În zona municipiului Sibiu și în aval, primește o serie de cursuri montane și submontane, atrase de zona joasă a depresiunii. Între acestea se pot aminti Rusciorul (S = 132 km2; L = 16 km) și Hârtibaciul (S = 1031 km^2; L = 88,2 km) din stânga, dinspre Podișul Târnavelor și Valea Sevișului (S = 94 km2; L = 28 km), Valea Cisnădiei (S = 42 km^2; L = 17 km), Tocilelor, Sărății și râul Sadul (S = 301 km^2; L = 45 km), din dreapta.

Debitul mediu multianual la confluența cu Oltul este de 15,5 m^3/s, aportul cel mai important avându-l Sadu cu 4,4 m^3/s și Hârtibaciu cu 3,3 m^3/s.

La nivelul municipiului Sibiu, râul Cibin prezintă un curs inițial meandrat și neamenajat, în special în extravilan, de la limita administrativă de vest până la podul de pe șoseaua Alba Iulia. În zona de intravilan, cursul a fost regularizat, inclusiv sectorul care `nsoțește șoseaua de centură (Autostrada A1), din dreptul cartierului Gușterița până la intersecția cu DJ 106.

Considerații seismice

Zona studiată este încadrată, conform cu SR 11100/1-93 – "Zonarea seismică. Macrozonarea teritoriului României" –la gradul 7_1 pe scara MSK, cu o perioadă de revenire de 50 de ani.

Normativul P100–1/2006 "Normativ pentru proiectarea antiseismică a construcţiilor de locuinţe social-culturale, agrozootehnice şi industriale" indică următoarele valori pentru coeficienţii ag şi T_C (ag–coeficient seismic; T_C–perioadă de colţ [s]):

- ag = 0,20g
- T_C = 0,7 s

2.4. Circulația

ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFĂŞURAREA ÎN ZONA A CIRCULAŢIEI RUTIERE

Obiectivele preconizate a fi atinse prin realizarea prezentei documentatii constau în :

- îmbunătaţirea condiţiilor de circulatie auto pe drumurile publice;
- creşterea calităţii serviciilor publice, facilitarea accesului locuitorilor şi a autovehiculelor;
- asigurarea condiţiilor tehnice necesare desfăşurării circulaţiei auto şi pietonale în condiţii de siguranţă şi confort, cu utilizarea îndelungată şi întreţinere minimă;
- asigurarea colectarii apelor pluviale de pe strada prin intermediul gurilor de scurgere si racordarea la reteaua de canalizare pluviala;
- asigurarea alimentarii imobilelor prin realizarea unei retele de alimentare cu apa;
- asigurare retea de canalizare menajera, creeand un impact pozitiv asupra mediului uman, asupra stării de sănătate a populaţiei, cât şi asupra mediului fizic, asupra regimului de calitate al apelor subterane, al solului şi subsolului;
- asigurarea iluminatului public stradal, care in prezent nu exista;
- asigurarea unei infrastructurii adecvate pentru retele de telecomunicatii, necesara pentru imobilele existente cat si viitoare;
- creşterea calităţii infrastructurii fizice urbane la nivelul Municipiului Sibiu;
- creşterea sigurantei circulatiei autoturismelor si circulatiei pietonale;
- creşterea confortului;
- protectia mediului.

2.5. Ocuparea terenurilor

PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE FUNCŢIUNILOR CE OCUPĂ ZONA STUDIATĂ

Repartizarea pe folosinţă şi funcţiuni a suprafeţei amplasamentului nr.CAD. 123988 este in prezent cea de teren liber de construcții și circulații locale (carosabile și pietonale).

RELAŢIONĂRI ÎNTRE FUNCŢIUNI

Strada Aviației este situată în partea de sud-vest a oraşului, în cartierul Turnișor.

GRADUL DE OCUPARE AL ZONEI CU FOND CONSTRUIT

Zona studiată prin P.U.Z. este situată în intravilanul Municipiului Sibiu, fiind teren parţial liber de construcţii.

ASPECTE CALITATIVE ALE FONDULUI CONSTRUIT

UTR Turnișor / Et – Zonă de activități economice cu caracter terțiar

UTR Turnișor

Zona istorică de referință care stă la baza delimitării prezentei UTR este alcătuită din teritoriul ocupat de acea parte coerentă a satului Turnișor (Neppendorf), constituită în jurul nucleului așezării, marcat de ansamblul bisericii fortificate, precum și de extinderea spre nord-est în lungul drumului principal care traversa așezarea. Împărțirea în subzone construite protejate se realizează în primul rând datorită situației existente care prezintă o cezură semnificativă în corpul fostului sat datorată traversării drumului național perpendicular pe axa liniară de dezvoltare a așezării. Efectul principal, de separare față de corpul orașului a nucleului rural a condus pe de o parte la conservarea acestuia și pe de alta la alterarea porțiunii situate la nord de drumul național (Șoseaua Alba Iulia).

Configurația funcțională propusă nu este poluantă, nu are consecințe negative la nivelul zonei apropiate sau mai extinse la nivel de U.T.R. Turnișor, dimpotrivă arată un mod de rezolvare punctual ce poate fi extins pentru zona adiacentă.

ASIGURAREA CU SERVICII A ZONEI, ÎN CORELARE CU ZONELE VECINE

Pin P.U.Z. s-a propus ca zona studiată să beneficieze de o extindere a accesibilităţii zonelor funcţionale menţionate mai sus. Accesul în amplasamentul investiţiei se face prin intermediul strazilor din intravilanul Municipiului Sibiu. Strada se acceseaza atata din Soseaua Alba-Iulia cat si din strada George Topârceanu.

ASIGURAREA CU SPAŢII VERZI

EXISTENŢA UNOR RISCURI NATURALE ÎN ZONA STUDIATĂ SAU ÎN ZONELE ÎNVECINATE

Risc la alunecari de teren

În conformitate cu „Legea 575/22–10–2001 – privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului naţional – Secţiunea a V-a – Zone de risc natural”, zona studiată prezintă potenţial scazut de producere a alunecărilor.

Riscul geotehnic

În conformitate cu „Normativul privind principiile, exigenţele şi metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare – NP 074/2007”, care stabileşte criteriile de încadrare într-o anumită categorie geotehnică a lucrărilor, din punct de vedere al riscului geotehnic indus de lucrările respective, amplasamentul studiat se încadrează în categoria geotehnică 1, cu risc geotehnic redus[2], pe baza punctajului obţinut, ţinând seamă de factorii prevăzuţi în normativul menţionat astfel:

FACTORII DE AVUT ÎN VEDERE			*PUNCTAJ*
1.	*Condiţiile de teren*	***c. Terenuri bune** – pământurile argiloase nisipoase*	*1*

[2] Limitele de punctaj pentru **riscul geotehnic** sunt: 1) 6÷9 – Redus; 2) 10÷14 – Moderat şi 3) 15÷21 – Major

FACTORII DE AVUT ÎN VEDERE			PUNCTAJ
2.	*Apa subterană*	*Fără epuismente*	*1*
3.	*Clasificarea construcţiei după categoria de importanţă*	*Normală*	*3*
4.	*Vecinătăţi*	*Fără riscuri*	*1*
5.	*Zona seismică*	*Zone seismice cu* $a_{g\,=\,0,20}$	*1*
Riscul geotehnic		***Redus[1]***	***7***

2.6. Echipare edilitară

Reteaua de alimentare cu apa

- pe sectorul de strada analizat nu exista retele de distributie cu apa, ci doar magistrale de transport apa realizate din materiale diferite, amplasate atat pe terenuri publice cat si pe cele private. Un tronson din conducta de aductiune de tip Azbociment Dn 400 mm traverseaza parcele private dinspre strada Aviatiei amenajata spre zona magazinului METRO, iar apoi conducta urmeaza domeniul public pana la intersectie cu strada Alba Iulia, conducta fiind realizata din tuburi PEID Dn 500 mm. Tronsonul de aductiune din Azbociment este propus a fi reabilitat de operatorul APA-CANAL SIBIU SA prin programul POIM 2014-2020. Scopul lucrari este de reabilita conducta existenta cat si reamplasarea acesteia in limitele domeniului public.

Retele de canalizare

- Nu sunt realizate retele de canalizare noi pentru imobilele existente pe strada. Magazinul METRO precum si agentii economici in zona strazii Sos. Alba-Iulia dispun de o retea de canalizare, insa traseul conductelor de canalizare este amplasat in general pe terenuri private. Din strada Sos. Alba Iulia spre strada Aviatiei modernizata, „coboara" un colector pluvial realizat din tuburi de beton Dn 1200 mm amplasat in general pe terenuri private. In acest colector este racordat reteaua de canalizare a magazinului METRO.

Retele electrice

- Pentru gospodariile noi de pe acesta strada s-a asigurat alimentarea cu energie electrica a acestora, de la un transformator nou de tip suprateran. Nu exista retea de iluminat stradal.

Retele de gaz metan

- In cadrul amplasamentului strazii Aviatiei II nu este acesta facilitate.

In amplasamentul studiat exista conducte de apa (magistrale de transport), colectoare de canalizare pluviala (amplasat in general pe proprietati private), alimentare cu energie electrica. Antreprenorul are obligatia de a convoca deţinătorii de reţele supra şi subterane în vederea obţinerii tuturor informaţiilor privind poziţia reţelelor. În plus, acesta va face sondaje pentru identificarea exactă a tuturor utilităţilor subterane, înainte de începerea oricăror lucrări de terasamente.

În situaţia în care reţelele de utilităţi existente necesită protecţii speciale sau devieri, Antreprenorul va stabili soluţia tehnică de comun acord cu posesorii de utilităţi şi va supune soluţia Proiectantului. Orice deviere sau modificare permanentă sau temporară a reţelelor publice va fi permisă numai cu obţinerea aprobării de la fiecare deţinător al utilităţii respective.

Antreprenorul are obligaţia să asigure prin mijloace materiale provizorii sau permanente (suporturi sau alte reazeme) susţinerea canalelor, conductelor, cablurilor sau structurilor existente, care altfel ar putea fi susceptibile de deteriorare, din cauza lucrărilor din cadrul contractului. Măsurile de asigurare temporare, cât şi

măsurile de asigurare definitive pentru reţelele de utilitate publică, trebuie să fie aprobate în scris în prealabil execuţiei lor, de către deţinătorul reţelei, cât şi de Proiectant.

Săpăturile din preajma conductelor de gaz se va face numai manual şi nu înainte de determinarea prin sondaje a poziţiei acestora în prezenţa delegatului Delgaz Grid şi se va face cu mare atenţie pentru a evita distrugerea acestora. Execuţia lucrărilor în dreptul cablurilor telefonice şi de date pozate subteran, se va face în prezenţa delegatului utilităţii respective, cu respectarea avizului emiţătorului şi luarea tuturor măsurilor din partea Executantului de a se conform cerinţelor acestuia. Faţă de LES 0,4 kV şi 20 kV se vor păstra distanţele minime conform normativului NTE007/08/00. Faţă de fundaţia stâlpilor de LEA 0,4 kV şi 20 kV se vor respecta condiţiile impuse de NTE003/04/00. Pentru evitarea deteriorării prizelor de pământ din dreptul stâlpilor vor fi executate săpături manuale.

2.7. Probleme de mediu

Avându-se în vedere strategia de dezvoltare a Municipiului Sibiu si funcţiunea dominantă a zonei, funcţiunea propusă nu aduce nici un prejudiciu din punct de vedere al protecţiei mediului.

Lucrările de investiţii preconizate vor respecta condiţiile de igienă a mediului, prin refacerea relaţiei armonice dintre cadru natural şi cel construit, realizându-se o clădire modernă. Toate lucrările de şantier se vor desfăşura în incinta proprie.

EVIDENŢIEREA ARIILOR NATURALE PROTEJATE

Nu este cazul.

EVIDENŢIEREA POTENŢIALULUI BALNEAR ŞI TURISTIC

Nu este cazul.

PRINCIPALELE DISFUNCŢIONALITĂŢI

Nu sunt.

2.8. Opţiuni ale populaţiei

Cerinţele autorităţilor locale, precum şi punctele de vedere ale factorilor interesaţi cu privire la organizarea viitoare a zonei vor fi luate în considerare şi au fost următoarele:

- refuncţionalizarea şi revitalizarea zonei studiate, adaptată la cerintele P.U.G.- lui şi la specificul zonei.

Din punct de vedere al administraţiei publice locale zona se încadrează în politicile proprii de dezvoltare urbanistică a zonei.

Din analiza situaţiei existente se constată că nu exista disfuncţionalităţi notabile şi că este necesară o astfel de investiţie în zonă pentru a ajuta la dezvoltarea acesteia.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii (*şi recomandări*) ale studiilor de fundamentare

Configuraţia funcţională propusă nu este poluantă, nu are consecinţe negative la nivelul zonei apropiate sau mai extinse la nivel de U.T.R., dimpotrivă arată un mod de rezolvare punctual ce poate fi extins pentru zona adiacentă.

Ca concluzie generala, se poate afirma ca starea tehnica a strazii Aviatiei II analizata prin această documentaţie este total necorespunzătoare datorită următoarelor aspecte:

- lipseste amenajarile specifice pentru deplasarea autovehiculelor si pietonilor;
- nemodernizarea strazii a atras după sine suprafete cu denivelări sau suprafete în care apa bălteşte;
- deplasarea anevoioasa a mijloacelor auto, mai ales în perioada cu precipitaţii abundente;
- insuficienta dotare tehnico-edilitara atat pentru gospodariile existente cat si pentru viitorele imobile ce se vor realiza in cadrul strazii.

3.2. Prevederi ale P.U.G. Municipiul Sibiu

Realizarea investiţiei fundamentate în prezenta documentaţie conduce la modernizarea infrastructuri de baza a strazii Aviatiei, prin realizarea unui spatiu carosabil si trotuare cu imbracaminte asfaltica, care să deservească rezidenţii strazii, prin asigurarea accesului la spaţiile, utilităţile şi bunurile publice adiacente locuinţei.

Implementarea proiectului va determina îmbunătăţirea circulaţiei, creşterea calităţii serviciilor publice, facilitarea accesului locuitorilor şi a autovehiculelor.

Strada Aviației (stradă de categoria III) se află în ZONA III – zonă de observație arheologică intituită prin PUG Municipiul Sibiu. Astfel că la faza DTAC este necesară o atenție sporită și DJC Sibiu atrage atenția că, în cazul în care, pe parcursul lucrărilor, se descoperă vestigii arheologice (morminte, fragmente de ziduri/fundații sau materiale de construcție rulate – piatră cioplită/sculptată, cărămidă, monede, oase, fragmente ceramice, etc.) beneficiarul este obligat să dispună sistarea temporară a lucrărilor și să anunțe DJC Sibiu în termen de maxim 72 de ore, conform prevederilor art. 4, alin. (4) și ale art.10 din OG. 43/2000 republicată.

3.3. Valorificarea cadrului natural

Cadrul natural constituit din existent este propus a fi îmbunătăţit prin:

➔ modernizarea străzilor şi intersecţiilor cu vizibilitate redusă, crearea infrastructurii de drumuri in zonele de intravilan extins; asigurarea locurilor de parcare pentru public la instituţiile principale ale comunei.

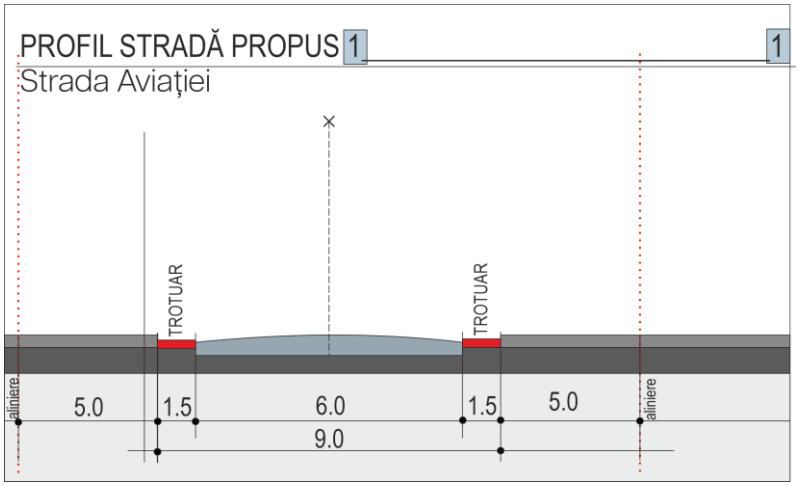
Se va asigura în acest fel îmbunătăţirea relaţiei cadru natural – cadru construit.

3.4. Modernizarea circulaţiei

Circulatia rutiera în zonă este în mare majoritate reabilitata si modernizata (asfaltata, largita, prevazuta cu rigole si trotuare).

Pe masura mobilarii zonelor extinse ale intravilanului se propune realizarea de studii si proiecte pentru crearea de retele stradale noi care sa deserveasca optim toate functiunile prevazute pentru aceste zone.

Aceste studii vor sta la fundamentarea planurilor urbanistice zonale care se vor realiza pentru zonele propuse a fi



introduse în intravilan. În zona studiată prin PUZ se vor rezerva terenuri pentru caile de comunicatie si infrastructura edilitara.

Retelele stradale noi vor fi conectate la cele existente si se vor realiza pe suprafete de teren care vor fi cedate sau expropriate pentru cauza de utilitate publica astfel încât sa poate fi realizate de catre administratia locala la standarde moderne.

3.5. Zonificare funcțională – reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici

Conform prezentului PUZ, zonele functionale cu caracter obligatoriu sunt:

Se păstrează/mențin zonele funcționale propuse de documentații de urbanism aprobate PUG/PUZ, respectiv zonă de locuințe individuale și zonă activități economice.

3.5.1 Organizarea arhitectural-urbanistică

Strada ce urmează a fi modernizată, se încadrează în clasa tehnica III conf. prevederilor Ordinului 43/1997 actualizata in 2015 – privind regimul juridic al " Normelor tehnice privind proiectarea, constructia si reabilitarea drumurilor" şi a ordinului nr. 49/1998, anexa nr. 3C pct. D, încadrată ca strada ce preia fluxul de trafic din zonele functionale si le dirijeaza spre strazile de legatura sau magistrale.

Conform HG 766/97, strada modernizata in cadrul proiectului, se incadreaza in categoria de importanta "C" (constructii de importanta normala).

Strada propusa spre modernizare, va asigura condiţiile optime de acces auto, respectiv asigurarea accesului pietonal catre locuinte. Durata de exploatare a strazii va fi sporită prin montarea de guri de scurgere pentru colectare apelor pluviale, amplasate la limita spaţiului carosabil cu racordare in colectorul pluvial proiectat pe strada.

3.5.2 Zonificarea teritoriului

Pentru punerea în practică a criteriilor de mai sus în concordanţă cu tema de proiectare, pe terenul care a generat P.U.Z. se propun următoarele :

- **dezvoltare infrastructură de transport – modernizare Strada Aviației**

Bilanţ teritorial

TABEL BILANȚ TERITORIAL
STRADA AVIAȚIEI (NR. CAD. 123988) = 7077 mp.
CAROSABIL = 4775mp.
PIETONAL = 2302 mp.
din care INFRASTRUCTURĂ MODERNIZATĂ = 782 mp.
CAROSABIL = 764 mp.

3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

3.6.1. Amplasament

Racordurile rețelelor interioare de apă și canalizare la rețelele publice ce urmează a fi date în folosință pentru amplasament se vor realiza in conformitate cu SR 1343-1/2006, SR 1846-2/2006.

3.6.2. Topografia terenului, clima

3.6.3. Geologia, seismicitatea, categoria geotehnica

3.6.4. Organizarea de santier, demolari, devieri de retele

Organizarea de santier se va realiza prin montarea unui sau mai multor containere metalice transportabile. In aceste containeer se vor depozita scule, utilaje, echipament de protectie, panouri avertizoare si trusa de prim ajutor. Containerele se amplaseaza in zona de lucru astfel incat să nu perturbe accesul pietonilor.

3.6.5. Cai de acces provizorii

Caile de acces provizorii spre amplasament vor fi cel existent din drumurile locale, strazile ce fac legătura cu amplasamentul studiat.

3.6.6. Sursele de apa, energie electrica pentru organizarea de santier

Sursa de apa pentru baut va fi asigurată din recipiente ce vor fi umplute regulat cu apă potabilă. Energia electrica pentru iluminatul de avertizare va fi asigurată de un generator pe benzină.

3.6.7. Programul de executie a lucrarilor, graficelor de lucru, programul de receptie

Programul de executie a lucrarilor, graficelor de lucru si programul de receptie se intocmesc de beneficiar si executant si se aduc la cunostiinta proiectantului.

3.6.8. Trasarea lucrarilor

Elementele de trasare se transmit de beneficiar constructorului prin proces verbal.

3.6.9. Protejarea lucrarilor executate

Lucrarile executate se protejeaza cu ajutorul parapetilor de inventar si cu ajutorul indicatoarelor de securitate.

3.6.10. Curatenia in santier

Pamantul dispersat pe drum ca urmare a manipularii acestuia se va curata la terminarea operatiilor. Resturile de beton de la turnarea fundatiei se vor aduna si evacua la spațiul indicat de Primăria Municipiului Sibiu.

3.6.11. Serviciile sanitare

Pentru asigurarea apei de baut se va monta in zona de lucru un punct de apa din cisterna, punct ce functioneaza numai pe perioada orelor de lucru. Dupa terminarea programului de lucru punctul de apa se inchide.

Pentru satisfacerea nevoilor sanitare se va monta o cabina WC ecologica ce se va vidanja de serviciul specializat al municipiului.

SOLUȚII CONSTRUCTIVE ADOPTATE

Alimentări cu apă

Alimentare cu apa potabila

Conform SR 1343 – 1 / 2006 si Normativ I9 – 2013, art.14.152 se va calcula și dimensiona necesarul de apă pentru necesitățile igienico-sanitare ale zonei studiate in prezenta documentatie.

Alimentare cu apa pentru incendiu exterior si stropit spatii verzi

Conform NP 086-05/2005 SI 1343-1/2006 se va calcula debitul de incendiu exterior(timp de 3 ore) si necesarul de apa pentru udat spatii verzi.

Conform SR 1846 -1,2 - 2006, STAS 9470-73, se va calcula și dimensiona efluentul de apă uzată si apa pluviala ale zonei studiate in prezenta documentatie.

Apa calda de consum se prepara de catre centrale (electrice, lemne), proprii fiecarei zone de consum.

Apă uzată menajeră

Colectoarele interioare și exterioare de canalizare menajeră se vor executa din tub PVC-KG.

Apele uzate menajere se vor evacua la canalizarea publică noua cu un continut de noxe sub limitele impuse de NTPA002/2002. Colectorul de canalizare menajera nou, evacuează apă uzata cu un debit Qp% = 22 l./s la statia de epurare

Colectoarele de canalizare menajeră și pluviala se vor monta îngropat sub adâncimea de îngheț, cu racordare la căminele existente pe rețeaua de canalizare publică, prin intermediul unor cămine limită de proprietate.

Rețelele de canalizare menajeră ale incintei analizate in PUZ se va echipa cu camine de racord din PVC. Apa uzata menajera va fi evacuată gravitațional la colectorul nou ce dirijeaza apele spre statia de epurare.

Evacuarea apelor uzate menajere din ansamblul de cladiri la canalizarea noua a perimetrului studiat in PUZ, se va face cu respectarea reglementarilor din NTPA 002/2002 modificate și completate prin HG nr. 325/2005.

Racordul de canalizare pentru evacuare va fi executat din țeavă PVC-KG DN 250 mm.

Energie electrică

Energia electrica pentru construcțiile ce se vor realiza pe amplasamentul studiat în P.U.Z. va fi asigurată din rețeaua electrică existentă.

Pentru satisfacerea necesarului de consum energie electrica, ansamblul de cladiri studiate in PUZ se va echipa cu:

- → **racord general de alimentare cu energie electrica din retelele publice;**
- → **post de transformare interior;**
- → **rețele generale de alimentare cu energie electrica pentru consum curent si iluminat public, interioare.**

Telecomunicații

Furnizorii de servicii de comunicații interioare, vor analiza și propune soluția tehnică de execuție a sistemelor specifice necesare.

Soluţii alternative de alimentare cu energie termică

În contextul actual, asigurarea cu energie trebuie sa ţină seama de doua aspecte principale: diversificarea surselor si realizarea la nivelul consumatorilor a interconectarii acestor surse (montarea unor ”sisteme hibride” de alimentare cu energie) .

Utilizarea combustibilului lichid, în special combustibil lichid usor (CLU) prezinta o serie de avantaje având în vedere puterea calorifica ridicata, posibilitatea stocarii pentru a se evita deficitul din perioadele cu temperaturi exterioare scazute, precum si funcţionarea automata a sursei termice, fara a fi necesar focaritul. Nici acest combustibil nu poate fi folosit pentru încalzirea centrala individuala a unui apartament de bloc din cauza lipsei de spaţiu corespunzator pentru depozitarea lui.

O soluţie care îmbina avantajele utilizarii gazelor naturale cu cele ale combustibililor lichizi o constituie gazele petroliere lichefiate (GPL), având însa dezavantajele ca la instalaţiile mic-vrac este necesara umplerea la intervale scurte de timp a recipientului (din cauza faptului ca nu este utilizabila decât o cantitate de circa 60% din capacitatea totala a recipientului), iar la scaderea temperaturii scade si debitul de gaze care se vaporizeaza si pot fi utilizate.

Sursa de rezerva cea mai la îndemâna o constituie energia electrica, la nivelul consumatorilor obisnuiti folosindu-se încalzirea individuala cu diverse aparate electrice. O cresterea nivelului de confort si, în paralel, o reducere a riscului de accidente si incendiu, o constituie apariţia radiatoarelor electrice cu temperatura mai scazuta a sursei de caldura la care elementul încalzitor nu mai este incandescent.

Centralele termice funcţionând cu energie electrica au puteri mari, pe care posturile de transformare, reţelele de distribuţie si instalaţiile interioare actuale nu le pot prelua, astfel încât pentru viitorul apropiat si, chiar la nivel mediu, nu se prevede o utilizare a energiei electrice pe scara larga pentru încalzire chiar în condiţiile unei nivelari a costurilor diferitelor forme de energie .

Utilizarea diferitelor forme de energie regenerabila pentru încalzire trebuie susţinuta, pentru o funcţionare sigura, de sisteme care utilizeaza combustibilii clasici, în special cei fosili care pot fi stocaţi si care pot produce rapid debitul de caldura necesar.

Pompele de căldură cu sursă geotermală sunt ideale pentru locuinţele noi sau pentru proiectele de renovare, deoarece utilizează o buclă subterană sau foraje verticale, dispuse perpendicular în sol. Prin extragerea energiei de sub scoarţa terestră, pompele de căldură cu sursă geotermală sunt extrem de fiabile, chiar şi în cele mai reci climate. Temperaturile din sol rămân stabile pe toată durata anului, fiind astfel o sursă de energie regenerabilă ideală.

Pompele de caldura încep sa capete o utilizare mai extinsa odata cu apariţia pe piaţă a diverselor echipamente adecvate. Capacitatea lor termica este însa destul de redusa, fiind necesare spaţii pentru montarea schimbatoarelor de caldura în sol sau la nivelul apelor freatice precum si o izolare termica a cladirii mult superioara celei normata la ora actuala în ţara noastra. Este important de verificat daca parametrii pentru care a fost proiectata pompa corespund parametrilor existenţi si/sau doriţi în ţara noastra (temperaturi minime, temperaturi interioare în încaperi, temperaturi ale solului si apei freatice).

In cele mai multe cazuri alegerea se face pe criterii economice (costul mai mic) . Se cunoaste faptul ca Pompele de caldura PDC sol-apa (care extrag apa dintr-un foraj si o refuleaza/injecteaza in altul) sunt putin mai eficiente (au un COP mai mare) ca si cele sol-apa (care recircul un agent in bucle inchise – sonde U sau dublu U).

Protectia muncii si PSI

In timpul executiei lucrarilor hidrotehnice se vor respecta normele generale şi specifice fiecărui domeniu de execuţie utilitate, pentru a elimina eventualele accidente în muncă.

În perioada de execuţie lucrări de asigurare utilităţi se vor prevedea măsuri de protecţie în caz de incendiu şi anume:

– pichete PSI complet echipate şi ladă cu nisip;

- stingătoare portabile cu pulbere ACM, spumă chimică şi CO2;
- stingătoare carosabile de 50Kg. cu spumă chimică, cu pulbere ACM.

3.7. Protecţia mediului

De pe amplasamentul aflat în studiu, tipurile de deşeuri generate, conform HG 856/2002, vor fi caracteristice activităţilor ce urmează a se desfăşura, în :

1. Etapa de construire şi amenajare a obiectivului
2. Etapa de exploatare propriu-zisă a obiectivului

Astfel, din prima etapă vor rezulta :

- deşeuri din construcţii(17.01.07) : pământ, pietre, beton, cărămizi, ţigle etc. – vor fi transportate şi depozitate în amplasamentele destinate de către autorităţile locale depozitării deşeurilor rezultate din construcţii.
- deşeuri municipale şi asimilabile (20.03.01): hârtie şi carton, sticlă, biodegradabile (resturi alimentare şi vegetale), textile (lavete, etc.), materiale plastice (PET-uri, pungi, etc.).

Deşeurile vor fi colectate selectiv în euro-pubele. Deşeurile revalorificabile, cele de hârtie, cartonaj şi materiale plastice vor fi predate pe baza unui contract, unei societăţi specializate şi autorizate în colectarea şi transportul deşeurilor reciclabile, în vederea reintroducerii în circuitul economic.

Deşeurile nevalorificabile, vor fi colectate în vederea depozitării, pe baza unui contract ce va fi încheiat cu operatorul specializat şi autorizat ce deserveşte zona.

Din etapa de exploatare propriu-zisă , deşeurile rezultate, vor fi :

- deşeuri municipale şi asimilabile (20.03.01) : hârtie şi carton, sticlă, biodegradabile (resturi alimentare şi vegetale), textile (lavete, etc.), materiale plastice (PET-uri, pungi, etc.).

Deşeurile vor fi colectate selectiv în euro-pubele. Deşeurile revalorificabile, cele de hârtie, cartonaj şi materiale plastice vor fi predate pe baza unui contract, unei societăţi specializate şi autorizate în colectarea şi transportul deşeurilor reciclabile, în vederea reintroducerii în circuitul economic.

Deşeurile nevalorificabile, vor fi colectate în vederea depozitării, pe baza unui contract ce va fi încheiat cu operatorul specializat şi autorizat ce deserveşte zona.

- deşeuri de la separatorul de hidrocarburi (13.05.08) în urma procesului de pre-epurare a apelor uzate tehnologic şi apele pluviale ce spală zona de parcare : nămol şi hidrocarburi, va trebuie vidanjat şi transportat periodic, pe baza unui contract încheiat cu o firmă specializată şi autorizată.
- anvelope scoase din uz (16.01.03): vor fi predate în vederea eliminării, pe baza unui contract unei societăţi specializate şi autorizate.
- metale feroase (16.01.17): vor fi predate în vederea valorificării, pe baza unui contract unei societăţi specializate şi autorizate
- metale neferoase (16.01.18): vor fi predate în vederea valorificării, pe baza unui contract unei societăţi specializate şi autorizate
- acumulatori auto (16.06): vor fi predate în vederea valorificării, pe baza unui contract unei societăţi specializate şi autorizate
- uleiuri uzate de motor, de transmisie şi de ungere (13.02): vor fi predate în vederea valorificării, pe baza unui contract unei societăţi specializate şi autorizate

3.8. Obiective de utilitate publică

Suprafața de teren ce se transferă în domeniul public în vederea viabilizării terenurilor din zona amplasamentului (realizarea circulațiilor în zonă – modernizarea celor existente și completarea acestora cu noi străzi).

Cel mai important aspect pentru dezvoltarea localitatii în cazul de fata este finalizarea obiectivelor de utilitate publica care sa serveasca tuturor locuitorilor comunitatii, iar acestea sunt echiparile edilitare si arterele de circulatii. Ca urmare prioritatea demersurilor viitoare ale administratiei publice va fi întocmirea de studii si documentatii specifice asigurarii cu echipare edilitara a tuturor gospodariilor de pe raza comunei ca si finalizarea reabilitarii si modernizarii drumurilor existente.

TABEL CENTRALIZATOR SUPRAFEȚE CE VOR FI CEDATE DOMENIULUI PUBLIC

NR. CADASTRAL	SUPRAFAȚĂ INIȚIALĂ (m²)	SUPRAFAȚĂ CE URMEAZĂ A FI CEDATĂ (m²)
131236	1148	126
131701	833	54
133777	275	8
131993	1046	22
132016	907	22
132014	1144	48
parcela 280/1/12	4814	30
135228	9861	138
124545	2200	34
125232	4600	72
130347	2000	62
126476	3599	38

4. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Planul Urbanistic Zonal a fost întocmit în conformitate cu *Ghidul privind metodologia de elaborare si continutul cadru al P.U.Z. aprobat cu ordinul MLPAT nr. 176/N/16 august 2000*.

Amenajarile propuse se înscriu în si detaliaza si corespund obiectivelor pe termen lung ale strategiilor la nivel local. Nu exista restricţii sau disfuncţionalităţi în privinţa propunerilor avansate prin prezentul P.U.Z.

Multitudinea propunerilor din zona reglementată prin P.U.Z. arată intenția clară de revitalizare a zonei libere și reconversia acesteia în concordanță cu potențialul natural local și cu nevoile unui areal mai larg (județean) de dezvoltare durabilă.

Interventiile se înscriu în principal în urmatoarele categorii:

- valorificarea potențialului zonei și al vecinătăților prin implementarea unor proiecte reprezentative la nivel local;
- îmbunatatirea relatiei zonei cu restul zonelor funcționale din vecinătate, prin crearea de legaturi între aceasta si vecinătăți;
- cresterea și îmbunătățirea utilizarii infrastructurii existente;
- înscrierea zonei într-un concept la o scara mai larga, de spina (rețea) verde conectată la zonele limitrofe.

REGISTRUL URBANIȘTILOR DIN ROMÂNIA
RUR
Mădălina D.T. DUMITRESCU
B C C1 D D3 D20 E F G4
SPECIALIST CU DREPT DE SEMNĂTURĂ

Întocmit,
Dr.,urb.-dipl., Mădălina MOȚOCANU-DUMITRESCU