



ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL CONSTANȚA

TEMĂ DE PROIECTARE

BENEFICIAR: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA
CONSULTANT: S.C. 4B CONSULTANȚA ARHITECTURĂ s.r.l.
CONTRACT NR. 26594/19.02.2016

2016



COLECTIV DE ELABORARE:

S.C. 4B CONSULTANȚĂ ARHITECTURĂ s.r.l.

arh. Matei BOGOESCU

arh. Bogdan Traian BOGOESCU

S.C. 4B CONSULTANTA ARHITECTURA S.R.L.

Intr. Filioara nr.2, et.1, ap. 2, sector 1, 010605, București

C.U.I.: 14595030 / Nr. ORC: J23/701/2002

T: +40 (371) 491 060

E: office@4b-arhitectura.ro

W: www.4b-arhitectura.ro

CUPRINS:

I. INTRODUCERE	3
I.1 Necesitatea și oportunitatea lucrării.....	3
I.2 Cadrul legislativ – normativ / Bibliografie.....	6
I.3 Surse de Documentare.....	9
I.3.1 Dimensiunea europeană	10
I.3.2 Dimensiunea națională.....	13
I.3.3 Dimensiunea regională și județeană.....	15
I.3.4 Dimensiunea metropolitană și locală.....	19
II. DATE DE TEMĂ	25
II.1 Generalități	25
II.2 Statutul Municipiului Constanța.....	26
II.2.1 Municipiul Constanța – Motor de dezvoltare al Polului de Creștere Constanța.....	26
II.2.2 Municipiul Constanța – oraș-portuar / oraș-costier.....	30
II.2.3 Municipiul Constanța – oraș de frontieră al U.E. și NATO.....	45
II.3 Paliere de abordare a Planului Urbanistic General considerând caracterul specific al Municipiului Constanța.....	49
III. CONȚINUTUL ȘI STRUCTURA PLANULUI URBANISTIC GENERAL	75
III.1 Etape de elaborare a P.U.G.....	75
III.2 ETAPA 1	76
III.2.1 Elaborarea formei sintetizate a P.U.G. în vigoare.....	76
III.2.2 Studii de fundamentare specifice.....	77
III.2.3 Studii de fundamentare generale.....	82
III.2.4 Stadiul actual al dezvoltării urbane.....	97
III.3 ETAPA 2	104
III.3.1 Conținutul Planului Urbanistic General.....	108
III.3.2 Conținutul cadru al Regulamentului Local de Urbanism.....	114
III.3.3 Raportul de mediu aferent P.U.G.....	119
IV. CERINȚE TEHNICE PRIVIND SUPTUL DE DATE GEOSPAȚIALE	126
IV.1 Achiziția de servicii în vederea actualizării fondului de date geo-spațiale necesare actualizării P.U.G.....	127
IV.2 Modelul de date geo-spațiale în care vor fi stocate rezultatele procesului de proiectare urbanistică.....	127
IV.3 Sistemul informatic de gestiune a Bazei de Date Urbane.....	128
V. CONCLUZII	130

I. INTRODUCERE

I.1 Necesitatea și oportunitatea lucrării

Lucrarea de față se constituie în TEMA DE PROIECTARE pentru elaborarea documentației de actualizare a Planului Urbanistic General, care va stabili obiectivele, acțiunile și măsurile de dezvoltare ale municipiului pe o perioadă de 10 ani pe baza analizei multicriteriale a situației existente.

Necesitatea și oportunitatea actualizării Planului Urbanistic General și a Regulamentului Local de Urbanism aferente municipiului Constanța este fundamentată pe mai multe categorii de considerente, expuse în cele ce urmează:

A. Considerente de ordin general

În contextul legislației specifice care a produs efecte în teritoriul municipiului Constanța până la adoptarea Legii nr. 242/23.06.2009 privind aprobarea O.G. nr. 27/2008 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și a unei dinamici urbane accentuate a Municipiului Constanța care s-a manifestat în ultimii ani, a devenit evident că este necesară o actualizare a documentației/reglementărilor existente, astfel încât viitorul Plan Urbanistic General (P.U.G.), care va trebui să devină operațional cât mai curând posibil, să-și fundamenteze propunerile de dezvoltare și organizare spațială a teritoriului pe date reale, atât din punctul de vedere al regimului terenurilor, precum și din cel al utilizării funcționale a acestora, cu indicatorii urbanistici asociați.

În prima etapă de studiu se va identifica nivelul la care au fost implementate reglementările P.U.G. al municipiului Constanța, aprobat prin H.C.L. nr. 653/1999, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. nr. 77/2011 și H.C.L. nr. 81/2013, precum și impactul implementării acestora asupra dezvoltării economice a orașului și a calității vieții cetățenilor; pe baza concluziilor rezultate din aceste analize se va identifica metoda optimă de implementare a P.U.G. actualizat.

Analiza stadiului actual al dezvoltării urbane propus în prima fază a lucrării reprezintă un șir de activități direcționate către diagnosticarea stării municipiului Constanța și a relațiilor stabilite de acesta cu teritoriul înconjurător, la nivelul anului 2016 și va duce la identificarea stării relațiilor funcționale majore din teritoriu, a disfuncționalităților și/sau a disparităților dintre diferitele areale urbane ale orașului; vor fi identificate șansele de dezvoltare viitoare, coordonate cu obiectivele, politicile și programele stabilite în Planul Integrat de Dezvoltare al Polului Național de Creștere Constanța (2010).

Pe baza concluziilor rezultate din analize se va identifica metoda optimă de implementare a P.U.G. actualizat, în contextul conceptual promovat de „Carta orașelor europene durabile, Leipzig, 2007”, având ca obiectiv general:

„Dezvoltarea municipiului Constanța ca o metropolă europeană, o zonă turistică în expansiune, cu creștere economică rapidă și un standard de viață ridicat pentru toți locuitorii săi”, iar ca principale **obiective strategice**, derivate din aprecierea capacității municipiului de a se adapta la tendințele generale, la transformările anticipate, la exigențele diminuării unor decalaje și reducerii unor disfuncționalități:

- Creșterea rolului economic și social al Municipiului Constanța în arealul său de influență;
- Creșterea competitivității economice în vederea stimulării mediului de afaceri local;
- Îmbunătățirea accesibilității în interiorul și exteriorul municipiului Constanța și în arealul său de influență;
- Dezvoltarea turismului și creșterea contribuției acestuia la dezvoltarea economică a orașului;
- Creșterea calității serviciilor sociale și a infrastructurii aferente din Municipiul Constanța.
- Dezvoltarea sustenabilă și protecția mediului
- Fructificarea capitalului uman și perfecționarea resurselor umane

B. Considerente specifice:

Planul General de Urbanism în vigoare, aprobat prin H.C.L. nr. 653/1999, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. nr. 77/2011 și H.C.L. nr. 81/2013, a înregistrat, de-a lungul unei perioade de 17 ani, multiple intervenții importante prin intermediul Planurilor Urbanistice Zonale și a Planurilor Urbanistice de Detaliu aprobate, devenind astfel depășit în raport cu noile realități economice și teritoriale ale orașului, ceea ce impune actualizarea acestuia prin păstrarea liniilor directoare ale strategiei anterioare care s-au dovedit corecte, amendarea celor care au fost invalidate sau alterate de evoluția dezvoltării orașului în ultimii ani.

Planul Urbanistic General actualizat va trebui să identifice zonele și sub-zonele spre care ar trebui direcționată dezvoltarea orașului și să prescrie indicatori urbanistici atractivi, în condițiile asigurării unei dezvoltări sustenabile pentru aceste zone. În același timp, trebuie prevăzute rezolvări clare pentru cât mai multe din situațiile speciale care apar în oraș. Scopul final al actualizării este eliminarea majorității situațiilor în care se apelează la urbanism derogatoriu.

Lucrarea de față este împărțită în **4 secțiuni distincte și o secțiune de concluzii finale**. Municipiul Constanța, împreună cu Zona Metropolitană Constanța, reprezintă a doua aglomerație urbană a țării, zona turistică cu rol de ancoră la nivel național și port comercial internațional cu rol extrem de important în circuitele logistice Europene. Prin urmare, deși metodologic conținutul și structura Planului Urbanistic General sunt normate la nivel național, se impune o trecere în revistă a tuturor problematicilor specifice acestui teritoriu, care cer soluții specifice și abordări specifice. Tema are astfel o componentă conceptual-directoare și o componentă metodologică, ambele cu relevanță egală pentru elaborarea Planului Urbanistic General.

Prima secțiune reprezintă o sinteză a documentelor strategice la nivel european, național, regional și local care reglementează cadrul de dezvoltare al Municipiului Constanța. În această secțiune este abordată **Dimensiunea strategică** la diferite scări teritoriale, exprimată prin viziune și obiective specifice, având rolul de cadru conceptual și director pentru elaborarea tuturor documentațiilor tehnice de urbanism care trebuie să-și însușească ideile, direcțiile, prioritățile și modalitățile de abordare a diverselor problematici privind dezvoltarea urbană, traducându-le în reglementări tehnice și regulamente, stabilind la nivel spațial zonele interesate de proiecte și operațiuni urbane de amploare la nivel municipal.

A doua secțiune, Date de temă, se concentrează pe Municipiul Constanța, constituindu-se în al doilea cadru conceptual pentru elaborarea Planului Urbanistic General. În această secțiune se prezintă vocația regională a Municipiului Constanța, se pune accentul pe caracteristicile specifice ale orașului-portuar / oraș-costier care impun o abordare particulară a dezvoltării urbane și se aduce în discuție condiția orașului de limită la granița N.A.T.O. și U.E. În fine, în ultima parte a secțiunii, se sintetizează, se sistematizează și se integrează elementele componente ale analizelor S.W.O.T. care alcătuiesc o imagine de ansamblu a situației existente în Municipiul Constanța și se propun 3 paliere de abordare a Planului Urbanistic General, plecând de la Viziunea Polului de Creștere Constanța.

A treia secțiune, Conținutul și Structura Planului Urbanistic General, este dedicată metodologiei de elaborare a documentației – etape de elaborare, conținutul studiilor de fundamentare și conținutul Planului Urbanistic General, cu respectarea prevederilor din **GHID PRIVIND METODOLOGIA DE ELABORARE ȘI CONȚINUTUL-CADRU AL PLANULUI URBANISTIC GENERAL**, GP038/99, aprobat prin Ordinul nr.13N/10.03.1999 de M.L.P.A.T. și legea 350/2001 cu modificările și completările ulterioare. În această secțiune sunt introduse elemente preluate din secțiunile anterioare.

A patra secțiune, Cerințe tehnice privind suportul de date geospațiale, se referă la componenta IT a Planului Urbanistic General, stabilind caracteristicile modelului de date geospațiale și a sistemului informatic de gestiune a bazei de date urbane. O bază de date actualizată și completă și transferarea planificării urbane în sistem G.I.S. reprezintă priorități fundamentale pentru o dezvoltare urbană coerentă și performantă.

I.2 Cadrul legislativ-normativ / Bibliografie

A. Legislație:

- ▶ Constituția României
- ▶ Codul Civil actualizat în 2016
- ▶ Legea nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare, privind amenajarea teritoriului și urbanismul
- ▶ Hotărârea de guvern nr. 101/2010, pentru aprobarea regulamentului privind dreptul de semnătură pentru amenajarea teritoriului și urbanism și a regulamentului referitor la organizarea și funcționarea Registrului Urbaniștilor din România
- ▶ Hotărârea de guvern nr. 525/1996, cu modificările și completările ulterioare, pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism
- ▶ Hotărârea de Guvern nr. 1076/2004, privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe
- ▶ Legea nr. 422/2001, privind protecția monumentelor istorice
- ▶ Ordinul nr. 1964/2007 al Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile, privind instituirea regimului de Arie Naturală Protejată, a siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România
- ▶ Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, cu modificările și completările ulterioare, privind regimul juridic al drumurilor
- ▶ Ordonanța de Urgență nr.57/2007, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice
- ▶ Legea nr. 451/2002, pentru ratificarea Convenției Europene a Peisajului, Florența 20 octombrie 2000
- ▶ Ordinul nr. 2264/2004, pentru aprobarea reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare aferente drumurilor publice situate în extravilanul localităților
- ▶ Legea nr.46/2008, cu modificările și completările ulterioare, privind Codul Silvic
- ▶ Hotărârea Guvernului nr.382/2003, pentru aprobarea Normelor Metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajare a teritoriului și urbanism pentru zonele de riscuri naturale
- ▶ Ordinul Ministrului Culturii nr.2314/2004, privind aprobarea listei monumentelor istorice actualizată și a listei monumentelor istorice dispărute, modificată prin Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr.2182/2005, pentru aprobarea Listei Monumentelor Istorice 2004 – modificări și completări și a Listei Monumentelor Istorice 2004 – monumente dispărute, cu modificări și completări

- ▶ Ordonanța de urgență nr.57/2007, cu modificările și completările ulterioare, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.
- ▶ Legea nr. 171/1997 de aprobare a P.A.T.N. (Planul de Amenajarea a Teritoriului Național) – secțiunea II – ape
- ▶ Legea nr. 5/2000 de aprobare a P.A.T.N. (Planul de Amenajarea a Teritoriului Național) – secțiunea III – zone protejate
- ▶ Legea nr. 351/2001 de aprobare a P.A.T.N. (Planul de Amenajarea a Teritoriului Național) – secțiunea IV – rețeaua de localități
- ▶ Legea nr. 575/2001 de aprobare a P.A.T.N. (Planul de Amenajarea a Teritoriului Național) – secțiunea V – zone de risc natural
- ▶ Legea nr. 363/2006 de aprobare a P.A.T.N. (Planul de Amenajarea a Teritoriului Național) – secțiunea I – rețele de transport
- ▶ Legea nr. 190/2009 de aprobare a P.A.T.N. (Planul de Amenajarea a Teritoriului Național) – secțiunea VIII – zone cu resurse turistice
- ▶ Legea nr. 215/2001, privind administrația publică locală
- ▶ Legea nr. 255/2010, privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică
- ▶ Legea nr. 50/1991, republicată, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- ▶ Legea nr. 18/1991, republicată, privind fondul funciar
- ▶ 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. 84/1996, privind îmbunătățirile funciare
- ▶ Legea nr. 41/1995, privind protejarea patrimoniului cultural național
- ▶ Legea nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare, privind Legea Apelor
- ▶ Legea nr. 481/2004, privind protecția civilă
- ▶ Legea nr. 213/1998, privind proprietatea publică
- ▶ Legea nr. 219/1998, cu modificările și completările ulterioare, privind regimul juridic al concesiunilor
- ▶ Legea nr. 124/1995, privind apărarea împotriva dezastrelor
- ▶ Ordonanța de urgență nr. 78/2000, privind regimul deșeurilor
- ▶ Ordonanța de urgență nr. 195/2005, privind protecția mediului
- ▶ HGR nr.930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică
- ▶ Ord. Min. Sănătății nr. 331/1999, privind avizarea și autorizarea sanitară a obiectivelor cu impact asupra sănătății publice
- ▶ Ord. Min. Sănătății nr. 536/1997, privind normele de igienă
- ▶ Ord. M.A.P.P.M. nr. 125/1996, privind activitățile cu impact la mediu

- ▶ Ordin nr. 1184/2000 pentru aprobarea reglementării „Ghid privind elaborarea analizelor de evaluare a impactului asupra mediului ca parte integrantă a planurilor de urbanism”
- ▶ Ordin nr. 1430/2005 al ministrului lucrărilor publice, transportului și locuinței pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr.50/1991

B. Bibliografie

- ▶ **Principiile directe pentru o dezvoltare teritorială durabilă a continentului european, CEMAT, Hanovra, 2000**
http://www.mdrl.ro/documente/dezvoltare_teritoriala/documente_strategice/Principii%20directoare%20pt%20dezv%20terit%20durabila%20.pdf
- ▶ **Carta orașelor europene durabile, Leipzig, 2007**
http://www.mdrl.ro/documente/dezvoltare_teritoriala/documente_strategice/LEIPZIG%20CARTER%20on%20Sustainable%20European%20Cities.pdf
- ▶ **Declarația de la Marsilia, 2008**
http://www.mdrl.ro/documente/dezvoltare_teritoriala/documente_strategice/Marsilia_%20Final_statement_EN.pdf
- ▶ **Cadru European de Referință pentru Orașe Durabile**
- ▶ **Declarația de la Toledo, 2010**
http://www.mdrap.ro/userfiles/declaratie_Toledo_ro.pdf
- ▶ **SDTR – Srtategia de Dezvoltare a Teritoriului României, 2035**
<http://www.sdtr.ro>
- ▶ **Planul de Dezvoltare Regională Sud-Est, 2014-2020**
Strategia de Dezvoltare a Regiunii Sud-Est
http://www.adrse.ro/Documente/Planificare/PDR/2014/PDR.Sud_Est_2014.pdf
- ▶ **Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal – Zona Costieră a Mării Negre, 2010**
- ▶ **Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Constanța**
- ▶ **Planul Integrat de Dezvoltare a Polului Național de Creștere Constanța, 2010**
Strategia de Dezvoltare a Polului de Creștere
<http://www.pol-constantina.ro/pid/pid-constantina/>
- ▶ **Planul Local de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Constanța, 2025**
Strategia de Dezvoltare Durabilă
<http://www.primaria-constantina.ro/Fisiere/Proiecte/AL21Rom.pdf>
- ▶ **Planul de mobilitate urbană durabilă a Polului de Creștere Constanța, 2015**
<http://www.primaria-constantina.ro/Fisiere/Proiecte/PlanMobilitateUrbanaDurabila.pdf>
- ▶ **Masterplan Portul Constanța** – documentație în curs
- ▶ **Strategia de transport intermodal în România, 2020**
http://mt.gov.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_de_transport_intermodal_text.pdf
- ▶ **Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic general, GP038/99, aprobat prin ordinul nr.13N/10.03.1999 de M.L.P.A.T.**

I.3 Surse de documentare

Documentele prezentate în secțiunea următoare au fost elaborate la nivelul Uniunii Europene sau scară națională, regională și locală și stabilesc viziunea, obiectivele strategice și liniile directoare de dezvoltare al teritoriului național, regional și local pe termen mediu și lung.

Conceptele, viziunile, obiectivele, direcțiile strategice de dezvoltare, precum și politicile, programele și proiectele descrise în aceste documente trebuie integrate în dimensiunea lor orizontală (diferitele paliere de abordare) și verticală (la toate scările teritoriului) în documentațiile de urbanism.

În cazul specific al documentației de actualizare a Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța, elementele de mai sus trebuie evaluate în dimensiunea lor spațială (implicații spațiale – soluții spațiale) și integrate în diversele etape de elaborare, atât în faza de analiză-diagnostic cât și în faza de reglementare.

Rezumatele documentelor așa cum se prezintă în această secțiune reprezintă doar un punct de pornire pentru elaborator, acesta având obligația parcurgerii în integralitate a documentelor citate și a celor descrise în bibliografie.

I.3.1 Dimensiunea Europeană

În contextul conceptual promovat de „Carta orașelor europene durabile, Leipzig, 2007”, este necesară intensificarea utilizării abordării integrate în dezvoltarea urbană. Astfel, politica de dezvoltare urbană integrată este definită ca un proces prin care sunt coordonate aspecte - cheie de ordin spațial, sectorial și temporal ale dezvoltării orașului și identificată ca o condiție cheie pentru implementarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă a UE.

În conformitate cu recomandările acestui act programatic, orașele europene trebuie să întocmească programe de dezvoltare urbană integrată pentru oraș în întregime sa. Aceste instrumente de planificare orientate spre implementare trebuie să aibă următoarele roluri:

- ▶ să descrie punctele tari și punctele slabe ale orașelor și cartierelor, bazându-se pe o analiză a situației existente;
- ▶ să definească obiective realiste de dezvoltare pentru zonele urbane și să dezvolte o viziune asupra orașului;
- ▶ să coordoneze planuri și politici tehnice și sectoriale legate de diversele zone ale orașului și să se asigure că investițiile planificate vor ajuta la promovarea unei dezvoltări echilibrate a orașului și a ariei din jurul acestuia;
- ▶ să coordoneze și să concentreze, din punctul de vedere al spațiului, folosirea fondurilor de către actorii urbani publici și privați;
- ▶ să fie coordonate la nivel local și regional și să implice cetățenii și alți parteneri care pot contribui substanțial la modelarea cantitativă a viitorului economic, social, cultural și de mediu a fiecărei zone.

Coordonarea între nivelul local și cel regional trebuie întărită. Scopul este de a stabili un **parteneriat echilibrat între orașe și zonele rurale cât și între orașele mici, medii sau mari, la nivel regional și metropolitan**, întrucât problemele și deciziile de politică urbană nu mai pot fi privite în mod izolat, la nivelul fiecărui oraș. Orașele trebuie să devină puncte de concentrare pentru dezvoltarea regiunilor și să își asume responsabilitatea pentru coeziunea teritorială.

În urma „Declarației de la Marsilia (25 nov. 2008)” privind necesitatea continuării sprijinirii dezvoltării urbane durabile și a abordării integrate, și a implementării principiilor Cartei de la Leipzig la nivel local, a fost stabilit, în 2009-2010, de către un grup de lucru de la nivel înalt condus de Franța, un prototip al unui „Cadru European de Referință pentru Orașe Durabile (CROD)”. CROD se bazează pe un proces deschis și colectiv și trebuie să devină un **instrument adaptabil, deschis și fără obligații pentru orașe având la bază principiul subsidiarității.**

„**Declarația de la Toledo (22 iunie 2010)**” privind regenerarea urbană integrată și potențialul strategic al acestei abordări, pentru o dezvoltare urbană mai inteligentă, durabilă și incluzivă în Europa

Pentru ca modelul unui oraș mai inteligent, durabil și incluziv să devină o realitate, miniștrii responsabili cu dezvoltarea urbana din cadrul U.E., au evidențiat importanța:

- ▶ **implementării strategiilor de dezvoltare urbană integrată**, adoptând o viziune globală și comprehensivă a orașului, având drept reper o perspectivă a dezvoltării teritoriale care să promoveze, într-un mod armonios și integrat, toate dimensiunile sustenabilității urbane, precum și noile dezvoltări și zone existente ale orașului;
- ▶ luării în considerare a necesității de a **îmbunătăți performanța economică, eficiența și coeziunea socială a orașului existent**, pentru a atinge obiectivele generale și specifice stabilite în Strategia EUROPA 2020 și pentru a implementa și disemina acest model, al unui oraș mai deștept, incluziv și sustenabil, în toate țesăturile urbane;
- ▶ **asigurării bunăstării și calității vieții cetățenilor** din toate comunitățile și cartierele existente în orașe, punctând necesitatea implicării acestora în dezvoltarea urbană, **prin consultări publice și, de asemenea, recunoscând importanța parteneriatelor** și implicării tuturor actorilor din domeniu (sectorul privat, societatea civilă, etc.) ca un instrument deosebit de important pentru o abordare integrată;
- ▶ reînțării importanței recomandărilor de a reflecta și de a lua în considerare **schimbările climatice**, după cum sunt enunțate în Strategia EUROPA 2020, cât și în declarația de la Marsilia;
- ▶ susținerii recunoașterii **importanței renovării și îmbunătățirii fizice a fondului existent de locuințe**, din perspective diferite, după cum este menționat în Comunicatul final al celei de-a 18-a Reuniuni informale a miniștrilor responsabili cu domeniul locuirii, desfășurată la Toledo, în data de 21 iunie 2010;
- ▶ luării în considerare a angajamentelor stabilite prin Carta de la Leipzig cu privire la asigurarea unei atenții speciale **“cartierelor defavorizate, în contextul orașului ca un tot unitar”** și, în mod particular, alinierii obiectivelor concrete ale diferitelor cartiere, cu scopul reducerii polarizării sociale;
- ▶ reamintirii faptului că, într-un oraș, calitatea urbană este determinată de **calitatea spațiilor publice, precum și de peisajele urbane realizate de mâna omului, de arhitectură**, subliniind că necesitatea acestor spații publice devine o condiție esențială pentru oferirea unui ambient plăcut populației urbane;

- ▶ punctării importanței și eficienței **planificării urbane și teritoriale**, ca o pârghie a unei politici de integrare a obiectivelor economice, sociale și de mediu;
- ▶ **punctării importanței planificării urbane și teritoriale integrate, drept instrument al politicii de integrare a obiectivelor economice, sociale și de mediu;**
- ▶ considerării necesității reciclării, la nivel urban, și/sau a planificării urbane compacte, acolo unde este necesar, drept strategii de **minimizare a consumului de teren**, împiedicând astfel transformarea inutilă a zonelor verzi și a celor naturale în teren urban, și în consecință **administrarea și limitarea expansiunii urbane.**

Documentul de referință de la Toledo asupra regenerării urbane integrate și a potențialului său strategic pentru o dezvoltare urbană mai inteligentă, durabilă și incluzivă social în Europa pune accentul pe **importanța strategică a regenerării urbane integrate** pentru a atinge o dezvoltare urbană mai inteligentă, durabilă și incluzivă social, în general.

In mod particular, cu referire la planificarea dezvoltării urbane se subliniază necesitatea protejării patrimoniului cultural, arhitectural și urbanistic al orașelor, dintr-o perspectivă fizică, cu garantarea atractivității și capacitații lor de a fi locuite, astfel încât să se poată menține în timp - reabilitarea clădirilor și îmbunătățirea funcționalității acestora (diversitate și adaptarea tipologiilor rezidențiale la noile modele familiale și demografice, eco-eficiența, accesibilitate).

Din punct de vedere urbanistic, se pune accentul pe **revalorizarea spațiilor publice deteriorate** și pe **crearea de noi spații deschise**, împreună cu protejarea sau recalificarea formelor arhitecturale, în scopul creșterii atractivității zonelor pentru afaceri.

I.3.2 Dimensiunea națională

„**Strategia de Dezvoltare a Teritoriului României, 2035**” (SDTR 2035) este rezultatul unui demers amplu de planificare strategică care transpune în plan teritorial obiectivele și direcțiile de dezvoltare ale României pentru orizontul de timp 2035.

Scopul documentului strategic este de a asigura un **cadru integrat de planificare strategică** care să orienteze procesele de dezvoltare a teritoriului național. Misiunea acestuia este de a asigura o **dezvoltare policentrică** și un **echilibru** între **nevoia de dezvoltare** și **avantajele competitive ale teritoriului național în context european și global**.

Strategia este bazată pe **realitățile teritoriale ale României** și pe **tendențele de dezvoltare la nivel European** ținând spre **realizarea dezideratelor de coeziune și competitivitate teritorială**. În cadrul acesteia se subliniază importanța strategică a următoarelor principii:

- ▶ dezvoltare policentrică
- ▶ dezvoltarea zonelor economice cu vocație internațională
- ▶ conectivitate crescută
- ▶ dezvoltarea infrastructurii de servicii publice

„**Viziunea de dezvoltare 2035**” este:

”România 2035, o țară cu un teritoriu funcțional, administrat eficient, care asigură condiții atractive de viață și locuire pentru cetățenii săi, cu un rol important în dezvoltarea zonei de sud-est a Europei”.

„**Obiectivele specifice**” pe categorii ale SDTR 2035 sunt:

- ▶ **Obiective privind INFRASTRUCTURA**
 - Dezvoltarea și conectarea la rețelele europene a infrastructurii de transport rutier;
 - Dezvoltarea infrastructurii portuare și aeroportuare;
 - Consolidarea și conectarea la rețelele europene infrastructurii de transport a energiei;
- ▶ **Obiective privind HABITABILITATEA / LOCUIBILITATEA**
 - Dezvoltarea infrastructurii de servicii de utilitate publică;
 - Asigurarea accesibilității și conectivității la nivelul teritoriului;
 - Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale;
 - Servicii sociale de calitate;
- ▶ **Obiective privind COMPETITIVITATEA ÎN TERITORIU**
 - Centre urbane specializate și inteligente - Poli internaționali conectați la rețeaua europeană;

- Dezvoltarea zonelor urbane funcționale, având în centru orașele cu rol polarizator;
- Consolidarea rolului localităților rurale;
- Sprijinirea dezvoltării sistemelor urbane și axelor de dezvoltare;
- ▶ **Obiective privind PATRIMONIUL NATURAL și CONSTRUIT**
 - Protejarea patrimoniului natural – regenerare, recreațional, turism;
 - Protejarea patrimoniului construit – reabilitare, conservarea identității, dezvoltarea turismului;
 - Reducerea vulnerabilității la riscuri naturale;
 - Asigurarea echilibrului urban/rural – limitarea extind. intravilanului;
- ▶ **Obiective privind CREȘTEREA CAPACITĂȚII de GESTIUNE**
 - Consolidarea capacității structurilor de guvernare și diversificarea formelor de cooperare în administrație;
 - Consolidarea instrumentelor de planificare spațială;
 - Consolidarea capacității de cooperare și planificare transfrontalieră / transnațională;

„Liniile directoare” ale SDTR 2035

- ▶ **Concentrarea locuirii în interiorul intravilanului și limitarea extinderii în zone fără echipamente edilitare;**
- ▶ **Concentrarea activităților industriale în parcuri tehnologice din exteriorul localităților;**
- ▶ **Construire în zone deja utilizate (brownfields) și interzicerea construirii în zone verzi (greenfields) ;**
- ▶ **Locuire sustenabilă în centrele localităților;**
- ▶ **Complementaritate între zonele urbane și zonele rurale;**
- ▶ **Dezvoltare cu energie verde și interzicerea construcțiilor care utilizează în exclusivitate combustibili fosili;**
- ▶ **Diminuarea efectelor negative ale riscurilor naturale și industriale;**
- ▶ **Transport sustenabil și elaborarea obligatorie a planurilor de mobilitate;**
- ▶ **Planificare și proiectare de calitate cu limitarea derogării de la planurile de dezvoltare urbană;**
- ▶ **Implicarea mai activă a cetățenilor și comunităților în elaborarea strategiilor de dezvoltare - obligativitatea consultării publicului în fiecare etapă;**

În elaborarea documentației de actualizare a P.U.G. municipiul Constanța se vor lua în considerare și prevederile Planului de Amenajare a Teritoriului Național. (P.A.T.N. – secțiunile I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII)

I.3.3 Dimensiunea regională și județeană

„**Strategia de Dezvoltare a Regiunii de Sud-Est, 2014-2020**” parte integrantă a „**Planului de Dezvoltare Regională Sud-Est, 2014-2020**” prevede **promovarea dezvoltării durabile și îmbunătățirea calității vieții populației**, astfel încât regiunea să-și **crească competitivitatea pe termen lung și atractivitatea pentru investiții**, cu valorificarea patrimoniului de mediu, a resurselor umane superior calificate, generând noi oportunități de ocupare a forței de muncă și creșterea semnificativă a P.I.B.-ului regional până în 2020 (până la 90% din media națională).

Strategia, formulată în termeni generali, este exprimată prin viziunea strategică și prin obiectivele specifice care reprezintă aspirațiile Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud-Est privind evoluția regiunii, pentru orizontul de timp 2020.

„**Viziunea strategică**” a SDR Sud-Est 2014-2020 este:

„Regiunea Sud-Est – o regiune atractivă, un spațiu economic stabil și diversificat, capabil să asigure prosperitatea populației, în care disparitățile față de alte regiuni au fost reduse.”

„**Obiectivele specifice**” pe categorii ale SDR Sud-Est 2014-2020 sunt:

► **Obiective privind INFRASTRUCTURA:**

- Creșterea accesibilității, mobilității și conectivității regionale prin dezvoltarea unui sistem de transport rutier competitiv;
- Creșterea accesibilității, mobilității și conectivității regionale prin dezvoltarea unui sistem de transport portuar competitiv;
- Creșterea accesibilității, mobilității și conectivității regionale prin dezvoltarea unui sistem de transport aerian competitiv;

► **Obiective privind HABITABILITATEA / LOCUIBILITATEA**

- Creșterea atractivității și competitivității zonelor urbane și protejarea patrimoniului istoric și cultural;
- Îmbunătățirea condițiilor de locuit, a spațiilor publice, a calității mediului, dezvoltarea unui transport public urban ecologic;

► **Obiective privind DEZVOLTAREA ECONOMICĂ**

- Dezvoltarea infrastructurilor *Centrelor de Dezvoltare și Inovare* și a sinergiilor dintre întreprinderi și acestea prin utilizarea de produse și procese inovative;
- Sprijinirea dezvoltării firmelor în vederea creșterii competitivității regionale și generarea de locuri de muncă;

- ▶ **Obiective privind DEZVOLTAREA TURISMULUI**
 - Creșterea nivelului de promovare și valorificare economică a potențialului turistic local;
 - Îmbunătățirea infrastructurii de turism pt creșterea atractivității regiunii ca destinație turistică;
- ▶ **Obiective privind COMPETITIVITATEA în TERITORIU**
 - Diversificarea economiei rurale prin creșterea numărului de întreprinderi, inclusiv non-agricole, menținerea și dezvoltarea activităților tradiționale;
 - Creșterea competitivității și sustenabilității în sectorul piscicol;
 - Creșterea calității vieții în zonele rurale prin dezvoltarea infrastructurii, conservarea-protejarea-dezvoltarea patrimoniului istoric și cultural;
- ▶ **Obiective privind FORȚA DE MUNCĂ și RESURSELE UMANE**
 - Îmbunătățirea performanței resursei umane prin investiții în infrastructură;
 - Îmbunătățirea serviciilor publice, promovarea parteneriatelor regionale și locale și crearea unei piețe a forței de muncă regionale moderne, flexibile și inclusive;
- ▶ **Obiective privind SERVICIILE PUBLICE**
 - Creșterea participării la sistemul de învățământ prin îmbunătățirea serviciilor în educație și a infrastructurii de specialitate;
 - Creșterea stării de sănătate a populației prin îmbunătățirea serviciilor medicale și a infrastructurii de specialitate;
 - Combaterea sărăciei și creșterea incluziunii sociale prin îmbunătățirea serviciilor sociale și a infrastructurii de specialitate;
- ▶ **Obiective privind ENERGIA**
 - Îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale prin valorificarea resurselor regenerabile pentru producerea energiei termice și electrice;
 - Îmbunătățirea eficienței energetice a clădirilor publice prin valorificarea resurselor regenerabile pentru producerea energiei termice și electrice;
- ▶ **Obiective de MEDIU**
 - Dezvoltarea infrastructurii edilitare, de alimentare cu apă și de colectare-epurare ape uzate;
 - Consolidarea și extindinderea sistemului de management integrat al deșeurilor, reutilizarea acestora ca materie primă, decontaminarea siturilor industriale;
 - Prevenirea impactului schimbărilor climatice, implementarea protecției mediului, prevenirea riscurilor de mediu, dezvoltarea serviciilor de asistență în situații de urgență și centrelor de intervenție;

- Conservarea și refacerea ecosistemelor naturale, managementul sustenabil al ariilor protejate;

▶ **Obiective de COOPERARE TRANSFRONTALIERĂ**

- Sprijinirea firmelor pt implementarea proiectelor în domeniul cooperării transfrontaliere și interregionale pt creșterea competitivității;
- Reducerea riscurilor în zona transfrontalieră și identificarea, evaluarea, monitorizarea și abordarea riscurilor de dezastre și consolidarea de avertiz timpurie;
- Îmbunătățirea capacității de operare și a eficienței administrației publice;

„Liniile directoare” ale SDR Sud-Est 2014-2020 sunt:

- ▶ **Dezvoltare urbană sustenabilă și integrată;**
- ▶ **Dezvoltarea infrastructurii de transport regional;**
- ▶ **Îmbunătățirea competitivității economice regionale** prin specializare economică inteligentă;
- ▶ **Îmbunătățirea resurselor umane** la nivelul regiunii prin specializare economică inteligentă;
- ▶ **Îmbunătățirea calității turismului regional;**
- ▶ **Valorificarea resurselor din mediul rural** prin modernizarea economiei rurale;
- ▶ **Îmbunătățirea eficienței energetice** și utilizarea resurselor regenerabile;
- ▶ **Îmbunătățirea calității în serviciile publice:** educație, sănătate și incluziune socială;
- ▶ **Conservarea și protecția mediului;**
- ▶ Promovarea **cooperării transfrontaliere și interregionale;**

În cadrul documentației realizate pentru „**Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal - Zona Costiera a Mării Negre – FAZA I**” este citată „**Strategia pentru Managementul Integrat al Zonei Costiere Românești**”, un cadru de referință privind cele mai importante sectoare ale zonei costiere: agricultură, turism, industrie, infrastructură, comerț și pescuit. În cadrul capitolului IV din acest document este conturată o viziune asupra zonei de coastă a României pe termen mediu și lung cu formularea următoarelor **prevederi prioritare** care implică în mod direct și Municipiul Constanța:

- ▶ **Reabilitarea plajelor** conform cu standardele europene;
- ▶ **Valorificarea și conservarea moștenirii culturale** a Dobrogei;

- ▶ Toți locuitorii zonei de coastă vor trebui să beneficieze de **alimentare cu apă, canalizare și epurare cf. standardelor Uniunii Europene;**
- ▶ **Dotările în domeniul turismului să fie la standarde internaționale;**
- ▶ Zonele urbane să dispună de **spații verzi peste 10m² / locuitor;**
- ▶ **Constanța va deveni port important pentru vasele de croazieră;**
- ▶ **Biodiversitatea din ariile protejate ale zonei de coastă va ajunge la nivelul optim al potențialului;**
- ▶ Se vor utiliza pe scară largă **sursele de energie neconvențională și regenerabilă;**
- ▶ **Infrastructura fizică va fi la standarde internaționale;**
- ▶ **Constanța va deveni cel mai important centru de transport din Europa de SE;**
- ▶ **Producția agricolă va fi sustenabilă din punct de vedere economic și de mediu;**
- ▶ **Dezvoltarea industrială se va concentra de-a lungul axei Constanța Cernavodă;**

În cadrul documentației realizate pentru „Planul de Amenajare Teritoriului Județean Constanța” se remarcă următoarele orientări dominante:

- ▶ **Crearea unor zone specifice urbane și rurale** în cadrul județului:
 - Zona urbană litorală;
 - Zona urbană interioară;
 - Zona de interferență urban-rural;
 - Zona rurală;
- ▶ **Dezvoltarea și amenajarea zonelor portuare și industriale** în limitele permise de păstrarea echilibrului ecologic și a calității factorilor de mediu;
- ▶ **Utilizarea spațiilor agricole drept zone-tampon** între port, industrii, zona costieră și viitoarele stațiuni turistice;
- ▶ **O politică de dezvoltare coerentă a litoralului** în relație cu interiorul continentului având în vedere o complementaritate a acestora.

1.3.4 Dimensiunea metropolitană și locală

În baza discuțiilor preliminare purtate încă din 2006 între reprezentanții UAT din zona de proximitate a Municipiului Constanța și în baza modificărilor legislative incidente în domeniul administrației publice locale, Primăria Constanța a avut inițiativa constituirii „**Asociației de Dezvoltare Intercomunitară**” – „**Zona Metropolitană Constanța**”, dedicată promovării proiectelor comune de dezvoltare integrată a zonei și accesării Fondurilor Structurale Europene.

„**Strategia de dezvoltare a Polului de Creștere Constanța**” – partea a-II-a din documentația cu titlul „**Plan integrat de dezvoltare a Polului Național de Creștere Constanța, 2010**” are în vedere impunerea Zonei Metropolitane Constanța ca un centru multifuncțional competitiv al României și principalul polarizator economic în regiunea Mării Negre.

„**Viziunea strategică**” a **Strategiei de dezvoltare a Polului de Creștere** este:

„Constanța va fi o metropolă europeană, o zonă turistică în expansiune, cu o economie în creștere rapidă și un standard de viață ridicat pentru toți locuitorii săi.”

În cadrul strategiei se urmărește dezvoltarea zonei într-un mod integrat, în baza unor strategii, obiective și planuri de acțiune comune, în vederea creșterii atractivității Zonei Metropolitane Constanța pentru investiții străine și locale, asigurându-se astfel prosperitatea și dezvoltarea economică în teritoriu.

„**Principiile strategice**” descrise în **Strategia de dezvoltare a Polului de Creștere** sunt:

- ▶ **Creșterea rolului economic și social al P.N.C. Constanța** prin adoptarea unei abordări policentrice, în vederea stimulării unei dezvoltări mai echilibrate a municipiului Constanța și arealului său de influență;
- ▶ **Creșterea competitivității economice** în vederea stimulării mediului de afaceri local;
- ▶ **Diversificarea activităților economice** în mediul rural din interiorul P.N.C. Constanța,
- ▶ **Creșterea contribuției turismului** la dezvoltarea P.N.C. Constanța;
- ▶ **Îmbunătățirea accesibilității** în interiorul și exteriorul municipiului Constanța și arealul său de influență, realizând conexiuni cu zonele învecinate;
- ▶ **Creșterea calității serviciilor sociale** și a infrastructurii aferente din P.N.C. Constanța;
- ▶ **Fructificarea capitalului uman și perfecționarea resurselor umane** din P.N.C. Constanța;
- ▶ **Dezvoltarea sustenabilă și protecția mediului;**

„Obiectivele strategice” descrise în Strategia de dezvoltare a Polului de Creștere pe categorii sunt:

► **Obiectiv strategic 1: CONSTANȚA LOCUITORILOR**

- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale locuitorilor și creșterea atractivității zonei, astfel încât să devină un loc plăcut în care să muncești, să studiezi, să trăiești;
- Accesul tuturor locuitorilor la o infrastructură de calitate (infrastructura publică urbană, infrastructura de bază ce deservește furnizarea serviciilor publice, infrastructura de transport, infrastructura de comunicații);
- Accesul la o locuință decentă în condiții de siguranță, accesul la servicii de sănătate, servicii de educație și cultură și servicii sociale de calitate, într-un mediu durabil;

► **Obiectiv strategic 2: CONSTANȚA TURIȘTILOR**

Crearea unei zone turistice maritime, atractivă și competitivă prin:

- Poziția sa geografică cu potențial turistic de mare diversitate;
- Statutul de cel mai important centru turistic al țării;
- Posibilitatea practicării diferitelor forme de turism: litoral, balnear, de agrement, cultural, religios, etnic, ecoturism, turism de afaceri și congrese;
- Exploatarea potențialului natural favorabil de care dispune Municipiul Constanța și arealul său de influență;
- Valorificarea patrimoniului cultural, istoric și arheologic;
- Lansarea de produse turistice noi menite să permanentizeze interesul asupra zonei pe întreaga perioadă a anului;
- Dezvoltarea durabilă a turismului;

► **Obiectiv strategic 3: CONSTANȚA INVESTITORILOR**

- Creșterea investițiilor străine directe, dar și autohtone, îndeosebi în ramurile cu potențial de creștere economică mare;
- Încurajarea sectorului terțiar și a acelor activități economice care generează valoare adăugată mare;
- Dezvoltarea de infrastructuri performante de legătură la nivel regional, național și european ierarhizate coerent (autostrăzi, drumuri expres, dezvoltarea unor linii aeriene de descărcare cargo și crearea de noi capacități de operare și procesare în porturile maritime și fluviale, cât și înființarea de noi linii de transport maritime / fluviale / aeriene);
- Dezvoltarea cooperării transfrontaliere în cadrul Euroregiunii Mării Negre și cooperare transfrontalieră România-Bulgaria;

- Dezvoltarea resurselor umane, creșterea ratei de ocupare în meserii și profesii de înaltă specializare și utilizarea resursei umane ca factor de dezvoltare economică

„**Strategia de dezvoltare durabilă a Municipiului Constanța, 2025**” prevede impunerea Zonei Metropolitane Constanța ca un centru multifuncțional competitiv al României și principalul polarizator economic în regiunea Mării Negre având următoarele **priorități de dezvoltare durabilă**:

- ▶ **Creșterea competitivității sectorului productiv**
- ▶ **Dezvoltarea turismului și a sectorului terțiar**
- ▶ **Asigurarea creșterii veniturilor pe termen lung**
- ▶ **Îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transport, telecomunicații și energie**
- ▶ **Dezvoltarea resurselor umane, creșterea ratei de ocupare, combaterea excluderii sociale și a dezechilibrelor sociale**
- ▶ **Conformarea progresivă cu standardele de mediu din Uniunea Europeană pe care România va trebui să le atingă în totalitate în 2017**

„**Strategia de acțiune**” pentru abordarea priorităților de dezvoltare durabilă a municipiului Constanța se bazează pe următoarele elemente:

- ▶ **Zona Metropolitană Constanța va deveni a doua aglomerație urbană a țării după Municipiul București, capitala României**
- ▶ **Municipiul Constanța se va constitui în punct nodal de legătură între Europa Centrală și de Vest / Orientul Apropiat și cel Mijlociu / Caucaz și Rusia**
- ▶ **Municipiul Constanța va deveni cel mai important reper turistic din regiune**
- ▶ **Municipiul Constanța va asigura dezvoltarea identității sale culturale**
- ▶ **Municipiul Constanța va asigura condiții favorabile inițiativelor private care urmăresc valorificarea directă sau indirectă a patrimoniului cultural și istoric al zonei**
- ▶ **Municipiul Constanța va asigura premisele pentru creșterea atractivității zonei pentru investiții străine directe**
- ▶ **Se vor face demersuri pentru constituirea unei euroregiuni care să cuprindă județul Constanța și județul Tulcea**

„Principiile de dezvoltare durabilă”, parte integrantă a Strategiei de dezvoltare durabilă cu efecte în dezvoltarea urbană sunt decriptate mai jos:

- ▶ **Întărirea capacității instituționale** prin management eficient și restructurarea serviciilor publice
- ▶ Realizarea programelor și proiectelor prin **parteneriat public-privat**
- ▶ **Integrarea politicilor** atât pe **orizontală** (efect sinergic între sectoare), cât și pe **verticală** (corelare la diferite scări teritoriale – municipiu, județ, regiune)
- ▶ **Managementul resurselor** – integrarea fluxurilor de resurse energetice, materiale, financiare și umane
- ▶ **Proiectare arhitecturală durabilă** – reguli cu privire la materialele de construcții, bioclimatul, densitatea de construire, orientarea clădirilor, eficiență energetică
- ▶ Realizarea programelor și proiectelor **cu respectarea culturilor și tradițiilor comunităților**
- ▶ Fixarea **regulilor de utilizare rațională a terenurilor** pentru toate proiectele de dezvoltare în baza Planului de Urbanism General, ca instrument de planificare spațială
- ▶ **Analiza capacității tehnice de execuție**
- ▶ **Evaluarea nevoilor comunităților sărace** și a capacității municipalității de a asigura **accesul acestora la o locuință, locuri de muncă și serviciile publice de bază.**
- ▶ **Protecția mediului**
- ▶ **Planificarea zonelor de locuit** conform Planului Urbanistic General **respectând prevederile Agendei Habitat de la Istanbul (1996):**
 - Planificarea unei întregi zone de locuit va fi integrată astfel încât să cuprindă clădiri de locuit (individuale sau colective), clădiri cu destinație comercială, parcuri, școli și infrastructura de circulație și edilitară aferente
 - Zonele de locuit vor conține o diversitate de clădiri
 - În situația în care în zonă există clădiri istorice, acestea vor fi reabilite (în niciun caz transformate sau demolate)
 - Zona de locuit va avea un centru care combină funcțiunile comerciale cu cele civice, culturale și de agrement
 - Zona va conține spații deschise, în formă de scuar, spații cu verdeață sau parcuri
 - Spațiile deschise vor avea un design care să încurajeze prezența rezidenților și socializarea
 - Vor fi proiectate spații generoase de circulație pietonală și ciclabilă
 - Terenurile naturale vor fi păstrate pe cât posibil sau integrate în parcuri

- Comunitățile vor respecta regulile de conservare a resurselor și de reducere a deșeurilor
- Comunitățile vor utiliza în mod rațional resursele de apă
- Orientarea străzilor și plasamentul clădirilor vor favoriza creșterea eficienței energetice

„**Planul de mobilitate durabilă a Polului de Creștere Constanța**” evidențiază o serie de disfuncții și recomandări la nivel spațial după cum urmează:

Rețeaua de drumuri și parcări:

- ▶ **Realizarea unei legături de calitate între autostrada A4 și stațiunea Mamaia** pentru a evita congestionarea traficului urban
- ▶ **Zona de spațiu carosabil în multe intersecții este excesivă**, necesitând o reechilibrare cu spațiul pietonal
- ▶ **Spațiile destinate parcării sunt insuficiente**
- ▶ Este necesară o **proiectare mai eficientă a intersecțiilor de acces la zonele comerciale și industriale cheie**

Transport public:

- ▶ **Nu exista benzi dedicate pentru transportul în comun**
- ▶ Este recomandabilă dezvoltarea unei **rețele de Park&Ride** localizate în **puncte importante pe arterele de acces în oraș** pentru reducerea numărului de autovehicule
- ▶ **Lipsa de accesibilitate** trebuie abordată prin **reproiectarea stațiilor**
- ▶ **Corelarea serviciilor de transport** cu autobuzul, trenul și taxiul în Gara Constanța ar putea fi mult îmbunătățită **prin reorganizarea spațiului**
- ▶ Există un **potențial** pentru crearea unui **sistem de Light Rail pe direcția nord-sud** folosind în mare parte șinele și infrastructura existente

Rețeaua pentru pietoni:

- ▶ Mare parte din **infrastructura pietonală** este de **calitate foarte scăzută și discontinuă**
- ▶ **Accesibilitatea pietonală** la nivelul orașului este destul de **limitată**, inclusiv în ceea ce privește informațiile privind traseele
- ▶ Datorită lipsei parcarilor **trotuarele** sunt în mare parte **ocupate de autoturisme**
- ▶ **Nu este montat pavaj tactil** pentru persoanele cu deficiențe de vedere la nivelul întregului oraș și de multe ori se remarcă **diferențe de nivel între trotuar și trecerea de pietoni**

Rețeaua pentru bicicliști:

- ▶ Singura porțiune ciclabilă în mod organizat este de-a lungul promenadei în Mamaia
- ▶ Este mult **sub valoarea de referință pentru orașe europene similare**
- ▶ Există o **lipsă a facilităților de parcare pentru biciclete** în oraș

Portul Constanța:

- ▶ A fost luată în considerare **posibilitatea de integrare a extremității nordice a portului cu centrul orașului** care ar avea un impact semnificativ asupra dezvoltării de ansamblu a Municipiului Constanța și a traficului
- ▶ Redirecționare trafic de la Poarta 1 către Poarta 3
- ▶ Extindere a drumului ce leagă porțile 7, 8, 9
- ▶ Extindere a drumului între porțile 10, 10b

Prevederile scenariului preferat:

- ▶ Dezvoltarea unor **politici integrate de planificare teritorială și planificare a transportului** prin Planul Urbanistic General Actualizat
- ▶ O **nouă legătură rutieră** între șoseaua de centură **A4** și **DN24** (Bd. Tomis)
- ▶ O nouă **parcare Park&Ride** de 400 de locuri **în capătul de nord al stațiunii Mamaia**
- ▶ O nouă **parcare Park&Ride** de 800 de locuri **în capătul de sud al stațiunii Mamaia**
- ▶ O nouă **parcare subterană** de 250 de locuri **în zona Teatrului Oleg Danovski**
- ▶ O nouă **parcare ecologică** în spatele **Pieței Tomis 3 Square** și a clădirii ANAF
- ▶ **Proiectul Riviera Tomis** – mobilitate hibridă – auto, ciclabil și pietonal
- ▶ **Îmbunătățirea calității rețelei pietonale** inclusiv reabilitarea trotuarelor
- ▶ **Conectarea locațiilor importante și a atracțiilor turistice la rețeaua ciclabilă**
- ▶ **Redezvoltarea zonei gării centrale a Municipiului Constanța**

II. DATE DE TEMĂ

II.1 Generalități

Municipiul Constanța, prin poziția și rolul său de **municipiu de prim rang, motorul de dezvoltare a celei de-a doua mare aglomerare urbană a țării și port internațional** cu influență potențială la nivel european, trebuie să se înscrie în structura spațial-echilibrată de centre urbane regionale ale Europei, în vederea valorificării potențialului propriu, în contextul accentuării competiției economice dintre orașele și regiunile europene;

- ▶ La scară **națională** este **cel mai important oraș din Regiunea de Sud-Est** și este un **punct de convergență a două coridoare de transport europene din rețeaua TEN-T - Coridorul Rin-Dunăre**: Coridorul Pan-European IV și Coridorul Pan-European VII.
- ▶ Se anticipează o apropiere a dezvoltării României de nivelul mediu actual al țărilor Uniunii Europene, în condițiile continuării proceselor de **internaționalizare a producției de bunuri și servicii, de terțiarizare, de urbanizare, de adaptare la principiile dezvoltării durabile**
- ▶ **Municipiul Constanța se va dezvolta durabil numai în conexiune cu teritoriul său de influență și susținere**, valorificând resursele existente prin crearea de relații economice, sociale, culturale stabile și echilibrate în teritoriu
- ▶ În acest context, **sunt necesare o anumită strategie și politici coerente de dezvoltare durabilă, o coordonare și o planificare a dezvoltării în profil teritorial**, prin **medierea intereselor locale și regionale**, prin parteneriatul tuturor factorilor implicați
- ▶ **Planul Urbanistic General în vigoare**, aprobat prin H.C.L. nr. 653/1999, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. nr. 77/2011 și H.C.L. nr. 81/2013, a fost orientat către stimularea dezvoltării economice, sociale și spațiale a municipiului Constanța în context național, regional și continental;
 - **A fost elaborat pentru orizontul de dezvoltare 2009**
 - **Obiectivul general al P.U.G. 1999** a constat în stabilirea modalităților de dezvoltare urbanistică a Municipiului Constanța,
 - **Reglementările și Regulamentul Local de Urbanism ale P.U.G. 1999** protejează șansele de atingere a obiectivelor strategice de dezvoltare socială și economică ale Municipiului Constanța.

II.2 Statutul Municipiului Constanța

II.2.1 Motorul de Dezvoltare al Polului de Creștere Constanța

Municipiul Constanța este motorul de dezvoltare a celei de-a doua mare aglomerare a țării (Zona Metropolitană Constanța – Polul Național de Creștere Constanța), municipiu de prim rang, port internațional maritim și fluvial și motorul de dezvoltare al Regiunii de Sud-Est.

Municipiul Constanța – Poartă de Acces către Polul de Creștere Constanța (MOBILITY CITY)

Din punct de vedere al infrastructurii, Municipiul Constanța, prin așezarea sa geografică, reprezintă un **punct nodal în magistrala internațională de transport care leagă vestul de estul Europei** (Coridorul Pan-European IX: Berlin-Istanbul și Coridorul Pan-European VII: Rotterdam-Constanța pe Dunăre). Rețeaua de transport existentă în zonă asigură legătura cu toate rețelele țărilor vecine, precum și cu cele din țările Europei și Asiei.

Existența **Portului Constanța** – cel mai important port la Marea Neagră și al patrulea ca mărime în Europa, oferă o serie de avantaje fiind situat la întretăierea rutelor comerciale dintre Europa Occidentală și Asia Centrală.

Este singurul oraș din România care este **deservit în prezent de toate mijloacele de transport: rutier, feroviar, aerian, maritim și fluvial**. Combinarea alternativelor de transport cu transportul maritim are un impact major asupra dezvoltării teritoriului municipiului, avantaj care în prezent este încă insuficient fructificat.

Rezultatele programelor de reabilitare și modernizare a infrastructurii stradale și de fluidizare a traficului rutier sunt deja vizibile. În prezent, starea drumurilor din municipiul Constanța și condițiile de trafic îndeplinesc standardele europene în domeniu.

Recomandări:

- ▶ **În elaborarea documentației de actualizare a Planului Urbanistic General trebuie avută în vedere prioritatea de integrare a sistemelor de transport prin crearea de centre intermodale în mediul urban și puncte de transfer în circuitul mărfurilor (în special cele provenite din Portul Constanța) în vederea capitalizării la maximum a resursei modale la dispoziție (Strategia de Transport intermodal în România, 2020).**
- ▶ **Se va urmări dezvoltarea sistemului de mobilitate blândă (și în afara promenadelor de coastă) pentru a încuraja folosirea bicicletelor și a mersului pe jos în activitățile zilnice, nu numai în cele recreaționale. De asemenea, conform recomandărilor Planului de Mobilitate se va urmări sporirea accesibilității pentru persoane cu dizabilități în spațiul urban.**

- ▶ **La nivelul Polului de Creștere se va lua în considerare dezvoltarea infrastructurii de conectivitate, pentru o mai bună integrarea a Municipiului Constanța cu rol de poartă de acces spre teritoriul regional și celelalte centre urbane și rurale.**

Municipiul Constanța – Generator de siguranță în Polul de Creștere Constanța (SAFE CITY)

Municipiul Constanța concentrează **60% din populația totală a Polului de Creștere care reprezintă a doua mare aglomerare urbană a țării** (cca 500.000 de locuitori). Chiar dacă o perioadă lungă populația municipiului a fost în scădere (din 1990) datorită tendințelor migraționiste spre Europa Occidentală și către mediul rural, acest trend este în curs de încetinire.

Siguranța economică este garantată de bogata resursă turistică de care dispune municipiul Constanța și întregul Pol de Creștere (atât naturală prin vecinătatea Mării Negre cât și culturală prin numeroasele vestigii și situri arheologice), prin **prezența Portului Constanța, cel mai mare port comercial de la Marea Neagră și poziția privilegiată la confluența mai multor Coridoare de transport Pan-Europene. Forța de muncă calificată** în sectoare economice diverse – comerț, servicii, industrie, turism, activități portuare face din Municipiul Constanța un **punct de atracție pentru investiții cu capital străin sau autohton.**

Siguranța socială este reflectată în **toleranța ridicată a unei populații multiculturale și multietnice** în care tradițiile, confesiunile religioase și diversele etnii au interferat, generând un **peisaj cultural variat și atractiv.**

Siguranța personală și siguranța în trafic: din punct de vedere al **infracționalității**, municipiul Constanța se află **sub media națională** într-un trend de descreștere continuă, iar din punct de vedere al **accidentelor, siguranța rutieră** în Municipiul Constanța este **peste media națională** și se află de într-un trend crescător.

Siguranța de mediu se datorează **poluării relativ reduse** (pentru un oraș care are activități portuare și de industrie chimică și petrochimică) și **extinderii sistemului de energie verde – regenerabilă.**

Recomandări:

- ▶ **În elaborarea documentației de actualizare a Planului Urbanistic General se va pune un accent deosebit pe întărirea siguranței economice și transformarea Municipiului Constanța într-un punct de atracție pentru investițiile străine directe (ISD), creșterea integrării economice dintre oraș și port în sectoarele logistic, industrial și de companii multi-naționale care activează în domeniul transporturilor navale. De asemenea un accent deosebit se va pune pe crearea de parcuri tehnologice și dezvoltarea eco-industrială (EID) pentru utilizarea judicioasă a resurselor / materialelor și diversificarea producției.**

- ▶ Dezvoltarea infrastructurii turistice și integrarea acesteia cu elementele de patrimoniu natural (rețea de spații verzi, parcuri urbane și naturale, oglinzi de apă, zona de coastă) și patrimoniu construit (cetatea Tomis, situri arheologice, dotări publice culturale) prin rețele de mobilitate blândă și transport public, precum și recalificarea frontului la apă și reafirmarea identității urbane legate de port și Marea Neagră prin intensificarea contactului dintre acestea și oraș sunt alte elemente cheie care trebuie luate în considerare în plan.
- ▶ Dezvoltarea în continuare a energiei verzi, coroborată cu măsuri de protecție a mediului și de eficientizare a consumului de resurse naturale în cazul centrelor tradiționale de producție a energiei, precum și realizarea integrării intermodale în puncte de transfer a transportului de marfă vor colabora la creșterea siguranței de mediu.

Municipiul Constanța – Centru energetic al P.D.C. Constanța (ENERGY CITY)

Județul Constanța, având în centru municipiul Constanța **conduce detașat topul județelor din punct de vedere al producerii energiei verzi** cu 1639 MW, din care 1636 MW energie eoliană (beneficiind de condițiile naturale specifice) și 3,5 MW energie solară – panouri fotovoltaice.

Dobrogea per ansamblu e considerată **regiunea cu cel mai mare potențial eolian din Sud-Estul Europei**, preconizându-se dezvoltarea în continuare a acestui segment.

Portul Constanța are un terminal specializat pentru vrac lichid destinat produselor petroliere sau derivate, care de acolo sunt transportate printr-un sistem național de conducte către hinterland la rafinării. **Poziția strategică a Portului Constanța îl face atractiv și pentru realizarea altor proiecte de transport de produse petroliere sau gaz între Asia și Europa Occidentală.**

Având în vedere cele de mai sus, putem spune că **Municipiul Constanța și întregul Pol de Creștere Constanța reprezintă un nod cheie în rețeaua energetică națională.**

Recomandări:

- ▶ **Capitole cheie ale sustenabilității urbane, care trebuie analizate în cadrul documentației de actualizare a Planului Urbanistic general sunt extinderea producției de energie verde, managementul integrat al deșeurilor și optimizarea resurselor, precum și integrarea activităților industriale și gruparea acestora în parcuri tehnologice în vederea reciclării deșeurilor ca materie primă și creșterea sinergiei între activitățile industriale.**

Municipiul Constanța – Centrul al inovației în Polul de Creștere Constanța (E-ADMINISTRAȚIE)

Odată cu intrarea în era informației și a proliferării internetului, însoțită de dezvoltarea tehnologiilor electronice portabile la începutul mileniului al treilea a apărut o tendință de migrare a informării și a serviciilor publice oferite de municipalități din domeniul fizic în cel virtual – a trecerii de la administrație la e-administrație. Dacă există condițiile necesare pentru stabilirea e-administrației se generează multiple avantaje precum:

- ▶ Livrarea de informații și servicii publice mai precise și mai eficiente
- ▶ Reducerea costurilor generate de serviciul public
- ▶ Transparența instituțională
- ▶ Accesibilitate crescută la informații publice
- ▶ Creșterea participării publice în procesele decizionale

Eliminarea etapelor superflue din birocrăția actuală și accentul pe servicii de e-administrație prompte și eficiente atrage investitorii și generează creșterea competitivității. Oferirea de servicii electronice de e-administrație va conduce la o **încredere sporită a publicului** în aparatul administrativ.

Tranziția de la forma clasică de administrație la e-administrație este deja prevăzută în cadrul Politicii SIII-A.2 Promovarea tehnologiei informației, Programul SIII-A.2.1. Dezvoltarea serviciilor de e-administrație și SIII-A.2.2. Promovarea utilizării internetului și facilitarea accesului la internet din cadrul Strategiei Polului Național de Creștere Constanța.

Recomandări:

- ▶ **În cadrul realizării documentației de Actualizare a Planului Urbanistic General se va studia amplasarea rețelei de terminale legate la sistemul de e-administrație și se vor delimita zonele de comerț stradal și servicii de alimentație publică, precum și zonele care concentrează cluster de birouri care ar trebui incluse într-un sistem de free Wi-Fi în scopul încurajării dezvoltării și creșterii atractivității publice. Se va pune accent pe dezvoltarea infrastructurii de fibră optică de mare capacitate și pe pregătirea orașului de pasul următor care va fi dezvoltarea de tip SMART CITY.**

II.2.2 Oraș-portuar / Oraș-costier la Marea Neagră

De-a lungul istoriei, oamenii s-au stabilit în zonele costiere pentru a profita de beneficiile vecinătății cu apa: sursă bogată de hrană, posibilitate de transport, poziție ușor defensibilă și o locație sănătoasă. Pe măsură ce orașele au crescut s-au detașat de habitatul lor natural punând în continuare presiune pe resursele naturale, până la punctul în care exploatarea ecosistemelor costiere a pus în pericol viitorul acestora. Astăzi se estimează că până la 50% din zonele costiere sunt afectate de dezvoltare urbană, agricolă sau industrială. Deșeurile provenite din cele trei surse afectează zonele cele mai bogate în diversitate de ecosisteme.

De asemenea, orașele și porturile au o puternică legătură istorică, dezvoltarea orașelor fiind strâns legată de prezența porturilor și activitatea economică a acestora. Deși orașele-port beneficiază de siguranță economică datorată activității portuare și efectelor indirecte ale acesteia asupra dezvoltării economice locale, există o serie de conflicte care se creează între acestea, mai ales la nivelul utilizării frontului la apă, a poluării și a prezenței masive a infrastructurilor de transport care fragmentează teritoriul și spațiul urban.

Evidențierea unei serii de caracteristici specifice orașelor-port / orașelor-costiere, cu impact major în dezvoltarea urbană și teritorială, este necesară pentru stabilirea cadrului de referință și a unui pachet de recomandări / concluzii pentru elaborarea documentației de Actualizare a Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța.

A. Poziționarea geografică strategică

Zonele de coastă reprezintă areale geografice strategice pentru viața și activitatea umană, având o mare atractivitate economică datorită multiplelor posibilități de dezvoltare pe care le oferă. Orașele-port reprezintă porți de acces la nivel regional, național și internațional, având un rol strategic pentru dezvoltarea piețelor comerciale.

Valoarea strategică a Mării Negre a fost ignorată timp îndelungat, fiind considerată o mare închisă, dar prin dezvoltarea Coridoarelor de transport Pan-Europene, prin creșterea importanței comerciale a fluviului Dunărea pentru transport continental și prin descoperirea zăcămintelor de petrol din Marea Caspică a devenit o zonă de tranzit extrem de activă, iar Portul Constanța un nod important în circuitul marfurilor între Asia și Europa.

- ▶ **O prioritate deosebită trebuie acordată dezvoltării Portului Constanța și a relațiilor sale cu hinterlandul (construirea de puncte de transfer multimodal între diversele mijloace de transport), precum și întărirea relației economice dintre acesta și Municipiul Constanța, pentru a completa componenta de logistică și tranzit cu cea de producție.**

B. Potențialul economic ridicat – Atractivitatea Investițiilor Străine Directe

Datorită unei majore concentrări de resurse, naturale, antropice și umane orașele-port / orașele-costiere prezintă un potențial economic foarte ridicat și diversificat.

Datorită acestui mare potențial de dezvoltare economică acestea primesc și statutul de zonă economică specială.

Funcția portuară poate aduce creșteri economice accelerate, cu efecte multiplicatoare directe sau indirecte în teritoriu, iar activitățile industriale aflate în directă legătură cu aceasta generează locuri de muncă și atractivitatea pentru investiții străine directe. Impactul investițiilor străine asupra economiei este incontestabil: lanțul de efecte pe care le crează se răsfâng atât asupra producției de bunuri și servicii cât și asupra consumului, motivând simultan și cererea și oferta.

Municipiul Constanța este un centru industrial, comercial și turistic de importanță națională, aflat în juxtapunere cu al patrulea port al Europei și cel mai mare port la Marea Neagră.

Turismul este o ramură de activitate economică deosebit de importantă pentru Municipiul Constanța, fiind extrem de diversificat ca ofertă.

► **În actualizarea Planului Urbanistic General se vor urmări cele două direcții cu cel mai mare potențial economic:**

- **direcția legată de dezvoltarea activităților portuare, logistice și a activităților industriale în sinergie cu acestea, prin alcătuirea unei rezerve de terenuri în scopul dezvoltării de parcuri tehnologice / logistice și puncte de transfer intermodal maritim-feroviar, maritim-fluvial, maritim-rutier și rutier-feroviar cu accentul pe maritim-fluvial conform priorităților europene**
- **direcția legată de dezvoltarea, diversificarea și integrarea infrastructurii turistice**

C. Dinamica urbană accentuată

Datorită evoluției extrem de accelerate care are loc pe piețele globale și în contextul intern, orașele-port necesită o flexibilitate sporită de adaptare la schimbare. Complexitatea contextului generat de orașul-port rezidă în multiplicitatea activităților care se desfășoară în acesta și polivalența sa economică.

Schimbările tehnologice, solicitările actorilor urbani, normele UE, competitivitatea extremă la nivel regional și global sunt doar o parte din factorii care influențează dinamica portuară și urbană.

- ▶ Este de deosebită importanță prevederea unui anumit grad de flexibilitate în noul Plan Urbanistic General, capabilă să absoarbă nevoia de schimbare și adaptare a teritoriului față de stimulii interni și externi. În acest sens se recomandă stabilirea în plan a unor zone fixe, stabile, cu rol structurant și a unor zone flexibile, a căror parametri urbani pot fi modificați în funcție de priorități/urgențe.

D. Structură diversificată a activităților

Zonele de coastă:

- ▶ găzduiesc ecosisteme foarte valoroase și diversificate
 - ▶ sunt locații ideale pentru dezvoltarea porturilor cu funcție de porți de acces către hinterland
 - ▶ sunt exploatate pentru fructificarea a numeroase resurse naturale prin: pescuit, piscicultura, agricultura, platforme petroliere etc...
 - ▶ sunt amplasamente ideale pentru desfășurarea de activități de producție industrială și de logistică aflate în strânsă legătura cu activitatea portuară
 - ▶ beneficiază de peisaje deosebite și au un potențial recreațional important ceea ce le transformă în atractori pentru locuire și turism
 - ▶ sunt traversate de infrastructuri majore și dense, deseori conectate prin intermediul punctelor de transfer intermodal
- ▶ **Activitățile specifice orașelor-port / orașelor-costiere se află în competiție pentru un teritoriu limitat, se suprapun sau se juxtapun spațial, fiind uneori incompatibile și necesitând o atență planificare teritorială astfel încât conflictele și disfuncțiile să fie pe cât posibil evitate sau transformate după caz în sinergii.**

E. Activitatea portuară

Existența activităților portuare este o caracteristică specifică a orașelor-port, având un impact considerabil asupra direcțiilor de dezvoltare ale teritoriilor în care acestea sunt amplasate. În prezent, 90% din mărfurile globale sunt transportate pe cale maritimă și tranzitează cele mai importante porturi, garantând dezvoltarea economiei mondiale.

Evoluția infrastructurii portuare de încărcare-descărcare a evoluat odată cu tehnologia de transport și cu creșterea volumului de mărfuri transportate, necesitând o adaptare continuă la nave cu tonaj din ce în ce mai mare.

- ▶ **În cadrul Planului Urbanistic General sistemul portuar trebuie analizat în întreaga sa dimensiune, de la danele și cheurile de încărcare-descărcare, extinzându-se adânc în interiorul teritoriilor cu spațiile sale conexe reprezentate de porturi secundare fluviale, zone logistice și de transfer și zone de producție industrială, necesitând rezervarea unor suprafețe importante pentru dezvoltarea și integrarea activităților.**

F. Dezvoltarea industrială

Orașele-port sunt deseori și puternice centre industriale. O parte a acestei industrii este destinată însăși funcționării activității portuare prin activități de construcție-depanare nave, construcție cheuri și depozite, construcție macarale și sisteme de încărcare-descărcare, în timp ce o altă parte este reprezentată de activități de producție de bunuri destinate exportului.

O categorie privilegiată de activități industriale o constituie parcurile tehnologice sau logistice eco-industriale (EID), unde cantitatea de deșeuri este minimizată și reciclarea maximizată, iar plasarea în imediata vecinătate a portului ajută la minimizarea distanțelor de transport a materiilor prime sau a produselor finite.

Datorită apropierii față de zona de activitate portuară sau față de centrele de producție orașul-port devine atractiv pentru dezvoltarea sediilor principale ale companiilor de shipping sau a multinaționalelor, instituțiilor de asigurări sau financiare care se află în strânsă legătură cu activitatea de transport maritim.

- ▶ **Planul Urbanistic General actualizat trebuie să prevadă atât stabilirea unor zone de dezvoltare strategică pentru constituirea de parcuri tehnologice și logistice în legătură directă cu sistemul portuar, cât și măsuri de îmbunătățire a imaginii urbane a orașului prin reabilitarea și integrarea spațiului public și a rețelei de spații verzi în vederea atragerii companiilor de vârf și a forței de muncă înalt-calificate.**

G. Variațiile sezoniere ale activităților

Activitatea turistică în orașele-costiere cu climă temperat-continentală depinde în mare măsură de sezonul estival. Variațiile sezoniere au implicații semnificativ mai mari în activitățile legate de turism față de alte sectoare economice. Aceste activități se disting față de altele, tocmai prin corelarea dintre volumul ofertei și cel al cererii turistice în decursul unui an calendaristic.

La nivelul orașelor-costiere care au ca sector de activitate principal turismul, cum este cazul Municipiului Constanța, sezonalitatea accentuată produce creșterea prețului serviciilor și diminuarea rentabilității, inducând în multe cazuri o dezvoltare inegală a diferitelor zone de interes turistic.

- ▶ **În vederea echilibrării dezvoltării teritoriale și a reducerii impactului sezonalității, Planul Urbanistic General va prevedea modalitatea de diversificare a ofertei și infrastructurii turistice completând turismul estival cu cel cultural, de afaceri, city-break, de croazieră și itinerar etc...**

H. Efectele schimbărilor climatice

Orașele-port sunt deosebit de vulnerabile la schimbări climatice, ridicarea nivelului mărilor și intensificarea furtunilor. Datorită investițiilor masive pe care le presupune dezvoltarea infrastructurii portuare, aceasta este imposibil de relocat în vederea reducerii sau eliminării riscurilor naturale.

În fața acestei provocări există 2 atitudini principale:

- ▶ Protecție prin construcția de bariere contra furtunilor, diguri, ecluze
- ▶ Expansiune prin construcția de noi cheuri, achiziții de teren, noi terminale

În cadrul PATZ Zona Costieră sunt prevăzute măsuri de protecție și reabilitare costieră care deocamdată sunt restrânse la reconstrucția digurilor existente și construcția de noi diguri în larg.

- ▶ **În cazul necesității de înălțare a cheurilor sau de construcție de diguri pe, sau în apropierea frontului la apă se va studia efectul acestor lucrări în relația oraș-apă pentru a asigura în continuare o accesibilitate directă la apă și o bună percepție a mării din spațiul urban adiacent.**

I. Resursele terestre și marine

Orașele costiere dețin un bogat pachet de resurse terestre și marine, beneficiind de un patrimoniu natural unic. Aceste teritorii sunt situate în medii complexe și fragile, coridoare tampon de protecție al apei pe de o parte și a uscatului pe cealaltă parte, concentrând totodată mari presiuni antropice.

Zonele costiere pot fi văzute ca un set dinamic, imprevizibil și interdependent de subsisteme, în care interacțiunile uscat-mare stau la baza constituirii unor medii naturale specifice cum ar fi deltele, zonele umede, plajele etc...

Mediul marin și costier se caracterizează prin ecosisteme și resurse vii marine, specii marine periclitate, fondul piscicol marin etc... prezente în habitate acvatice, marine, costiere și de apă dulce.

Biodiversitatea constituie o resursă importantă care poate fi valorificată eficient în vederea unei dezvoltări raționale și durabile a teritoriului municipiului.

- ▶ **În elaborarea documentației pentru actualizarea Planului Urbanistic General este foarte importantă identificarea și propunerea unor măsuri de ameliorare / eliminare a elementelor care pot afecta negativ dezvoltarea durabilă a mediilor naturale sau construite (și implicit a resurselor oferite de zonele costiere), sau măsuri de cultivare a acelor caracteristici ale mediului natural, construit, economic și social cu influențe pozitive.**

Câteva probleme uzuale sunt:

- **supraexploatarea resurselor, afectarea ireversibilă a factorilor biologici, a ecosistemelor, a mediului natural și a speciilor de floră și faună cu efecte asupra stocului de pește de apă dulce sau sărată, creșterea riscului de inundații, alunecări de teren, eroziuni, schimbări climatice etc...**
- **poluarea solului și a apelor, deteriorarea calității factorilor de mediu, a stării pădurilor și a vieții sălbatice, efecte negative asupra biodiversității costiere etc...**

J. Utilizarea terenurilor

În cadrul orașelor-port, orașelor-costiere se pot observa diferite presiuni antropice, provenite din oportunitatea utilizării excesive a terenurilor în vederea maximizării profitului, cu impact negativ asupra coerenței spațiului urban. Aceste presiuni se manifestă inegal, fiind observabilă coexistența spațială a zonelor riguros planificate și a zonelor care au fost ținta speculației imobiliare sau a dezvoltării rapide și necontrolate. Orașele-port atrag după sine modele de relaționare și de dezvoltare a zonelor de interes din vecinătatea porturilor (acestea constituindu-se în atractori pentru activități logistice, industriale, de cercetare, de birouri, puncte de transfer intermodal, hoteluri, și servicii conexe activității portuare), dar și din vecinătatea zonelor de litoral, de plajă etc...(care se constituie în atractori pentru activități legate de turism, agrement, sport, alimentație publică, comerț, etc...).

În zona costieră românească, utilizarea terenurilor este condiționată în mod special de presiuni de expansiune provenite din dorința de dezvoltare accentuată a diferitelor activități socio-economice în spațiul natural al zonei costiere, turism și recreere, construcții / cartiere de vile de vacanță în zone turistice, extindere și modernizare porturi turistice existente, etc...

Expansiunea urbană necontrolată și dezvoltarea destructurată sunt fenomene care pot conduce la schimbarea tendințelor de creștere și implicit la costuri mai mari de administrare și întreținere pentru obiectivele de utilitate publică necesare unei bune funcționări a sistemelor urbane (circulații publice, acces la utilități publice, echipamente publice și dotări publice).

- ▶ **În cadrul Planului Urbanistic General se vor impune restricții de natură să amelioreze sau să stopeze expansiunea necontrolată a dezvoltării, de menținere a unor rezerve de teren, de ameliorare a efectelor negative în contextul protejării mediului natural și al resurselor existente și de asemenea măsuri în vederea unei dezvoltări viitoare coerente și durabile. Se vor studia conflictele de utilizare a terenului care există în prezent și se vor propune soluții de remediere sau eliminare a acestora.**

K. Frontul la apă – Imaginea urbană

Orașele-portuare sau orașele-costiere au o imagine specifică față de alte sisteme urbane, datorită structurii particulare a acestora, a funcțiunilor și a modalităților de utilizare a terenurilor.

Atât orașele-port cât și orașele-costiere vizează în cadrul imaginii urbane alăturarea a două sisteme contrastante – mediul terestru, puternic antropizat și mediu acvatic, natural, constituit de întinderea de apă și definit prin linearitate. Limita dintre aceste două sisteme este reprezentată de frontul la apă, spațiu extrem de valoros și în permanență disputat între diversele activități.

În zonele de activitate portuară (portul propriu-zis) frontul la apă nu beneficiază de o imagine favorabilă din cauza prezenței agresive și ieșite din scară a platformelor industriale, a spațiilor de depozitare și a facilităților portuare care împiedică relația vizuală și fizică cu componenta acvatică. În aceste zone, accesibilitatea publicului este extrem de redusă sau inexistentă din motive de securitate.

În zonele destinate activităților în directă legătură cu mediul acvatic – pescuitul, piscicultura, procesarea peștelui etc... frontul la apă este un mediu dezagreabil pentru public datorită mirosului neplăcut fiind ocupat de infrastructurile aferente acestora – spații de depozitare, garaje bărci, spații de procesare. În aceste zone accesibilitatea publicului este posibilă dar nu prezintă interes.

În zonele de coastă destinate activității turistice, relația dintre uscat-apă este în general favorabilă, cele două medii formând un ansamblu unitar și coerent. Excepții de la această regulă o reprezintă zonele de coastă unde privatizarea excesivă a plajelor sau dezvoltarea haotică a generat o imagine destructurată și nefavorabilă a frontului la apă. În aceste zone accesul publicului rezident este uneori restricționat, ceea ce conduce la un conflict între populația locală și turiști care concurează în exploatarea aceleiași resurse spațiale.

Alăturarea necoordonată a acestor activități în zona frontului la apă: portuare, exploatare a resurselor marine, turism crează disfuncții din punct de vedere al imaginii urbane, generând probleme estetice, de confort, constituind un factor important de poluare vizuală și scăzând atractivitatea spațiului.

► **În cadrul elaborării documentației de actualizare a Planului Urbanistic General se vor avea în vedere următoarele puncte privind imaginea urbană și frontul la apă:**

- **Frontul la apă reprezintă cea mai prețioasă resursă spațială a orașelor-port / orașelor-costiere**
- **Frontul la apă necesită planificare comprehensivă și integrată care trebuie să ia în considerare toate funcțiunile care se află în competiție pentru dominarea acestui spațiu, asigurând echilibrul între acestea și coerența imaginii urbane rezultate.**

- Se va studia cu atenție limita frontului la apă luând în considerare necesitatea de integrare cu acesta a patrimoniului natural (rețeaua de spații verzi costiere și urbane, relief, parcuri, grădini etc...), a patrimoniului istoric (situri arheologice, centrul istoric), a dotărilor culturale (muzee, instituții culturale, culte, acvariu, etc...) și a activităților de servicii turistice, de alimentație publică și comerciale private care-și desfășoară activitatea în zonă.
- Se vor studia cu atenție accesele către frontul la apă cu accent pe creșterea accesibilității pietonale și ciclabile și maximizarea percepției suprafeței de apă.
- Se vor individualiza rezervele de teren (terenuri virane, situri industriale abandonate, infrastructuri neutilizate/abandonate, achiziții de teren privat) necesare pentru asigurarea coerenței de acces public și promenadă de-a lungul întregului front la apă.
- Se va împiedica realizarea de investiții private în zona frontului la apă care împiedică accesul public sau generează activități cu impact negativ în utilizarea publică a acestui spațiu.
- Se va căuta o relație directă sau indirectă a zonelor cu acces public din zona frontului la apă și port, pentru fixarea imaginii acestuia în memoria și identitatea locală ca un bun patrimonial de prim rang. Portul trebuie să înceteze a mai fi pentru public doar o mașinărie industrială, transformându-se într-un simbol al orașului și al caracterului global pe care îl conferă Municipiului Constanța prin prezența sa. Spectacolul operațiunilor portuare de amploare trebuie să devină parte din imaginea urbană a municipiului. Dintre măsurile posibile de refacere a relației oraș-port amintim: realizarea de parcuri cu acces public în zone din cadrul portului (Rotterdam, Hamburg) și realizarea de zone recreaționale cu vizibilitate directă asupra operațiunilor portuare (Hamburg).
- Vor fi încurajate companiile/ firmele care desfășoară activități de exploatare a resurselor marine (de ex. pescuitul) să dezvolte o componentă de servicii publice care să întipărească în memoria colectivă relația municipiului cu apa și să dezvolte oferta specifică locală.

L. Infrastructura și trafic de persoane și mărfuri

Porturile sunt puncte de transfer și contact între modurile de transport pe uscat și apă. Transbordarea mărfurilor are loc în cadrul anexelor portuare sau punctelor de transfer acestea continuându-și apoi traseul prestabilit prin diverse moduri (feroviar, rutier, fluvial, aerian).

Orașele-costiere trebuie să asigure un bun acces maselor de populație (locală, regională, națională sau internațională) la infrastructura turistică, având un nivel dezvoltat al infrastructurii de transport (naval, rutier, feroviar și aerian).

Orașele port / orașele-costiere trebuie să asigure o bună mobilitate și accesibilitate în teritoriul populației (locală sau regională) în vederea desfășurării activităților zilnice (rutier, transport public, mobilitate blândă).

- **Datorită celor expuse mai sus, în cadrul Planului Urbanistic General actualizat, proiectarea infrastructurii trebuie să ia în considerare elementele de complexitate specifice sistemului de conectivitate / mobilitate / accesibilitate ale orașului-port / oraș-costier, cu deosebită atenție către:**

- **Respectarea și completarea după caz a prevederilor din Planul de Mobilitate aprobat;**
- **Rezolvarea intersecțiilor fluxurilor urbane cu cele portuare;**
- **Rezervarea spațiului și dezvoltarea punctelor de transfer intermodal urbane și portuare;**
- **Combinarea infrastructurilor în coridoare de transport cu amprenta minimă la sol pentru evitarea fragmentării excesive a teritoriului;**
- **Evaluarea impactului infrastructurilor asupra mediului natural;**
- **Prioritizarea accesibilității pietonale și ciclabile, asigurarea coerenței rețelelor de mobilitate blândă cu includerea în acestea a frontului la apă și elementelor de patrimoniu natural și construit;**
- **Asigurarea siguranței în trafic prin respectarea prevederilor din Planul de Mobilitate aprobat;**

M. Poluarea

În orașele-portuare și orașele-costiere poluarea este o problemă majoră. În mod particular în orașele-port, dezvoltarea zonelor industriale, logistice, de depozitare și transport conduce la creșterea nivelului de poluare fonică, a apei, a aerului și a solului. Poluarea fonică se datorează în mare parte activităților portuare de încărcare / descărcare și activităților industriale de construcții cu efecte importante asupra zonelor de agrement și de locuit, dar și cu consecințe grave asupra habitatelor naturale.

Referitor la poluarea apelor, cele mai importante surse sunt ploile acide, scurgerile de petrol, poluarea cu deșeuri organice și deșeuri care nu sunt bio-degradabile,

deversarea substanțelor nocive etc... care produc efecte dăunătoare asupra resurselor vii și a ecosistemului acvatic, pericole pentru sănătatea omului, obstacole pentru activitățile pe mare (de ex. pescuitul), degradarea calității apei și deteriorarea condițiilor de agrement.

În privința poluării aerului cele mai importante surse de emisii de pulberi fine și gaze nocive sunt activitățile industriale, cele portuare și cele de transport – cu precădere cel rutier.

Principalele surse de poluare a solului sunt reziduurile rezultate din deversări directe de substanțe nocive în sol, precipitațiile contaminate cu elemente de poluare aeriană prin infiltrarea acestora în sol, apele poluate care infestază suprafețele irigate și cultivate, deșeurile industriale sau menajere depozitate necorespunzător, pesticide și îngrășăminte chimice utilizate în agricultură etc...

Activitățile portuare furnizează o mare parte din acești factori poluanți, peste care se suprapun cei furnizați de activitățile turistice și locale din cauza lipsei educației ecologice și măsurilor de utilizare judicioasă a resurselor.

- ▶ **În cadrul elaborării documentației de actualizare a Planului Urbanistic General se va acorda o atenție deosebită surselor poluării și se vor evidenția zonele care prezintă o maximă vulnerabilitate în fața factorilor poluanți generați de activitatea portuară, de activitățile turistice sau de cele casnice / locale, prezentându-se măsuri de diminuare sau eliminare a efectelor nocive și de reguli de proiectare pentru minimizarea poluării.**

N. Cooperări transfrontaliere

Cooperarea transfrontalieră, menționată în Strategia de Dezvoltare a Regiunii de Sud-Est și în Planul Integrat de Dezvoltare a Polului Național de Creștere Constanța, urmărește să răspundă provocărilor comune ale regiunilor între care apar relații de colaborare în vederea consolidării potențialului de relaționare pentru o dezvoltare armonioasă a teritoriului, prin îmbunătățirea calității vieții în regiunile de frontieră, în special prin investiții în inovare, sănătate, educație, ocupare și mobilitate a forței de muncă etc...

Toate orașele-portuare reprezintă puncte de trecere a frontierei având o funcție majoră de relaționare transfrontalieră și prin urmare oportunități de cooperare în acest domeniu.

- ▶ **Prin cooperarea cu alte teritorii, orașele-portuare pot desfășura activități comune de cercetare marină, exploatare a resurselor marine și exploatare petrolieră, pot lua măsuri comune de protejare a coastelor, ecosistemelor și habitatelor marine, pot desfășura activități militare de apărare și asigurare a securității regionale.**

O. Riscuri și vulnerabilități naturale și tehnologice

Riscuri și vulnerabilități naturale

Orice sistem, indiferent de mărime sau natură, conține o anumită vulnerabilitate potențială.

Această vulnerabilitate este generată într-o mare măsură de progresul tehnic rapid și multilateral, specific societății umane contemporane, dezvoltarea susținută a industriilor și a altor activități economice aducând sistemelor urbane avantaje uriașe, dar generând și amenințări, cum este cazul poluării și al altor forme de degradare a mediului înconjurător și dezechilibre naturale.

Ca urmare a acțiunilor necontrolate sau firești ale societății, impuse de necesitatea dezvoltării economice și sociale, mediul înconjurător a cunoscut, în anumite regiuni sau zone, o degradare accentuată chiar iremediabilă.

Astfel, putem să spunem că orașele-portuare sau costiere sunt mai predispuse riscurilor naturale, fiind astfel caracterizate de o vulnerabilitate mai crescută, dintre care sunt de menționat riscurile hidrografice, geomorfologice și climatice.

Riscurile hidrologice cuprind fenomenele generate de valurile de vânt, brizanți sau de cutremure (tsunami), de banchiza de gheață și deplasarea aisbergurilor.

Valurile de vânt constituie un factor de risc pentru circulația maritimă, pentru platformele de exploatare a petrolului și pentru totalitatea activităților din lungul coastelor.

Valurile puternice produse de furtuni constituie amenințări pentru navigație și au un impact însemnat asupra coastelor generate de spargerea brizanților care exercită o forță mare de izbire și de dislocare a sedimentelor, determinând eroziunea puternică a coastelor și periclitanând ambarcațiunile neadăpostite în porturi. De asemenea acestea afectează fundul mării până la o adâncime egală cu jumătate din lungimea lor, exercitând o acțiune de eroziune asupra acestuia și de transport a sedimentelor.

În Marea Neagră furtunile puternice se produc mai ales în timpul iernii, când se înregistrează valuri cu înălțimi de 6-8 m, lungimi de 50-60 m și o perioadă de 10-12 secunde.

Inundațiile produc mari pagube materiale și pierderi de vieți omenești. Acestea pot afecta suprafețe întinse, utilizate de om pentru agricultură, habitat și căi de comunicație. Producerea inundațiilor este datorată pătrunderii în albiile a unor cantități mari de apă provenită din ploi, din topirea bruscă a zăpezii și a ghețarilor montani, precum și din pânzele subterane de apă.

În cazul orașelor portuare și a orașelor costiere riscul la inundații este mai scăzut decât în cazul orașelor amplasate în zone mai înalte, însă acestea prezintă dezavantajul că pânza freatică este situată la foarte mică adâncime. De asemenea, fenomenul

inundării poate fi determinat de căderea de precipitații abundente, nepreluat de sistemele degradate de colectare a apelor pluviale sau a canalelor colectoare.

Riscurile geomorfologice cuprind o gamă variată de procese, cum sunt prăbușirile, tasările și alunecările de teren.

Riscul de incendiu cuprinde manifestări periculoase pentru mediu și pentru activitățile umane și determină distrugerii de bunuri și vieți omenești. În cazul orașelor portuare prezintă un grad mare de risc la incendiu zonele de extracție, stocare și transport pentru țigări și gaze, porturile în sine, rețeaua de depozite și centre de comercializare a produselor petroliere, obiectivele din industria lemnului, energetică și chimică, zonele împădurite și culturile cerealiere.

Tot în cazul orașelor portuare și a celor costiere sunt posibile și frecvente fenomene meteorologice periculoase precum sunt furtunile, căderile de grindină, poleiul, înzăpezirile, înghețul și chiciura.

- ▶ **În cadrul elaborării documentației de actualizare a Planului Urbanistic General se vor identifica zonele care prezintă riscuri și vulnerabilități naturale ridicate, precum și măsurile de prevenire a acestor riscuri / reducere a vulnerabilităților.**

Riscuri și vulnerabilități tehnologice

Evoluția tehnologică din ultimele decenii a propulsat dezvoltarea unor serii vaste de domenii și ramuri industriale (termoenergetică, energetică nucleară, industria chimică și petrochimică), caracterizate prin utilizarea unor echipamente tehnologice performante și complexe.

În cadrul orașelor-port sunt concentrate funcțiuni care prezintă un risc crescut la producerea hazardurilor tehnologice, prin activitățile industriale, de transport și depozitarea produselor periculoase.

Riscurile industriale includ o gamă largă de accidente, declanșate de om cu sau fără voia sa, legate de activitățile industriale, cum sunt exploziile, scurgerile de substanțe toxice sau poluarea accidentală.

Asemenea riscuri sunt mai frecvente în industriile chimică și metalurgică, cu precădere în prima, datorită emisiilor de substanțe nocive în procesul de producție și cantităților mari de deșeuri care afectează mediul. Optimizarea mediului, protecția și conservarea lui poate fi făcută numai după identificarea surselor de poluare, a cauzelor și posibilităților de eliminare a acestora.

Accidentele produse de hazardele tehnologice industriale au o mai mare frecvență în cadrul industriei chimice, cu riscul de a afecta așezările precum și populația aflate în vecinătatea obiectivelor industriale prin emisiile de substanțe, prin procesul de producție și prin cantitățile mari de deșeuri care pot duce la creșterea procentului de

poluare, mai ales a apei, solului și a aerului, toate acestea fiind riscuri pe care le prezintă și orașele portuare.

Riscurile tehnologice generate de activitățile de transport și depozitare a produselor periculoase sunt generate de creșterea demografică și de dezvoltarea economico-socială continuă. Activitate de transport a avut și ea o evoluție spectaculoasă, fie că este vorba despre transporturile rutiere, feroviare, navale sau aeriene, toate implicând riscuri considerabile îndreptate atât spre mediul înconjurător, cât și spre populație. Acest risc se manifestă în mod special în cazul orașelor portuare, acestea fiind recunoscute prin capacitatea acestora de transport, acesta fiind unul dintre rolurile esențiale a acestor tipuri de așezări.

De asemenea este de menționat și poluarea apelor datorată accidentelor tehnologice și a deversărilor necontrolate a substanțelor poluante, aceasta fiind și ea un risc caracteristic orașelor portuare datorită dezvoltării industriale și dezvoltării transporturilor de produse periculoase.

- ▶ **În cadrul elaborării documentației de actualizare a Planului Urbanistic General se vor identifica zonele care prezintă riscuri și vulnerabilități naturale ridicate, precum și măsurile de prevenire și ameliorare a riscurilor de explozie, de contaminare, a riscului radioactiv, a riscurilor la accidente tehnologice, etc., prin atribuirea și implementarea unor reglementări specifice arealelor potențial periculoase și prin limitarea extinderii neplanificate a acestora.**

P. Patrimoniul Cultural

Cultura este conturată din valori, tradiții, mentalități, etc., astfel, patrimoniul cultural este definit ca ansamblul resurselor culturale dintr-un anumit teritoriu, identificate ca atare, indiferent de regimul de proprietate asupra acestora, care sunt o reflexie a moștenirii culturale. Patrimoniul cultural imobil reprezintă cea mai valoroasă componentă a patrimoniului cultural, ținând valoarea materială directă.

Resursele culturale sunt constituite din patrimoniu arhitectural sau arheologic, dar și din obiecte de artă și elemente imateriale.

Diversitatea culturală ca o caracteristică distinctivă a unui anumit teritoriu presupune valorificarea elementelor culturale specifice fiecărui grup social, dar și a elementelor rezultate din interacțiunea grupurilor sociale active în acest teritoriu.

Astfel, ținând cont de istoria bogată a orașelor portuare, mai ales datorită trecutului tumultuos, putem spune că acestea au un puternic caracter cultural, bucurându-se de o varietate mare de resurse culturale și elemente de patrimoniu mobil sau imobil valoroase (situri și clădiri de importanță istorică, monumente, zone protejate, țesut urban valoros, etc.).

Activitatea turistică a orașelor costiere, a determinat la rândul ei apariția unor elemente valoroase din punct de vedere al patrimoniului, existând numeroase construcții de interes cultural și religios.

Municipiul Constanța este cel mai vechi oraș atestat de pe teritoriul României. Prima atestare documentară vizează locul actualei peninsule, unde s-a format colonia greacă Tomis. Așezarea a fost cucerită de către romani în anul 71 î.Hr. și a fost redenumită Constantiana, după sora împăratului Constantin cel Mare. În cursul secolului al XIII-lea, Marea cea Mare, așa cum era denumită în acea perioadă Marea Neagră, a fost dominată de negustorii italieni din Geneva care au avut un aport foarte important în dezvoltarea orașului. Ulterior zona a suferit un declin sub conducerea otomană, devenind un simplu sat locuit de pescari greci și de crescători tătari de cai și oi. Localitatea a redevenit oraș după construirea căii ferate Cernavodă-Constanța și a portului, în 1865, devenind un centru important pentru exportul grânelor. După Războiul de Independență (1877-1878), Dobrogea a devenit parte a Regatului României, iar Constanța a devenit principalul port al statului român, având o evoluție continuă și menținându-și acest statut până în prezent.

Luând în considerare vechimea acestui teritoriu și rolul pe care acesta l-a avut în istoria statului român, Municipiul Constanța reprezintă un pol cultural și turistic foarte important la nivel național.

- ▶ **În cadrul documentației de actualizare a Planului Urbanistic General se va urmări integrarea elementelor de Patrimoniu Istoric al orașului într-o rețea coerentă de spații deschise (muzee în aer liber, centru istoric, situri arheologice) sau închise (muzeu de istorie, de artă, pinacotecii, muzee cu specific local etc...) cu grad mare de accesibilitate atât pietonal cât și ciclabil. Rețeaua culturală a Municipiului Constanța va fi însoțită de o signalectică corespunzătoare care să faciliteze parcurgerea acesteia și găsirea obiectivelor culturale, precum și înțelegerea dezvoltării istorice a teritoriului.**

Q. Mixitatea etnică

Orasele-port au existat din cele mai vechi timpuri, atrăgând o mare varietate de populație datorită importanței lor comerciale. Mixitatea etnică rezultată prin migrarea spre aceste zone a diverselor populații reprezintă o caracteristică specifică a acestor spații urbane.

Vechile popoare din regiunea Mării Negre nu au dispărut în perioadele de ascensiune ale imperiilor otoman și țarist, care au dominat pe rând aceste teritorii, menținându-se în această zonă specificul unei diversități etnice și culturale vaste, care este încă vizibilă astăzi.

În prezent această diversitate care aparține istoriei orașului-port facilitează un schimb cultural reciproc avantajos pentru toate grupurile comunitare.

Datorită istoriei sale specifice, orașul-port se înscrie în conceptele cheie ale societății actuale, care sunt definite prin interculturalitate și multiculturalitate, cultură și diversitate.

Conform Recensământului Populației și Locuințelor elaborat în 2011, aproximativ 90% dintre persoanele de etnie turcă au fost înregistrate în Județele Constanța, Tulcea și în Municipiul București.

Conform Recensământului Populației și al Locuințelor 2011, în Județul Constanța este concentrată cea mai mare parte a etniei tătară, respectiv 96,6% dintre persoanele care au declarat că aparțin acestei etnii (19.600 persoane).

Conform Recensământului Populației și al Locuințelor 2011 populația Municipiului Constanța depășește 280.000 persoane, majoritatea acestora fiind de naționalitate română alături de care întâlnim minoritățile turcă, tatară, rroma, rusă, maghiară, armeană, greacă, germană, bulgară, ucraineană, etc.

- **Mixitatea etnică și multiculturalitatea reprezintă resurse unice ale Municipiului Constanța, fiind o dovadă vie a toleranței și modelului de coabitare interetnică în spațiul dobrogean. Planul Urbanistic General trebuie să utilizeze acest capital la fel de important ca și Patrimoniul Istoric, prin prevederea de spații publice unde multiculturalitatea este puternic exprimată ca parte a istoriei municipiului și unde pot avea loc activități specifice ale diverselor comunități etnice. Un exemplu de celebrare a multiculturalității în spațiul public este proiectul Superkilen din Copenhaga a celebrei firme de arhitectură Bjarke Ingels Group.**

II.2.3 Oraș de frontieră al Uniunii Europene și N.A.T.O.

În prezent, peste țărmurile apusene ale Mării Negre se suprapun **două frontiere moderne**: una a **Alianței Nord Atlantice** și alta a **Uniunii Europene**. În același timp, România se află plasată la intersecția axelor geo – economice:

Europa Occidentală – Spațiul ex-sovietic Germania și Europa Centrală – Asia Mică și Orientul Apropiat

Totodată, România este situată la intersecția unor axe geo - economice în curs de consolidare:

Marea Caspică – Marea Neagră – Marea Mediterană Rhin – Main – Dunăre

Intrarea în NATO

Invitarea României de a adera la NATO a avut loc în urma summit-ului de la Praga, din 21 noiembrie 2002 și România devine, din punct de vedere juridic, membru cu drepturi depline la 29 martie 2004. România și Statele Unite ale Americii au semnat la sfârșitul anului 2005, un acord care prevede folosirea de către armata americană a bazelor militare de la Smârdan, Babadag, Cincu și Mihail Kogălniceanu.

Se presupune că baza militară americană de la Mihail Kogălniceanu va avea rangul unui centru regional de pregătire a trupelor americane din Europa de Est respectiv sediul statului major al Grupării operative est-europene a Pentagonului.

Aderarea la Uniunea Europeană

Începerea negocierilor de aderare a României la Uniunea Europeană are loc în 1999; în decembrie 2004, la summit-ul de la Bruxelles, șefii de stat și de guvern ai celor 25 de țări membre ale UE confirmă închiderea negocierilor de aderare la acest organism a României, alături de Bulgaria, în cadrul viitorului val de aderare. La 25 aprilie 2005 este semnat, la Luxemburg, Tratatul de aderare, România devenind stat membru cu drepturi depline al Uniunii Europene la 1 ianuarie 2007.

Principalele avantaje ale aderării României la Uniunea Europeană (și implicit ale zonei de coastă) sunt:

- ▶ beneficiul apartenenței la o mare familie de națiuni și la securitatea pe care o conferă aceasta;
- ▶ oportunitatea participării la cea mai mare piață unică din lume, cu toate posibilitățile legate de
- ▶ dezvoltarea economică și creșterea de locuri de muncă;

- ▶ facilitarea accesului la Fondurile Structurale destinate dezvoltării regiunilor mai puțin prospere ale Uniunii;

Uniunea Europeană continuă procesul de extindere și își pregătește strategii și forțe cu care să gestioneze securitatea continentului și dincolo de granițele ei. Nevoia de resurse energetice, fără de care dezvoltarea ei economică s-ar prăbuși, o apropie tot mai mult de petrolul și gazele naturale din estul Mării Negre. A fost conștientizat faptul că regiunea Mării Negre este importantă pentru securitatea energetică a UE, în special pentru rolul în creștere de zonă de tranzit a petrolului și gazelor caspice.

Ca stat membru, România poate apela la instrumentele UE pentru a aduce beneficii economice zonei de coastă.

În contextul schimbărilor din Europa, România devine tot mai legată de spațiul balcano-dunăreano-pontic, spațiu care este pe cale de a juca el însuși un rol important în economia și politica europeană și, respectiv mondială. Amintim crearea OCEMN (Organizația Cooperării Economice în zona Mării Negre), participarea României la această organizație regională fiind un motiv pentru discutatul „traseul al energiei caspice spre Europa”.

Coridoarele energetice caspice. Atuurile zonei de coastă:

- ▶ Considerente geostrategice: stabilitate politică, se află la intersecția coridoarelor economice (inclusiv comerciale) europene est-vest și nord-sud.
- ▶ Două coridoare principale de transport paneuropean:
 - IV: rutier și feroviar_ Dresda/Nürnberg – Praga – Viena/Bratislava – Budapesta – Arad – București – Constanța/Craiova – Sofia – Salonic/Plovdiv – Istanbul. Portul Constanța reprezintă atât un punct de pornire cât și un punct final pentru Coridorul de Transport Pan European IV.
 - VII: Dunărea navigabilă, Canalul Dunăre-Marea Neagră, brațele Dunării Chilia și Sulina, legăturile navigabile dintre Marea Neagră și Dunăre, Canalul Dunăre Sava, Canalul Dunăre-Tisa.
- ▶ România este inclusă în ambele programe ale Uniunii Europene TRACECA și INOGATE, care au drept țintă zăcămintele de petrol și gaze naturale din regiunea caspică (Kazahstan, Georgia) și căile de transport ale acestora către Europa Centrală și de Vest.
- ▶ România prezintă nu numai oferte de tranzitare a petrolului brut, ci și de prelucrare a materiilor prime aduse din regiunea caspică. Țara noastră dispune de un sistem destul de dezvoltat de conducte, atât pentru petrolul brut (circa 4500 km), cât și pentru produsele petroliere (circa 2500 km), sistem care poate fi ușor conectat, cu minime investiții, la sistemul central-european de transport.

- ▶ României îi aparține cel mai mare și mai activ port la Marea Neagră, Constanța, având complet operaționale terminale speciale în dublu sens pentru țiței (24 milioane de tone pe an) și pentru produsele petroliere (12 milioane de tone anual), cu rezervoarele aferente (1,7 miliarde m³ capacitate). În perspectivă, Constanța urmează să devină, grație lucrărilor de anvergură declanșate, al doilea mare port al Europei (după Rotterdam) și totodată unul dintre cele mai mari din lume.
- ▶ Portul Constanța este unul dintre principalele centre de distribuție care deservește regiunea Europei Centrale și de Est, oferind o serie de avantaje, printre care cele mai importante sunt:
 - Port multifuncțional cu facilități moderne și adâncimi ale apei în bazinul portuar suficiente pentru acostarea celor mai mari nave care trec prin canalul Suez;
 - Acces direct la țările Europei Centrale și de Est prin Coridorul Pan European VII – Dunărea. Astfel, se realizează o cale navigabilă directă între doi poli comerciali ai Europei: Portul Rotterdam (Marea Nordului) și Portul Constanța (Marea Neagră). Legătura portului Constanța cu Coridorul VII prin Canalul Dunăre-Marea Neagră creează o alternativă de transport cu 400 de km mai scurtă pentru mărfurile care vin din Orientul Îndepărtat și Australia prin Canalul Suez și au ca destinație Europa Centrală.
 - Centru de distribuție a containerelor către porturile din Marea Neagră;
 - Conexiuni bune cu toate modalitățile de transport: cale ferată, rutier, fluvial, aerian și conducte;
 - Terminale Ro-Ro și Ferry Boat care asigură o legătură rapidă cu porturile Mării Negre și Mării Mediterane;
 - Facilități moderne pentru navele de pasageri;
 - Disponibilitatea suprafețelor pentru dezvoltări viitoare;
 - Începând cu 1 ianuarie 2007, Portul Constanța a devenit Zonă Liberă, punând la dispoziție facilități vamale ce rezultă din acest statut;
 - Aproximativ 60% din importurile și exporturile României se derulează prin portul Constanța;
 - Existența unei capacități de rafinare a petrolului (peste 30 milioane tone anual) care depășește cu mult producția proprie de petrol (ușor peste 6 milioane de tone anual), și necesarul intern de produse petroliere. Are, așadar, o capacitate de rafinare excedentară. Cea mai mare și modernă unitate de acest tip din România se află chiar lângă portul Constanța.

Compania Rompetrol a inaugurat în anul 2008 un terminal marin aflat la 8,7 km în largul Mării Negre, în zona rafinăriei Petromidia. Scopul este de a mări capacitatea de tranzitare și de depozitare a țițeiului provenit din statele ex-sovietice și să devină unul dintre principalii furnizori de țiței din Europa dar și să intermedieze vânzarea de petrol din Kazahstan. Tranzitarea produselor finite va crește cu 350%, capacitatea maximă fiind de 24 de milioane de tone de țiței. Terminalul marin plutitor poate primi nave petroliere de până la 160.000 DWT, din clasa Suezmax, capacitatea maximă de transfer urmând să fie de 14 milioane tone de țiței pe an. Cum Rompetrol deține capătul conductei, se poate discuta despre construirea unei noi conducte care să fie conectată la toată Europa.

Conflictul din Ucraina și securitatea energetică a Europei

La finalul lunii martie 2014, în urma unui referendum care are loc în Republica Autonomă Crimeea, pe teritoriul Ucrainei, și al cărui rezultat arată dorința populației de aderare la Federația Rusă, aceasta din urmă anexează teritoriul ucrainean.

La câteva luni mai târziu se declanșează războiul civil în estul Ucrainei, în regiunea Donbass, unde forțele proruse urmăresc divizarea teritoriului ucrainean, acest conflict fiind încă în desfășurare în 2016.

Acțiunile internaționale ale Federației Ruse ridică noi semne de întrebare cu privire la stabilitatea regională în zona Mării Negre, în special din punct de vedere al siguranței militare și energetice a Europei. Oportunitatea construirii a noi conducte de transport al gazului a redevenit de actualitate (după eșecul oleoductului Constanța-Trieste și a proiectului NABUCCO) în contextul în care reducerea dependenței energetice de o Federație Rusă din ce în ce mai imprezibilă a devenit o prioritate majoră.

În același timp terminalul GPL construit în portul Midia reprezintă o alternativă pentru gazul natural transportabil prin gazoducte, având o capacitate foarte mare și având potențialul să devină cel mai important terminal din Europa Centrală și de Est. Portul Midia a înregistrat o dezvoltare spectaculoasă în ultimii ani, acesta dovedindu-se a fi extrem de atractiv pentru investitori.

- ▶ **Având în vedere poziționarea strategică, la intersecția mai multor axe geo-economice și având o importanță geo-politică foarte mare în contextul conflictelor din regiunea Mării Negre (dimensiunea militară – NATO) și problemelor de securitate energetică a Uniunii Europene (dimensiunea economică), portul Constanța se află în fața unor oportunități unice de dezvoltare și creștere cu efecte multiplicatoare în dezvoltarea Zonei Metropolitane Constanța.**

II.3 Paliere de abordare a P. U. G. considerând caracterul specific al Municipiului Constanța

Având în vedere elementele expuse în capitolul anterior privind **statutul particular al Municipiului Constanța și caracteristicile sale specifice** care provin din **dubla sa calitate de oraș-portuar / oraș costier**, rezultă necesitatea de a aborda dezvoltarea acestui teritoriu pe mai multe **paliere de analiză și reglementare** care au rolul de a gestiona complexitatea proceselor în derulare și de a echilibra balanța intereselor.

Plecând de la cele **3 obiective strategice** stabilite în **Strategia de Dezvoltare a Polului de Creștere Constanța** putem evidenția „**3 PALIERE DE ABORDARE**” obligatorii în elaborarea documentației pentru actualizarea P.U.G., acestea fiind:

„CONSTANȚA – METROPOLĂ EUROPEANĂ”

„CONSTANȚA – DESTINAȚIE TURISTICĂ EUROPEANĂ”

„CONSTANȚA – ORAȘ-PORT și CENTRU DE AFACERI INTERNAȚIONAL”

Cele 3 paliere de abordare urmăresc integrarea intereselor spațiale ale tuturor stakeholderilor importanți din Constanța: populația locală, turiștii, administrația portului, companiile multinaționale cu activități direct legate de port sau conexe, instituțiile financiare, investitorii străini și antreprenorii locali.

Un palier transversal care intersectează toate cele 3 direcții mai sus menționate este cel al dezvoltării sustenabile și al atenției deosebite față de protecția mediului. Măsuri în acest sens vor fi incluse în toate cele 3 paliere.

Pe lângă cele trei paliere, există și „**TERITORII DE INTERFERENȚĂ ÎNTRE PALIERE**”, unde **interesele stakeholderilor se suprapun și presiunea de dezvoltare spațială este extrem de ridicată**. În procesul de planificare a acestor spații trebuie avută o atenție deosebită deoarece reprezintă partea cea mai sensibilă a teritoriului unde se pot manifesta tensiuni și conflicte majore între stakeholderi. Aceste teritorii de interferență sunt:

„FRONTUL LA APĂ”

„LIMITA ORAȘ-PORT”

În cadrul secțiunii care urmează vom sintetiza câteva linii directoare care trebuie luate în considerare la nivelul fiecărui palier și teritoriu de interferență, luând în considerare sursele documentare, punctele tari și slabe, tendințele și oportunitățile de dezvoltare.

II.3.1 Analiza S.W.O.T.*

*Informațiile sunt preluate din Strategia de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Constanța și Strategia de Dezvoltare a Polului de Creștere Constanța. Acestea au fost reorganizate și sistematizate conform PALIERELOR DE ABORDARE A P.U.G.

PALIERUL 1: „CONSTANȚA METROPOLĂ EUROPEANĂ”

PUNCTE TARI:

► POPULAȚIE

- Zona Metropolitană Constanța reprezintă a doua mare aglomerare urbană (500.000 locuitori) a României;
- Populația înregistrează după ani de scădere o stabilizare și chiar ușoară creștere;
- Spațiu multiethnic unic în țară și lipsa conflictelor interetnice;
- Șomaj scăzut (2,5%) mult sub media națională;

► INFRASTRUCTURĂ ȘI ACCESIBILITATE

- Poziție strategică la confluența mai multor Coridoare de Transport Pan-Europene;
- Prezența Portului Comercial Constanța și a Portului Turistic Tomis;
- Prezența Aeroportului Internațional M. Kogălniceanu;
- Utilități publice și infrastructură urbană dezvoltate;

► CALITATEA VIEȚII

Locuire:

- Standard locativ bun sub aspectul numărului de locuințe raportat la numărul de persoane și a spațiului locativ raportat la numărul de persoane;

Educație:

- Centru universitar de tradiție;
- Bază materială din domeniul învățământului pre-universitar reabilitată și dotată;
- Existența mai multor centre și institute specializate de cercetare

Cultură:

- Existența unui patrimoniu istoric și cultural de mare valoare;

Siguranță:

- Infraționalitate scăzută
- Număr redus de accidente

Mediu / Sănătate publică:

- Poluare scăzută
- Baza materială din domeniul sportiv este bine întreținută
- Baza materială din domeniul sanitar este bine dimensionată
- Dezvoltare accelerată a sistemului sanitar privat

Protecție Socială:

- Există asociații și fundații active în domeniul protecției sociale și infantile

PUNCTE SLABE:

► POPULAȚIE

- Raport negativ între populația activă și cea inactivă;
- Tendințe migraționiste spre Europa Occidentală și mediul rural;
- Spor demografic natural negativ;
- Speranță de viață sub media UE;
- Procent ridicat de mortalitate infantilă;

► INFRASTRUCTURĂ ȘI ACCESIBILITATE

- Infrastructură urbană deficitară în anumite zone ale orașului;
- Rețele de județene și comunale de transport învechite;
- Trafic aglomerat și lipsa locurilor de parcare;
- Lipsa resurselor financiare necesare dezvoltării proiectelor de infrastructură;

► CALITATEA VIEȚII

Locuire:

- Fond locativ învechit, construit în cea mai mare parte între 1965 și 1980;
- Situație locativă precară pentru mai multe categorii de persoane defavorizate;

Educație:

- Procentul scăzut al persoanelor cu pregătire superioară comparativ cu indicatorul similar din UE;
- Utilizarea încă insuficientă a tehnologiilor informatice moderne și a internetului;

Cultură:

- Starea fizică proastă a unor monumente arheologice și a unor edificii cu valoare arhitecturală și istorică deosebită;

Siguranță:

- Dotarea încă insuficientă a poliției și a celorlalte organe de menținere a ordinii publice

Mediu / Sănătate publică:

- Creșterea traficului auto, în special în perioada estivală
- Proliferarea activităților cu caracter impropriu în zonele rezidențiale ale orașului
- Reducerea spațiilor verzi, în special din zona centrală
- Unele baze sportive se află în stare de degradare, necesitând lucrări importante de reabilitare
- Starea bazei materiale din sistemul sanitar este precară
- Servicii medicale și de urgență precare în comparație cu standardele UE

Protecție Socială:

- Baza materială care deservește sistemul de protecție socială și protecție a copilului este insuficientă

OPORTUNITĂȚI:

▶ **POPULAȚIE**

- Derularea de programe de formare și reconversie profesională;
- Conștientizarea importanței programelor de perfecționare și formare continuă;
- Crearea de noi locuri de muncă;
- Posibilitatea participării neîngrădite la piața forței de muncă comunitare;

▶ **INFRASTRUCTURĂ ȘI ACCESIBILITATE**

- Accesarea programelor europene de finanțare nerambursabilă;
- Dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu gaze și extinderea acesteia la nivelul întregii Zone Metropolitane;
- Dezvoltarea infrastructurii în interiorul polului de creștere și județului pentru a favoriza integrarea economică și spațială;

▶ **CALITATEA VIEȚII**

Locuire:

- Dezvoltarea accelerată a sectorului de construcții și crearea unor noi cartiere de locuințe în zona periurbană a municipiului;

Educație:

- Dezvoltarea instituțiilor de învățământ superior privat;

Cultură:

- Lansarea Centrului Istoric al Municipiului Constanța ca produs turistic național și internațional;
- Reabilitarea obiectivelor de arheologie industrială din Portul Vechi și introducerea lor în Patrimoniul Construit al orașului;
- Creșterea interesului pentru cultură și pentru artă;
- Creșterea interesului pentru protejarea patrimoniului arheologic și arhitectonic;

Siguranță:

- Descentralizarea activității de asigurare și menținere a ordinii publice, înființarea poliției comunitare și de proximitate și trecerea acestor instituții în subordinea administrației publice locale.

Mediu / Sănătate publică:

- Implementare standardelor comunitare privind protecția mediului;
- Crearea de instituții și organisme abilitate să supravegheze respectarea legislației privind protecția mediului;
- Creșterea interesului pentru activitate sportivă și susținerea sportului local;
- Creșterea interesului publicului larg de a asista la diverse competiții sportive;

Protecție socială:

- Implicarea mai activă a societății civile în implementarea unor programe cu scop preventiv și profilactic, înmulțirea acțiunilor caritabile

AMENINȚĂRI

▶ POPULAȚIE:

- Reforma și restructurarea economică pot conduce la creșterea șomajului;
- Există întârzieri în procesul de descentralizare regională și locală cu efecte asupra aplicării eficiente a politicilor de combatere a sărăciei și discriminării și de combatere a șomajului;

▶ INFRASTRUCTURĂ ȘI ACCESIBILITATE

- Suprasolicitarea infrastructurii publice (de mobilitate și edilitară) și incapacitatea acesteia de a răspunde prompt tendințelor de dezvoltare a zonei, mai ales a unor insule de dezvoltare din interiorul teritoriului Zonei Metropolitane;

▶ CALITATEA VIEȚII

Locuire:

- Politici urbane laxe care permit construcția în zone cu arhitectură veche și valoroasă a unor imobile improprii specificului arhitectonic al spațiului respectiv;

Educație:

- Lipsa cronică a fondurilor și resurselor necesare dezvoltării sistemului educațional, activităților culturale și cercetării;
- Competiție internațională acerbă în domeniul cercetării;

Cultură:

- Diluarea substanței culturii și civilizației tradiționale locale în contextul integrării europene și globalizării;
- Prioritate scăzută în alocarea de fonduri pentru cultură, artă și conservarea patrimoniului arheologic / arhitectonic;

Siguranță:

- Dezvoltarea anumitor elemente infracționale din zona criminalității organizate;

Mediu / Sănătate publică:

- Creșterea gradului general de poluare și e efectului de seră
- Amenințarea unor specii de floră și faună marină datorită activităților economice desfășurate în proximitatea țărmului și pescuitului industrial
- Lipsa fondurilor necesare destinate domeniului protecției mediului
- Lipsa fondurilor destinate susținerii activităților sportive;
- Lipsa fondurilor necesare destinate sistemului sanitar;

Protecție socială:

- Lipsa fondurilor necesare destinate sistemului de protecție socială și protecție a copilului;

PALIERUL 2: „CONSTANȚA DESTINAȚIE TURISTICĂ EUROPEANĂ”

PUNCTE TARI:

▶ RESURSE NATURALE

- Cadru natural propice dezvoltării activităților turistice (salinitate mai redusă a apei de mare, plaje fine nisipoase, fundul mării nisipos și cu un conținut redus de pietre, pantă mică a fundului de mare, lipsa mareelor);
- Potențial balnear ridicat;

▶ OFERTĂ TURISTICĂ

- Capacitate de cazare ridicată aflată în proces de extindere (1/3 din capacitatea totală de cazare a țării);
- Extinderea produselor turistice prin apartia: Aqua Magic, telegondola, autobuze turistice, parcuri de distracții, decorarea spațiului public, cazinouri, piețe publice;
- Patrimoniu istoric și cultural de mare valoare
- Accesibilitatea zonelor turistice, cai de acces moderne conectate la principalele coridoare de transport european
- Serviciu modern de salvamar și alte servicii specializate destinate siguranței și protecției turiștilor, eradicarea infraționalității;
- Tradiție deosebită în activitățile cu caracter turistic (peste 100 de ani);

▶ OPORTUNITĂȚI ȘI AVANTAJE STRATEGICE

- Interes deosebit al autorităților publice locale și al cetățenilor pentru dezvoltarea sectorului turistic;
- Perla litoralului, Mamaia, este clasificată în categoria stațiilor de interes național;
- Poziționare geografică favorabilă dezvoltării unor noi produse turistice: turismul itinerar, turismul de croazieră, turismul de afaceri etc...

PUNCTE SLABE:

▶ RESURSE NATURALE

- Prezența platformelor industriale în imediata vecinătate a zonelor turistice crează probleme de imagine și de confort și reprezintă un factor important de poluare a mediului;

▶ OFERTĂ TURISTICĂ

- Supra-aglomerarea stațiunii Mamaia în perioada de vârf a sezonului estival și în weekend-uri;
- Locuri de parcare insuficiente, raportat la numărul de turiști din perioada estivală;
- Lipsa unor produse turistice permanente;

- Valorificarea slabă din punct de vedere turistic a potențialului istoric și cultural de care dispune zona;
 - Lipsa infrastructurii adecvate dezvoltării turismului de croazieră (porturi turistice și de agrement)
 - Informații turistice și materiale promoționale puține și de proastă calitate;
- ▶ **DISFUNȚIONALITĂȚI ȘI PROBLEME DE SISTEM**
- Practicarea de către agenții economici a unor prețuri ridicate în condiții de calitate medie, care reduce competitivitatea pe piața de turism națională și internațională;
 - Lipsa unei strategii comune pe termen lung a administrației publice centrale și locale privind atragerea investițiilor străine directe și locale în turism și dezvoltarea sustenabilă și integrată a acestui sector;

OPORTUNITĂȚI:

▶ **RESURSE NATURALE**

- Vecinătatea Deltei și a munților Măcinului, zone de interes turistic și recreațional;
- Valorificarea fluviului Dunărea și a Canalului Dunăre-Marea Neagră, care pot reprezenta noi artere turistice în perspectiva amenajării unor porturi turistice de agrement în zona litorală, contribuind la dezvoltarea turismului de croazieră;

▶ **OFERTĂ TURISTICĂ**

- Prezența pe piața locală a unor tour-operatori de anvergură internațională (TUI, Neckerman etc...);
- Potențialul agrozootehnic al regiunii și valențele etnofolclorice ale localităților rurale pentru stimularea dezvoltării turismului de itinerar;
- Dezvoltarea economică a zonei costiere generează o circulație benefică turismului de afaceri;

▶ **OPORTUNITĂȚI ȘI AVANTAJE STRATEGICE**

- Poziția în teritoriu, la confluența a trei mari zone geopolitice, crează premisele valorificării superioare a potențialului turistic de care dispune Municipiul Constanța și arealul din proximitatea sa;

AMENINȚĂRI:

▶ **RESURSE NATURALE:**

- Fenomenul de eroziune a plajelor și falezei;
- Vecinătatea platformelor industriale constituie un factor important de risc ce contribuie la degradarea mediului și generează poluarea continuă a aerului și a apei;

► **OFERTĂ TURISTICĂ**

- Concurența exercitată pe piața regională a turismului și capacitatea scăzută a agenților economici locali de a se adapta la o piață concurențială unică;
- Scăderea interesului turistilor români pentru produsele turistice autohtone;

► **DISFUNȚIONALITĂȚI ȘI PROBLEME DE SISTEM**

- Absența unor politici și strategii coerente de dezvoltare integrată a zonei costiere descurajează investitorii străini care doresc să investească în sectorul turistic;

**PALIERUL 3: „CONSTANȚA – ORAȘ-PORT ȘI CENTRU DE AFACERI
INTERNAȚIONAL”**

PUNCTE TARI:

► **CONTEXTUL GENERAL**

- Poziționarea geografică strategică la intersecția unor axe geo-economice de prim rang;
- Municipiul Constanța este al doilea mare centru economic al României după capitala țării – București;
- Constituirea Zonei Metropolitane Constanța, și creșterea capacității de a atrage Fonduri Structurale Europene;
- Existența unei infrastructuri economice complexe, bine conturate;
- 90% din economia locală aparține mediului privat;
- Sectorul terțiar e destul de bine dezvoltat;
- Zona dispune de resurse energetice importante;

► **PORT INTERNAȚIONAL**

- Este cel mai mare port la Marea Neagră și al patrulea în Europa;
- Port multifuncțional cu facilități moderne și adâncimi ale apei în bazinul portuar suficiente pentru acostarea celor mai mari nave care trec prin canalul Suez;
- Conexiune cu toate modalitățile de transport: rutier, feroviar, maritim, fluvial, aerian;
- Se află la intersecția Coridoarelor de Transport Pan-Europene IV și VII
- Centru de distribuție a containerelor către porturile din Marea Neagră;
- Conexiuni bune cu toate modalitățile de transport: cale ferată, rutier, fluvial, aerian și conducte;
- Terminale Ro-Ro și Ferry Boat care asigură o legătură rapidă cu porturile Mării Negre și Mării Mediterane;
- Facilități moderne pentru navele de pasageri;
- Disponibilitatea suprafețelor pentru dezvoltări viitoare;

- Începând cu 1 ianuarie 2007, Portul Constanța a devenit Zonă Liberă, punând la dispoziție facilități vamale ce rezultă din acest statut;
 - Aproximativ 60% din importurile și exporturile României se derulează prin portul Constanța;
 - Existența unei capacități de rafinare a petrolului (peste 30 milioane tone anual) care depășește cu mult producția proprie de petrol (ușor peste 6 milioane de tone anual), și necesarul intern de produse petroliere. Are, așadar, o capacitate de rafinare excedentară. Cea mai mare și modernă unitate de acest tip la Midia-Năvodari se află chiar lângă portul Constanța;
- **FORȚA DE MUNCĂ**
- Forța de muncă bine calificată în sectoare economice diverse (comerț, servicii, industrie, turism, activități portuare);

PUNCTE SLABE:

► **CONTEXTUL GENERAL**

- Absența unor politici și strategii coerente de dezvoltare economică integrată a zonei;
- Oportunitățile investiționale ale zonei sunt încă slab promovate în rândul investitorilor;
- Industrii învechite, ineficiente economic;
- Capacitate slabă de adaptare a agenților economici la exigențele pieței;
- Anumite sectoare economice necesare (precum recuperarea deșeurilor) sunt încă slab dezvoltate;
- Migrarea forței de muncă în străinătate;
- Lipsa infrastructurii pentru turismul de afaceri (săli de conferințe, dotări etc...);
- Utilizarea insuficientă a tehnologiilor informatice moderne și a internetului în activitățile economice;
- Distanța considerabilă față de granița României cu UE;

► **PORT INTERNAȚIONAL**

- Zonare ineficientă a portului;
- Fragmentare prin închiriere către firme mici, fără un plan al utilizării terenului;
- Stare deficitară a unor infrastructuri portuare;
- Bugetul pentru întreținere este insuficient;
- Congestionare a traficului, în special în sezonul de vârf, mai ales la terminalele fără locuri de parcare pentru camioane;
- Autonomie administrativă și financiară insuficientă;
- Structura organizatorică și de management depășită;

▶ **FORȚA DE MUNCĂ**

- Tendință migraționistă a forței de muncă;

OPORTUNITĂȚI:

▶ **CONTEXTUL GENERAL**

- Constituirea Zonei Metropolitane poate conduce la dezvoltarea exponențială a întregii regiuni;
- Creșterea numărului de investiții străine care pot determina o creștere a competitivității prin transfer tehnologic și inovare;
- Reconvertirea și ecologizarea zonelor industriale dezafectate;
- Situarea pe drumul de tranzit al petrolului și a celorlalte resurse naturale provenind din Marea Caspică și Caucaz;
- Existența unor proiecte macro-economice în domeniul exploatărilor petroliere cu impact asupra activităților din zona litorală;
- Creșterea cererii de servicii destinate persoanelor, firmelor, etc...
- Creșterea cererii de specializare prin adaptarea învățământului și a instruirii profesionale la necesitățile pieței muncii având drept rezultat reducerea șomajului;
- Creșterea cererii consumatorilor pentru produse ecologice și îmbunătățirea ofertei acestora;
- Creșterea gradului de utilizare a resurselor de energie regenerabilă care duc la creșterea economică și introducerea de noi tehnologii;
- Existența unui potențial productiv ridicat în agricultură și piscicultură;

▶ **PORT INTERNAȚIONAL**

- Mărirea contribuției portului la dezvoltarea comerțului exterior pe piețele internaționale prin integrarea sa în rețelele mondiale de transport;
- Conectarea prin puncte de transfer intermodale performante la cele 2 Coridoare de Transport Pan-Europene IV și VII;
- Dezvoltarea de activități cu valoare adăugată în interiorul perimetrului portuar – servicii tehnice, servicii de organizare a activității de import-export pentru clienții portului;
- Dezvoltarea unui cap de pod pentru aprovizionarea cu energie a UE, utilizând rezervele de petrol și gaze din Azerbaidjan, Kazakhstan, etc...

▶ **FORȚA DE MUNCĂ**

- Generarea de noi locuri de muncă specializate în domenii competitive;
- Recalificarea profesională și Formarea profesională continuă;

AMENINȚĂRI:

▶ **CONTEXTUL GENERAL**

- Lipsa de dezvoltare a infrastructurii poate influența negativ dezvoltarea economică;
- Fenomenul globalizării poate marginaliza anumite sectoare ale economiei locale și poate conduce chiar la dispariția acestora;
- Accentuarea fenomenului de dezindustrializare poate conduce la o slăbire a competitivității și la ratarea șanselor de a dezvolta sinergii productive cu portul;
- Mediul fiscal și legislativ instabil poate descuraja investițiile de amploare în domeniul productiv, unde factorii de risc sunt multipli;
- Concurența de pe piața regională și slaba capacitate de adaptare a agenților economici locali poate bloca dezvoltarea economică locală;
- Lipsa de resurse financiare destinate dezvoltării economice, re tehnologizării și eficientizării economice poate reduce avantajele competitive locale;

▶ **PORT INTERNAȚIONAL**

- Fragmentarea continuă a resurselor spațiale ale portului;
- Lipsa sau degradarea infrastructurilor de transport, precum și absența punctelor de transfer intermodal;
- Lipsa unei conexiuni mai puternice și sinergii cu industria locală;
- Continuarea trendului de separare totală între interesele, imaginea și planificarea portului și cele ale orașului;

▶ **FORȚA DE MUNCĂ**

- Continuarea migrației forței de muncă calificate va încetini dezvoltarea sectoarelor economice de vârf;

II.3.2 PALIERE DE ABORDARE A P.U.G. / TERITORII DE INTERFERENȚĂ

PALIERUL 1: „CONSTANȚA METROPOLĂ EUROPEANĂ”

Calitatea vieții în spațiul urban este cartea de vizită a unei metropole europene de prim rang. Orașele care dispun de o calitate ridicată a vieții au un net avantaj competitiv în plan regional, național și internațional, prin atragerea forței de muncă înalt calificate, a segmentului creativ, a companiilor naționale și multinaționale, a investitorilor și antreprenorilor.

Primul angajament al administrației locale este față de proprii cetățeni, ale căror aspirații pentru un cadru de viață mai bun, o educație solidă și un context sigur din punct de vedere economic, trebuie susținute de planificarea urbană prin instrumentele sale specifice.

Conceptul de cartier ca element de identitate culturală, socială și spațială

Constanța Metropolă Europeană este un oraș cu identitate accentuată, o populație multiculturală, multietnică și cosmopolită. Locuitorii dezvoltă un puternic atașament față de cartierele în care locuiesc, datorită promovării și susținerii active a dezvoltării și afirmării caracterului acestora.

- ▶ **Se vor studia istoria și modalitățile de delimitare a cartierelor constănțene, elemente de identitate la nivel de comunitate, elemente de limbaj arhitectonic comun, peisaj natural și specificul spațiilor verzi, calitatea serviciilor publice (echipamente publice, dotări publice de cartier, alimentație publică) și a serviciilor comerciale. Se vor studia activitățile principale colective la nivel de cartier și calitatea rețelei locale de spații publice care este vitală pentru încurajarea interacțiunii sociale.**
- ▶ **Se va studia modalitatea prin care CARTIERUL poate fi utilizat ca instrument spațial în definirea unităților teritoriale de referință și întocmirea Regulamentului Local de Urbanism. Vor exista prevederi specifice și unitare pentru dezvoltarea fiecărui cartier în parte, pentru conservarea elementelor patrimoniale și de identitate.**

Revitalizarea și punerea în valoare a spațiului public

În **Constanța Metropolă Europeană**, spațiile virane și destructurate sunt amenajate și transformate prin implicarea activă a comunităților și sub atenta monitorizare a ONG-urilor și organizațiilor comunitare în spații publice pline de vitalitate și coordonate din punct de vedere al mobilierului urban, al pavajului, al signalecticii și al iluminării.

- ▶ **Se va pune accentul pe dezvoltarea coordonată vizual și coerentă a spațiului public, cu introducerea elementelor de siguranță și informare necesare. Se vor inventaria spațiile destructurate, terenurile virane și cele reziduale și se va analiza posibilitatea de a le reintroduce în rețeaua de spații publice.**

- ▶ Se va facilita implicarea și consultarea publicului în designul urban și se va cere contribuția acestora la prezervarea calităților materiale ale acestuia.
- ▶ Proiectarea spațiului public se va face de natură a încuraja interacțiunea socială și confortul locuitorilor, asigurând posibilitatea de utilizare a acestuia de către toți cetățenii, indiferent de vârstă, etnie sau condiție socială.

Accesibilitatea și intermodalitatea

Constanța Metropolă Europeană este unul din orașele europene cele mai prietenoase cu pietonii și cicliștii, fiecare cetățean având posibilitatea de a se deplasa pe jos sau cu bicicleta spre unul din centrele intermodale de transport, siturile arheologice, centrul istoric și monumentele orașului, spațiile comerciale de proximitate sau parcurile urbane. Transportul public integrat oferă o alternativă atractivă deplasării cu automobilul. Integrarea sistemului de mobilitate cu marile porți de acces internațional (port, gară de mare viteză, aeroport) asigură o accesibilitate crescută și eficientă în mediul urban pentru toți rezidenții.

- ▶ Se vor analiza punctele optime de amplasare a facilităților de transfer intermodal între pietoni, bicicliști și diferitele mijloace de transport public și se vor rezerva terenurile necesare pentru realizarea acestora, în vederea reducerii dependenței de automobil în deplasările la nivel metropolitan. Lipsa benzilor dedicate pentru transportul public este una din problemele identificate în planul de mobilitate, provocând o puternică congestie a traficului.
- ▶ Se va acorda o atenție deosebită integrării mai eficiente în sistemul de transport public și mobilitate blândă a portului turistic și a gării centrale a municipiului Constanța.
- ▶ Se vor realiza parcări publice de tip Park&Ride în puncte strategice identificate în Planul de Mobilitate.
- ▶ Se va crește siguranța pietonilor și a cicliștilor, precum și a persoanelor cu dizabilități prin proiectarea trotuarelor, pistelor de biciclete și traversărilor conform normelor europene și bunelor practici în domeniu.

Educația și Cercetarea

Constanța Metropolă Europeană oferă posibilitatea unei educații de vârf în domenii generale, dar mai ales în domenii specifice cum ar fi apărarea, marina / navigația, ecologia și biologia marină. Cercetarea se dezvoltă prin cooperări internaționale între țările aparținând bazinului Mării Negre.

Industria și companiile din oraș și-au dezvoltat capacitatea de inovație, cercetare și dezvoltare prin colaborarea cu mediul academic local, asigurându-se o legătură directă între formarea profesională și oferta pieței de muncă locale.

- ▶ Se va asigura o distribuție spațială uniformă a echipamentelor publice din domeniul educației, cu respectarea normelor privind accesul, suprafața terenurilor alocate și dotărilor aferente și se va crește accesibilitatea către acestea în condiții de siguranță.
- ▶ Se va studia posibilitatea realizării de parcuri tehnologice sau eco-industriale și acceleratoare de inovație și colaborarea acestora cu mediul academic local în vederea armonizării curiculei cu oferta existentă în piață.
- ▶ Se va încuraja educația pasivă printr-o corectă și cât mai completă informare a cetățeanului în spațiul public cu privire la istoria, identitatea și specificul municipiului Constanța.

Cultura

În Constanța Metropolă Europeană, siturile arheologice, monumentele istorice, bisericile și moscheile, muzeele, bibliotecile, teatrele și Centrul Istoric din au fost incluse într-o rețea publică de dotări culturale, simbol al identității locale și regionale puternic întipărită în memoria colectivă a orașului, accesibilă tuturor, beneficiind de o signalectică unitară și coordonată și de un design urban unitar.

- ▶ Se va studia modalitatea de integrarea a obiectivelor istorice și culturale ale orașului într-o rețea unitară, coerentă și accesibilă pietonal, ciclabil și cu transportul public.
- ▶ Se va realiza un sistem de informare și semnalizare unitară a obiectivelor istorice și culturale.
- ▶ Se vor specifica detaliat utilizările permise și interzise în zonele de protecție ale monumentelor, se va urmări dezvoltarea armonioasă și coerentă a zonelor protejate cu păstrarea specificului acestora.
- ▶ Se vor căuta modalități de activare a zonelor de patrimoniu prin încurajarea acelor investiții care nu aduc prejudicii de imagine sau deturnezează atmosfera și specificul local.

Siguranță

În Constanța Metropolă Europeană, spațiul public al orașului este un mediu sigur pentru toate vârstele, etniile și categoriile sociale, cu infraționalitate quasi-inexistentă datorită sistemelor de menținere a ordinii publice.

Soluțiile spațiale de separare a fluxurilor de circulație sau de limitare a vitezei în trafic, materialele utilizate în spațiul public, precum și iluminatul stradal au contribuit semnificativ la limitarea accidentelor și la prevenirea agresiunilor.

Datorită politicilor de dezvoltare incluzivă și creștere economică și a vecinătății cu o poartă importantă către circuitul global al mărfurilor (Portul Constanța), orașul este un mediu sigur pentru dezvoltarea carierelor profesionale, pentru investiții locale sau străine.

Măsurile sustenabile care au fost luate în zona portului și a producției industriale, odată cei mai mari poluatori au asigurat protecția ecosistemelor naturale și conservarea unui mediu de viață sănătos.

Creșterea capacității de reacție rapidă în situații de urgență și prevederea de zone de adăpost în cazuri de dezastre naturale sau tehnologice și respectarea zonelor de protecție ale infrastructurilor au condus la diminuarea riscurilor și vulnerabilităților.

- ▶ **Se va mări siguranța în spațiul public prin respectarea normelor privind utilizarea materialelor, prin iluminat public corespunzător, prin încurajarea activităților comerciale și de servicii la nivelul străzii și prin proiectarea corespunzătoare a fluxurilor de trafic și a traversărilor. Se va căuta controlarea vitezei de deplasare în trafic prin designul arterelor, asigurând echilibrul între spațiul de circulație rutier și cel pietonal.**
- ▶ **Se va asigura dezvoltarea economică sustenabilă și protecția mediului prin încurajarea dezvoltării de parcuri tehnologice sau eco-industriale în care deșeurile sunt reciclate ca materie primă și sunt maximizate sinergiile productive. Aceste zone de dezvoltare industrială și logistică se vor situa în zone cu acces direct la infrastructurile existente, în mod compact, în afara zonelor locuite sau turistice.**
- ▶ **Se vor alcătui planuri de intervenție în caz de dezastre naturale sau tehnologice și se vor identifica zonele sigure care pot adăposti populația.**
- ▶ **Se vor trasa toate zonele de protecție naturale și tehnologice și se va controla cu strictețe respectarea acestora. Se va face inventarul fondului construit și al activităților care se află în interiorul acestor zone de protecție și se vor verifica incompatibilitățile și disfuncționalitățile.**

Mediu / Sănătate publică

Constanța Metropolă Europeană este un mediu în care se poate trăi sănătos, în condiții de poluare redusă, cu spații verzi extinse și integrate într-o rețea ecologică și recreațională accesibilă, beneficiind de o climă blândă, specifică zonelor litorale.

Prin măsuri coordonate de protecție a mediului, prin implementarea eco-industriei și decontaminarea fostelor zone industriale și prin protecția arealelor naturale și a ecosistemelor Constanța se înscrie printre orașele costiere cele mai atractive din sud-estul Europei.

Sistemul public de sănătate a fost completat și integrat cu sistemul privat și cu sistemul de asistență medicală de urgență. De asemenea, centrele de recuperare și tratament care au capitalizat resursele balneare ale zonei au crescut capacitatea de servicii medicale pe care le oferă orașul.

Populația practică sportul de agrement și de performanță, iar cetățenii urmăresc cu maximă atenție evenimentele sportive.

- ▶ Se vor reabilita zonele verzi și se vor studia modalitățile de integrare a acestora într-o rețea coerentă și accesibilă din toate cartierele orașului, care se va constitui în plămânul verde al acestuia și infrastructură recreațională principală.
- ▶ Se vor identifica platformele industriale abandonate și zonele contaminate și se va studia modalitatea de ecologizare și curățire a acestora. Se vor stabili zonele de dezvoltare industrială și logistică viitoare, respectând criteriile de compactețe și sinergie și gruparea acestora în parcuri tehnologice și/sau logistice în vederea minimizării traficului și a deșeurilor. Se vor delimita zone de protecție ecologică și zone tampon de separare a activităților productive de cele turistice, recreaționale sau de zonele de locuit.
- ▶ Se va studia capacitatea de deservire a serviciilor de sănătate și modalitatea de dezvoltare a infrastructurii corespunzătoare prin înființarea după caz a unor centre medicale în zonele slab acoperite și stabilirea locațiilor cu accesibilitate suficientă pentru dezvoltarea sistemului de asistență medicală privată. Se va analiza modalitatea de dezvoltare a infrastructurii de recuperare și tratament, profitând de resursele balneare ale zonei.
- ▶ Se va face o analiză a infrastructurii sportive, atât cea destinată publicului larg cât și cea destinată sportivilor de performanță, se vor lua măsuri de reabilitare acolo unde este necesar și se va urmări integrarea acesteia cu infrastructura recreațională și spațiile verzi ale orașului printr-o rețea de mobilitate blândă și transport public eficient.

PALIERUL 2: „CONSTANȚA DESTINAȚIE TURISTICĂ EUROPEANĂ”

Municipiul Constanța, împreună cu întreaga zonă costieră a Mării Negre, beneficiază de resurse naturale și antropice excepționale, care constituie premisele succesului acestui teritoriu din punct de vedere turistic. Cu o lungă istorie și o tradiție deosebită în oferirea de servicii turistice, Municipiul Constanța, prin perla turismului românesc – stațiunea Mamaia – împreună cu stațiunile învecinate, deține cea mai importantă infrastructură de cazare la nivel național.

Cu o bază solidă de produse și facilități destinate turismului estival, Constanța se află acum în fața oportunității de a-și crește nivelul de competitivitate pe segmentul turistic (național și internațional) prin diversificarea ofertei, capitalizând o serie de resurse insuficient exploatate până în prezent.

TURISMUL CULTURAL

Oraș-portuar și colonie la Marea Neagră, Municipiul Constanța are o istorie impresionantă: 2525 de ani de existență, 2275 de ani de atestare documentară și mărturii ale prezenței umane încă din perioada paleoliticului. Metropola antică a Pontului Euxin se află în stânsă legătură cu istoria românilor, cu dezvoltarea economică și spirituală a acestora, reprezentând o placă turnantă și punte de confluență a civilizațiilor greacă, romană, tătară, otomană, românească. Municipiul Constanța a reprezentat dintotdeauna un nod important de comunicare între Orient și Occident.

Urmele acestui impresionant parcurs istoric sunt vizibile și astăzi, constituind un patrimoniu cultural deosebit și o resursă extrem de importantă pentru oraș. **Constanța - Destinație Turistică Europeană** a pus un accent deosebit pe dezvoltarea „turismului cultural” prin valorificarea siturilor arheologice, monumentelor istorice și zonelor protejate, devenind cea mai importantă destinație pentru descoperirea parcursului istoric al bazinului Mării Negre, a punctului de confluență al culturilor occidentală și orientală.

- ▶ **Se va alcătui un inventar al stării monumentelor istorice, siturilor arheologice și zonelor protejate, cu evidențierea tuturor disfuncționalităților și ale elementelor agresive din imediata lor vecinătate.**
- ▶ **Se va studia modalitatea de realizarea a unei rețele culturale în oraș, care să includă siturile arheologice, centrul istoric, monumentele istorice și locașurile de cult și zonele protejate, care să beneficieze de o signalectică completă și unitară, o bună accesibilitate din zonele de cazare prin sisteme de mobilitate blândă și transport public adecvat și un design urban contemporan.**
- ▶ **Se vor trasa zonele de protecție ale monumentelor și limitele zonei incluse în rețeaua culturală și se vor stabili cu exactitate modalitățile de intervenție în cadrul acestora pentru a preveni deprecierea sau degradarea clădirilor sau țesutului istoric, utilizări improprii ale terenurilor și asocierile funcționale incompatibile.**

- ▶ **Se va analiza modalitatea de integrare a rețelei destinate turismului cultural cu rețelele destinate celorlalte tipuri de turism pentru a oferi vizitatorilor posibilitatea unei experiențe complete și integrate, punând în valoare toate resursele de care dispune teritoriul.**

TURISMUL DE AFACERI

Turismul de afaceri nu are un caracter sezonier, acestea depinzând în mare măsură de calitatea infrastructurilor dedicate acestei activități. **Constanța – Destinație Turistică Europeană** a stimulat dezvoltarea „turismului de afaceri” care a crescut în strânsă legătură cu activitățile portuare, de servicii și producții. Apariția sălilor de conferințe și congrese aflate în strânsă legătură cu infrastructura de cazare existentă și cu districtele de birouri / centrele de afaceri locale, accesibilitatea și conectivitatea excelente prin Coridoarele de Transport Europene și prezența portului și aeroportului și activitățile complementare aflate la dispoziție (ofertă culturală și recreațională bogată) au făcut din acest teritoriu o zonă atractivă pentru segmentul corporat, antreprenori și cercetare internațională.

- ▶ **Se vor stabili polii de dezvoltare de tip business cu integrarea spațiilor de birouri, și spațiilor de reuniuni și evenimente (săli de conferințe, congrese) și integrării acestora cu spații destinate serviciilor conexe (cazare, gastronomie, activități turistice, activități recreaționale).**

Poziționarea acestor poli se va face luând în considerare:

- **Tendențele existente în teritoriu - constituirea chiar și informală a unei zone de tip CBD (Central Business District);**
 - **Accesibilitatea – e recomandabil ca zonele destinate activităților de business să beneficieze de o accesibilitate foarte bună față de aeroport sau gară (considerând impactul spațial al conexiunii viitoare cu tren de mare viteză);**
 - **Posibilitatea integrării cu zona centrală, frontul la apă și serviciile conexe;**
- ▶ **Se va studia modalitatea de completare a activităților de business cu alte experiențe oferite în cadrul rețelelor turistice locale: activități culturale, recreaționale, balneare etc...**

TURISMUL BALNEAR

Turismul balnear reprezintă un segment extrem de important datorită dependenței acestuia de resurse naturale care nu sunt disponibile în alte zone și a avantajului competitiv pe care îl poate reprezenta pe piață. Similar turismului de afaceri, turismul balnear nu este sezonier, desfășurându-se pe întreaga durată a anului.

Constanța – Destinație Turistică Europeană a stimulat dezvoltarea „turismului balnear” prin capitalizarea resurselor unice pe care acest teritoriu le oferă, extinzând și modernizând infrastructura existentă și completând beneficiile terapeutice ale tratamentelor cu o experiență culturală, gastronomică și recreațională deosebită.

- ▶ **Se va analiza starea infrastructurilor destinate tratamentelor balneare și nivelul de integrare al acestora cu orașul.**
- ▶ **Se vor propune modalitățile de extindere și modernizare a infrastructurii de cazare și tratament existente.**
- ▶ **Se vor identifica mijloacele prin care se poate crește conectivitatea acestor spații cu celelalte rețele turistice locale în scopul diversificării ofertei și creșterii atractivității acestui segment la nivel național și internațional.**

TURISMUL DE ITINERAR și DE CROAZIERĂ

Turismul de itinerar și de croazieră reprezintă unul dintre segmentele unde cooperarea transfrontalieră și internațională este deosebit de importantă. Includerea Municipiului Constanța în circuite turistice internaționale, legate de spațiul Mării Negre sau cel dunărean, transformă orașul în interfață între vizitator și teritoriu, în poartă de acces către resursele culturale și recreaționale ale hinterlandului.

Constanța – Destinație Turistică Europeană a stimulat dezvoltarea „turismului de itinerar și croazieră” prin modernizarea infrastructurii locale și îmbunătățirea conectivității, prin integrarea rețelelor turistice și eficientizarea accesului la produsele turistice locale și prin îmbunătățirea imaginii frontului la apă, care reprezintă spațiul de acces în oraș.

- ▶ **Se va analiza imaginea frontului la apă și se vor evidenția disfuncționalitățile prezente în cadrul acestuia în imediata vecinătate a terminalului de pasageri. Se vor propune soluții de remediere a acestora și de îmbunătățire a experienței vizitatorilor în tranzitul lor către alte zone de interes.**
- ▶ **Având în vedere faptul că pentru acest segment turistic timpul are o importanță fundamentală și este necesară o eficiență maximă de deplasare, se va studia posibilitatea realizării unor infrastructuri de transport rapid de la terminalul de pasageri către zonele de interes din oraș (portul turistic și centrul istoric, rețeaua culturală și rețeaua recreațională). Se va căuta o integrare spațială mai accentuată între portul turistic și zona terminalului de croaziere.**
- ▶ **Se vor inventaria acele dotări culturale de interes public care au o importanță majoră pentru specificul local (muzee, atracții publice) și se va studia modalitatea de acces către acestea din zona terminalului de pasageri.**
- ▶ **Se va pune accent pe creșterea conectivității dintre terminalul de pasageri din port, terminalul de transport terestru (gara) și terminalul de transport aerian (aeroportul).**

TURISMUL ESTIVAL

Turismul estival reprezintă segmentul cu cea mai dezvoltată infrastructură, fiind și subiectul unor investiții semnificative în ultimii ani. **Constanța – Destinație Turistică Europeană** a încurajat și susținut în permanență creșterea standardelor de calitate a ofertei turistice estivale în paralel cu o politică de cost competitivă la nivel regional, național și internațional.

Întreținerea constantă a plajelor, dezvoltarea serviciilor și controlul calității acestora, eliminarea aglomerației excesive, integrarea rețelelor turistice și accesibilitatea ridicată au asigurat creșterea numărului de turiști și implicat dezvoltarea economică a comunităților locale și a orașului în general.

Siguranța oferită de un spațiu în care infrașionalitatea este ne semnificativă și amenințarea teroristă inexistentă (în contextul unei creșteri globale a nivelului de alarmă, în special în zonele turistice), posibilitatea de a beneficia de o experiență turistică variată în decursul unui sejur, oferta culturală bogată și posibilitatea desfășurării de activități recreative au transformat Constanța în una din destinațiile cele mai atractive la malul Mării Negre.

- ▶ **Se vor determina punctele de disfuncționalitate majoră - zonele unde există incompatibilități funcționale și de imagine și se vor propune soluții de eliminare sau reducere a impactului acestora.**
- ▶ **Se va continua și monitoriza procesul de reabilitare a plajelor, însoțite de reabilitarea promenadelor și a întregului front la apă, precum și asigurarea conectivității în lungul acestuia. Designul urban al frontului la apă ar trebui să fie realizat la un nivel calitativ înalt și să încurajeze mersul pe jos, cu bicicleta și socializarea.**
- ▶ **Se va prezenta modalitatea de realizare a unui număr de locuri de parcare / puncte de transfer intermodal conform prevederilor planului de mobilitate în scopul reducerii aglomerației și a suprasaturării cu autovehicule a spațiului public.**
- ▶ **Se va integra spațiul destinat turismului estival cu rețeaua de turism cultural și cu zonele recreative pentru a permite accesul la o varietate de produse turistice permanente.**
- ▶ **Se va studia modalitatea de realizare a unor zone-tampon față de platformele industriale și logistice pentru a elimina sau reduce disfuncționalitățile provenite din alăturarea improprie a activităților.**
- ▶ **Se vor stabili puncte-cheie pentru amplasarea de atracții turistice și dotări culturale viitoare, într-o manieră uniform distribuită, pentru a menține vitalitatea frontului la apă, pentru a-l transforma într-un spațiu public activ și atractiv de care pot beneficia atât turiștii cât și locuitorii orașului.**

PALIERUL 3: „ CONSTANȚA – ORAȘ-PORT ȘI CENTRU DE AFACERI INTERNĂȚIONAL”

Orașele-portuare au un rol crucial în conectarea teritoriilor regionale, naționale și internaționale și prin urmare au o contribuție majoră la creșterea economică locală. În orașele portuare, ambele componente se dezvoltă simultan, având provocări comune de spațiu, dezvoltare și funcțiuni, trebuind să facă față unor conflicte similare. Portul acționează ca poartă și nod în sistemul de transport, în timp ce un orașul reprezintă un punct central într-un amplu sistem socio-economic. Deși rolurile celor 2 spații nu sunt neapărat suprapuse, funcția portuară a condus în mod tradițional la creștere și dezvoltare urbană, astfel încât relația dintre port și oraș a devenit complexă și puternică. Portul reprezintă interfața globală a orașului și garanția integrării acestuia într-o rețea comercială și economică internațională.

În cazul specific al Municipiului Constanța, beneficiile generale aduse de vecinătatea Portului Internațional (cel mai mare port comercial la Marea Neagră și al patrulea în Europa ca volum de marfă) sunt dublate de prezența Coridoarelor Pan Europene IV și VII care converg aici concentrând fluxuri multimodale de transport (rutier, feroviar și fluvial) și de existența aeroportului internațional M.Kogălniceanu. Posibilitatea de conexiune la toate mijloacele de transport conferă Constanței un avantaj strategic deosebit, care trebuie fructificat pentru dezvoltarea eco-industrială, tehnologică, logistică și de servicii.

Poziția strategică între Orient și Occident, precum și existența unor resurse energetice în Caucaz absolut necesare securității și independenței UE în contextul răcirii relațiilor cu Federația Rusă, reprezintă o altă oportunitate pentru Portul Constanța care, beneficiind de o rețea de transport de energie remarcabilă, precum și de terminale specializate în petrol, combustibili și GNL, ar putea deveni centru de tranzit foarte important la nivel european.

Funcția industrială se află în strânsă legătură cu cea de transport, cea economică și cea investițională, reprezentând unul din pilonii principali de dezvoltare urbană. Dezvoltarea parcurilor tehnologice și eco-industriale și înlocuirea treptată a fondului industrial existent, extrem de poluant și ineficient, reprezintă o prioritate pentru Municipiul Constanța și o obligativitate la nivel național pentru atingerea obiectivelor UE privind protecția mediului și creșterea competitivității regionale și locale.

Funcția Investițională susține dezvoltarea sectorului privat cu rol în afirmarea orașului ca centru de afaceri. Atractivitatea mediului de afaceri și nivelul de dezvoltare a serviciilor terțiare și cuaternare (financiare) într-un oraș depind de oferta de spații de birouri, de spații comerciale și de rentabilitatea și chiria medie în districtele centrale de business și pe bulevardele comerciale.

Constanța – Oraș-port și centru de afaceri internațional s-a specializat în diverse domenii de activitate economică oferind un mediu competitiv pentru investiții, având ca direcții de vârf turismul, serviciile, eco-industria high-tech și industriile inovative. Clusterelor de activități economice oferă mediul propice pentru dezvoltarea atât a inițiativelor de tip start-up și a IMM-urilor, cât și a marilor corporații. Mixitatea vocațională a Municipiului Constanța soluționează disparitățile și transformă în oportunități diferențele care până acum au condus la segregare.

PORT

- ▶ **Planul Urbanistic General se va coordona cu Master-planul Portului în vederea identificării zonelor de suprapunere a intereselor spațiale a celor două entități, a minimizării conflictelor dintre acestea și a integrării lor majore din punct de vedere economic.**
- ▶ **Se va căuta integrarea spațială și vizuală dintre oraș și port, acesta din urmă reprezentând un element de identitate fundamental pentru cel dintâi, având funcția de interfață globală a sa.**
- ▶ **Se va căuta rezolvarea disfuncționalităților de trafic prin separarea pe cât posibil a căilor de transport marfă de căile de comunicație urbane și se va prevedea spațiul necesar pentru dezvoltarea și/sau optimizarea infrastructurii portuare.**

AGRICULTURĂ

- ▶ **Se va asigura conservarea fondului agricol și se vor optimiza fluxurile logistice de exploatare.**
- ▶ **Se vor utiliza zonele agricole ca arii-tampon între activități incompatibile.**
- ▶ **Se va studia conexiunea dintre zonele de exploatare agricolă și principalele centre de stocare și distribuție și legătura dintre acestea și terminalele de transport.**
- ▶ **Se va încuraja dezvoltarea agro-turismului în zonele de producție agricolă ecologică.**

INDUSTRIE, TEHNOLOGIE, LOGISTICĂ

- ▶ **Se va identifica statutul zonelor industriale existente (active / inactive), starea lor (bună, rea) și potențialul de dezvoltare pe care îl au – valoarea adăugată pe care o produc.**
- ▶ **Se vor propune amplasamente strategice de dezvoltare a unor poli / cluster de activități productive, logistice și de servicii în imediata vecinătate a portului (în zone de tip brownfield) în zonele deservite de infrastructuri majore pentru asigurarea accesibilității și conectivității.**
- ▶ **Se va asigura compactețea spațiilor destinate activităților economice și a infrastructurii pentru minimizarea efectelor acestora asupra mediului.**

- ▶ Se vor evidenția platformele industriale propuse spre ecologizare și reconversie și se va propune o nouă utilizare a acestor spații conform cu potențialul și poziția lor în interiorul orașului.
- ▶ Se vor studia limitele dintre zonele productive / logistice și zonele de locuire sau turistice cu prevederea unor spații tampon care să elimine sau să diminueze disconfortul provenit din alăturarea unor activități incompatibile.

SERVICII, SECTORUL TERȚIAR

- ▶ Se va delimita o zonă optimă din punct de vedere al accesibilității și al tendințelor din teritoriu, pentru dezvoltarea unui district de business central care să concentreze creșterea pe segmentul de birouri, în vecinătatea frontului la apă și a rețelei turistice culturale a orașului.
- ▶ În funcție de oportunități se va lua în considerare reconvertirea unor zone industriale abandonate în clustere de activități care să ofere spații cu chirii reduse în vederea dezvoltării de acceleratoare de business, start-up hub-uri și IMM-uri.
- ▶ Se vor studia limitele în care se pot amplasa clustere de servicii comerciale (de tip hypermarket sau mall) pentru a nu sufoca comerțul stradal și a reduce atractivitatea bulevardelor urbane.
- ▶ Se va analiza posibilitățile de integrare și reabilitare a rețelei de spații publice pentru creșterea capacității și a atractivității acestora pentru furnizorii de servicii publice de tip comercial.

„TERITORIILE DE INTERFERENȚĂ ÎNTRE PALIERE” „FRONTUL LA APĂ” și „LIMITA ORAȘ-PORT”

Oportunitățile și avantajele strategice oferite de poziționarea geografică a orașelor-port / orașe-costiere sunt însoțite și de o competiție acerbă pentru utilizarea spațiilor de către activitățile principale care se desfășoară în acestea. Conflictele spațiale se manifestă în mod particular într-o zonă specifică care concentrează majoritatea avantajelor economice, funcționale și estetice: „**FRONTUL LA APĂ**”. De-a lungul unei fragile limite, între uscat și mare, se aglutinează astăzi toate activitățile economice, sociale, culturale și turistice ale orașului, producând aglomerare excesivă, destructurare, juxtapuneri improprii de funcțiuni și degradarea imaginii urbane.

Frontul la apă a fost tradițional utilizat pentru activitatea portuară de încărcare, descărcare marfă și activități direct legate de apă cum ar fi pescuitul, procesarea peștelui, construcția de ambarcațiuni etc... Diversificarea economică și globalizarea au produs o multiplicare a actorilor urbani aflați în directă relație cu frontul la apă, transformând acest spațiu într-un teritoriu de interes pentru locuitori și turiști, investitori și activiști, transportatori și producători, conducând la conflicte și presiuni din multiple direcții:

- dezvoltare antropică /vs/ prezervarea ecosistemelor de coastă
- dezvoltarea portului /vs/ dezvoltarea orașului
- exploatare turistică /vs/ spațiu public local
- privatizare /vs/ acces public

FRONTUL LA APĂ și PORTUL

Pentru port, Frontul la apă reprezintă principala resursă spațială pentru dezvoltare, având o destinație strict funcțională. Prin amenajarea cheurilor și danelor, a bazinelor portuare și a digurilor de protecție, frontul la apă este multiplicat, în defavoarea ecosistemelor costiere care sunt grav afectate de aceste intervenții. **Unica preocupare a portului privind frontul la apă este funcționalitatea**, prin minimizarea fluxurilor de transport și eficientizarea operațiunilor. În cadrul porturilor, prezența activităților care nu au legătură cu sistemul de distribuție a mărfurilor este evitată și chiar interzisă pe criterii de siguranță. Pe fondul dezvoltării porturilor și a migrării acestora spre larg, se nasc oportunități pentru introducerea în zone portuare a unor programe urbane aparent incompatibile (culturale / Antwerp, recreaționale / Rotterdam, Hamburg) sau chiar pentru reconversie totală prin transformarea portului în oraș (Hafencity Hamburg).

Limita oraș-port, care odată era considerată opacă și impenetrabilă, a devenit în ultimii ani poroasă, permițând o apropiere între cele două entități care rămân separate funcțional, dar unite ca imagine. Este interesant exemplul Hamburg-ului, care a capitalizat la maximum prezența portului în cadrul brand-ului urban, generând **spații publice și recreaționale cu vedere directă către operațiunile portuare.**

FRONTUL LA APĂ ȘI ACTIVITĂȚILE DE EXPLOATARE A RESURSELOR ACVATICE

Pentru **activitățile de exploatare a resurselor acvatice**, cum ar fi pescuitul, piscicultura, construcția de ambarcațiuni, industrii specifice etc... **frontul la apă reprezintă locul de desfășurare a activității zilnice**. Mutarea acestor activități ar fi imposibilă, situarea acestora în imediata vecinătate a apei fiind obligatorie. Efectele acestor activități sunt însă de multe ori dezagreabile, în special datorită contextului neplăcut pe care îl generează (mirosuri neplăcute, imagine nefavorabilă), dar și efectelor lor asupra mediului (poluare, pescuit industrial etc...). **Asemenea porturilor, activitățile de exploatare a resurselor acvatice au o relație strict funcțională cu frontul la apă**, provocând o **întrerupere spațială între oraș și mare cu efecte negative asupra imaginii urbane**.

În orașe costiere europene sau americane, aceste efecte au fost contracarate printr-o serie de măsuri printre care se află: eliminarea activităților de exploatare a resurselor acvatice neperformante și reconversia spațiilor în dotări publice culturale, ecologizarea activităților agresive cu ecosistemele de coastă (prevenirea pescuitului excesiv), includerea acestora în proiecte ample de reabilitare a frontului la apă (parcuri costiere, promenade urbane etc...) și stimularea dezvoltării de servicii publice conexe acestor activități (combinarea pescăriilor și a activităților de piscicultură cu alimentația publică).

FRONTUL LA APĂ ȘI ORAȘUL COSTIER

Pentru **orașul costier frontul la apă reprezintă o resursă majoră de atractivitate**. Se poate observa în ultimii ani un **trend de reluare în posesie a frontului la apă prin extinderea spațiului public**, schimbarea imaginii și a siluetei urbane, valorificarea prezenței mării și a elementelor de patrimoniu care aparțin frontului la apă, concentrarea în acest spațiu a dotărilor culturale de interes public și eliminarea sau acoperirea marilor infrastructuri care dominau limita dintre uscat și apă.

Reabilitarea frontului la apă, conduce la creșterea calității vieții și a atractivității urbane și atragerea unei populații înalt calificate și a investițiilor străine directe.

FRONTUL LA APĂ ȘI TURISMUL ESTIVAL

Pentru **turismul estival, frontul la apă reprezintă principala resursă vizuală și recreațională**. Având în vedere ca dezvoltarea turismului se face de către sectorul privat și succesul investițiilor e direct proporțional cu consumul spațial al frontului la apă, rezultă o **privatizare excesivă a plajelor, o întrerupere a relației dintre oraș și apă care dă naștere unui conflict între turist și localnic, între interesele orașului și cele ale investitorilor în turism**.

Printre măsurile des întâlnite de contracarare a acestor conflicte este **rezervarea unui spațiu de front la apă coerent și deschis publicului prin multiple accese, evitarea unei segregări excesive între activitatea turistică și spațiul urban, o**

integrare prin sistemele de mobilitate între zonele de plajă și centrul orașului, între diversele rețele turistice și spațiile de identitate locală.

FRONTUL LA APĂ ȘI INVESTITORII IMOBILIARI

Pentru investitorii imobiliari frontul la apă reprezintă o resursă atractivă datorită valorii ridicate a terenurilor și a relației directe cu apa. Tendința generală este cea de privatizare a frontului la apă, transformându-l într-o zonă exclusivistă cu acces limitat. Disfuncțiile, conflictele și măsurile de diminuare sau eliminare a acestora sunt asemănătoare celor prezentate în paragraful anterior.

FRONTUL LA APĂ ȘI SUSTENABILITATEA MEDIULUI

În sfârșit, din punct de vedere al sustenabilității mediului frontul la apă și fâșia de apă cu adâncimi reduse din apropierea malului reprezintă zonele cele mai bogate în faună și floră specifice, spații unde se dezvoltă un ecosistem fragil și complex, profund afectat de dezvoltarea antropică accelerată și activitățile umane.

La nivelul Uniunii Europene se acordă o prioritate deosebită protecției mediului, în special a zonelor vulnerabile precum cea de față, prin eliminarea sau reducerea activităților poluante și refacerea sistemelor afectate prin măsuri de reintroducere a unor specii care au rolul de restabili echilibrul ecologic. **Curățenia apei, eliminarea sau reducerea poluării și biodiversitatea reprezintă factori de atractivitate pentru ecoturism și participă la îmbunătățirea imaginii urbane.**

Câteva recomandări de luat în considerare în elaborarea documentației de actualizare a Planului Urbanistic General:

- ▶ Se va urmări delimitarea unei zone de front la apă unde se pot realiza achiziții de teren de către Administrație în vederea asigurării coerenței și continuității spațiului public la limita dintre uscat și apă.
- ▶ Se va stabili un parcurs care să acopere întregul front la apă și care să permită accesul public nerestricționat în aceasta zonă (parc costier, promenadă).
- ▶ Se va asigura mixitatea funcțională a frontului la apă și se vor stabili amplasamentele pentru viitoarele dotări culturale de interes public sau produse turistice permanente, cu rol esențial în menținerea vitalității și atractivității sale.
- ▶ Se vor lua în considerare toți stakeholderii care au interes direct în această zonă (activitățile de exploatare a resurselor marine, orașul, portul, investitorii, turistii) și se va căuta o modalitate de valorificare a prezenței acestora și a viziunilor lor specifice în scopul conturării identității locale specifice (brand-ul urban).
- ▶ Se va analiza limita dintre oraș și port, luând în considerare necesitate unei comunicări măcar vizuale între cele două. Astfel spectacolul portului va face parte din brand-ul orașului.

III. CONȚINUTUL ȘI STRUCTURA P.U.G.

III.1 Etape de elaborare a P.U.G.

Planul Urbanistic General revizuit se va adapta din punct de vedere al conținutului și al documentației minime necesare la specificațiile din normele legislative în vigoare, urmând ca, în vederea aprobării, proiectantul să preia obligatoriu în conținut orice modificare a acestor prevederi legale până la data predării finale a lucrării.

ETAPA I

Cuprinde 3 faze:

1. Elaborarea formei sintetizate a Planului Urbanistic General în vigoare:

Actualizarea datelor P.U.G. în vigoare cu datele referitoare la utilizarea funcțională a teritoriului Municipiului Constanța și cu indicatorii urbanistici corespunzători unităților teritoriale de referință, astfel cum au fost amendate până la data de 31 decembrie 2016;

2. Elaborarea studiilor de fundamentare specifice și generale

3. Stadiul actual al dezvoltării urbane:

Analiză și evaluare a stadiului dezvoltării municipiului în condițiile implementării P.U.G. 1999, și a modificărilor acestuia în urma documentațiilor P.U.Z. aprobate ulterior și care au operat în teritoriu; vor fi identificate oportunitățile de dezvoltare viitoare, în vederea pregătirii etapei de formulare a noilor reglementări;

În această fază se vor mai desfășura și următoarele activități:

- ▶ Transpunerea activităților rezultate din prima etapă pe un nou suport topo-cadastral sau plan orto-foto pus la dispoziție de către autoritatea competentă, validat de Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Constanța, inclusiv în format geospațial și bază de date conform indicațiilor din Capitolul IV din prezentul document.

ETAPA II

Cuprinde 2 faze:

1. Elaborarea Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța:

Va cuprinde atât zonificarea funcțională a intravilanului redefinit al municipiului Constanța (definirea și delimitarea unităților teritoriale de referință UTR), precum și bilanțul teritorial, indicatorii urbanistici etc... Prestația va cuprinde inclusiv revizuirea la nivel de P.U.Z. a zonelor construite protejate și delimitarea zonelor de protecție a monumentelor istorice.

2. Elaborarea Regulamentului Local de Urbanism (R.L.U.) al municipiului Constanța și dezbaterii publice a reglementărilor și a R.L.U. a noului P.U.G. al municipiului Constanța.

Organizarea dezbaterii publice va fi coordonată de Primăria Municipiului Constanța prin Direcția Urbanism, elaboratorul documentației având obligația de a asigura după fiecare etapă materialele corespunzătoare pentru susținerea proiectului și a condițiilor de desfășurare a acestei activități.

ETAPA III

Întocmirea documentațiilor specifice obținerii avizelor necesare aprobării planului Urbanistic General al Municipiului Constanța și a Regulamentului Local de Urbanism aferent, de către Consiliul Județean Constanța, precum și obținerea acestor avize.

III.2 Etapa I

Este alcătuită din elaborarea formei sintetizate a Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța, elaborat în 1999, aprobat prin H.C.L. nr. 653/1999, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. nr. 77/2011 și H.C.L. nr. 81/2013, amendat și modificat până în data de 31 decembrie 2016 și analiza stadiului actual al dezvoltării urbane.

III.2.1 ELABORAREA FORMEI SINTETIZATE A P.U.G. IN VIGOARE

FAZA 1 – Elaborarea P.U.G. în vigoare în formă sintetizată constă în actualizarea datelor P.U.G. în vigoare cu datele referitoare la utilizarea funcțională a teritoriului Municipiului Constanța și cu indicatorii urbanistici corespunzători unităților teritoriale de referință prin următoarele activități:

- ▶ **Identificarea și transpunerea spațială a tuturor reglementărilor/regulamentelor de palier P.U.Z. și P.U.D. aprobate după anul 1999 și care sunt încă în vigoare (cu specificarea termenului de valabilitate) sau care au produs efecte în teritoriu.**
- ▶ **Suprapunerea acestor P.U.Z.-uri (inclusiv a P.U.Z.-urilor pentru zone protejate care vor fi integrate cu reglementările și modificările aferente, detaliate) cu reglementările P.U.G. 1999, pentru obținerea zonificării actuale și a indicatorilor urbanistici asociați.**

Activitățile sus-menționate vor fi realizate prin procesarea datelor, prin consultanță în utilizarea sistemelor informatice, prin proiectarea și dezvoltarea aplicațiilor informatice cât și prin analiza respectivei informații cu ajutorul tehnicienilor din echipa de redactare

Însărcinată cu elaborarea primei etape, care va cuprinde într-o singură documentație starea actuală a Municipiului Constanța. Sistematizarea și digitizarea acestor informații vor facilita cunoașterea situației actuale a municipiului de către administrația municipală, ceea ce va ușura, la rândul său, analizarea disfuncționalităților care se manifestă în teritoriu în prezent, permițând astfel elaborarea unui P.U.G. actualizat care să ofere o nouă abordare a procesului de sistematizare și proiectare urbanistică.

Este necesar ca baza de date să conțină datele de identificare a operațiunilor efectuate asupra Planului, cu scopul de a avea acces imediat la toate modificările operate într-o anumită zonă.

Cerințele tehnice specifice pentru achiziția de servicii în vederea atât a actualizării fondului de date geo-spațiale necesare elaborării Planului Urbanistic General actualizat, precum și proiectării modelului de date geo-spațiale și sistemului de gestiune a bazei de date fac parte din Capitolul IV al prezentei teme de proiectare.

FAZA 2 – Elaborarea studiilor de fundamentare specifice și generale după cum urmează:

- ▶ **Se vor identifica studiile de fundamentare existente care satisfac cerințele din prezenta temă de proiectare: acestea se pot utiliza cu condiția ca vechimea lor să nu fie mai mare de 2(doi) ani. Necesitatea elaborării unor noi studii de fundamentare, care nu au fost prevăzute în prezenta temă de proiectare, va fi argumentată de către elaborator și solicitată cu cel puțin 6 luni înainte de finalizarea fazei Stadiul Actual al Dezvoltării Urbane, adică faza 3 a etapei I, iar autoritatea contractuantă va decide asupra oportunității lor, elaboratorul documentației având obligația să întocmească în termenul de mai sus o propunere de caiet de sarcini în situația în care solicitarea de elaborare de noi studii este acceptată.**

III.2.2 STUDII DE FUNDAMENTARE SPECIFICE

Reprezintă studiile de fundamentare care sunt legate în mod direct de vocația Municipiului Constanța de oraș-portuar și oraș-costier. Au scopul de a determina cu cea mai mare precizie posibilă starea actuală (disfuncționalitățile și potențialul) a unor spații cheie, cu rol strategic în dezvoltarea orașului.

Conținutul detaliat al studiilor de fundamentare specifice este stabilit prin metodologii de elaborare, propuse de elaborator și acceptate de autoritatea contractuală, Primăria Municipiului Constanța. Pentru toate categoriile de studii de fundamentare demersul elaborării va fi structurat astfel:

- ▶ Delimitarea obiectului studiat;
 - ▶ Analiza critică a situației existente cu evidențierea aspectelor cauzale și areale ale disfuncționalităților;
 - ▶ Evidențierea disfuncționalităților;
 - ▶ Propuneri de eliminare / diminuare a disfuncționalităților cu specificarea efectelor scontate și a măsurilor necesare a fi luate; prioritățile de intervenție;
 - ▶ Fiecare studiu de fundamentare se finalizează cu o sinteză axată în principal pe diagnosticarea disfuncțiilor și pe formularea propunerilor de eliminare/diminuare a acestora;
-
- ▶ **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND FRONTUL LA APĂ va conține:**
 - Delimitarea zonei frontului la apă ținând cont de: relief, vizibilitate, relația cu apa;
 - Utilizări funcționale ale terenurilor în zona frontului la apă;
 - Rezerve de teren în zona frontului la apă;
 - Permeabilitatea (de vizibilitate, de acces) către frontul la apă;
 - Situația juridică a terenurilor din zona frontului la apă;
 - Starea fizică a frontului la apă;
 - Infrastructurile din zona frontului la apă;
 - Poziția frontului la apă în sistemul de mobilitate al orașului: accesibilitate și conectivitate
 - Disfuncționalități;
 - Măsuri / Recomandări în vederea dezvoltării unui proiect integrat de reabilitare a frontului la apă;
-
- ▶ **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND SILUETA URBANĂ va conține:**
 - Analiza volumetrică a orașului;
 - Punerea în valoare a reliefului natural prin fondul construit;
 - Percepția de pe uscat;
 - Percepția de pe mare;
 - Studiu de altimetrie - amplasamentele potrivite pentru accente verticale și proiecte speciale și stabilirea anvelopei urbane;
 - Disfuncționalități - zone destructurate vizual, limite agresive, schimbări bruște de scară, perspective nesuținute, disfuncționalități volumetrice;
 - Măsuri / Recomandări;

- ▶ **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND REZERVELE DE TEREN și ZONELE de RECONVERSIE FUNCȚIONALĂ va conține:**
 - Inventarierea zonelor industriale abandonate sau scoaze din uz: se va studia nivelul de contaminare și posibilitatea de refolosire a infrastructurilor pentru alte destinații (birouri, ateliere etc...);
 - Inventarierea spațiilor non-industriale abandonate, scoaze din uz, sau destructurate;
 - Inventarierea spațiilor nefolosite provenite din interferența construcțiilor de locuințe colective și vechile țesuturi urbane ale orașului;
 - Disfuncționalități;
 - Măsuri / Recomandări privind reintegrarea acestor teritorii în oferta spațială a orașului, refuncționalizarea platformelor industriale abandonate, constituirea unei rezerve pentru dezvoltare urbană;

- ▶ **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND CONDIȚIA DE ORAȘ DE FRONTIERĂ a U.E. va conține:**
 - Prevederi obligatorii ale Strategiei Naționale de Securitate care trebuie incluse în prevederile P.U.G.
 - Identificarea condițiilor spațiale provenite din securizarea spațiului de frontieră;
 - Identificarea zonelor cu caracter special, care fac parte din strategia de securizare a frontierei, analiza conflictelor și disfuncționalităților din sistem;
 - Identificarea riscurilor și vulnerabilităților ce decurg din condiția de oraș-frontieră a U.E.;
 - Disfuncționalități;
 - Măsuri / Recomandări;

- ▶ **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND NIVELUL DE INTEGRARE ECONOMICĂ DINTRE ORAȘ și PORT va conține:**
 - Analizarea valorii adăugate actuale a portului și a nivelului de integrare al acestuia în economia orașului; Analiza SWOT;
 - Identificarea modalităților de creștere a valorii adăugate prin investiții în parteneriat public-privat luând în considerare oportunitățile rezultate în analiza SWOT;
 - Identificarea numărului de locuri de muncă generate de activitatea portuară sau conexasă față de numărul total de locuri de muncă;
 - Analiza spațială a agenților economici care desfășoară activități logistice;

- Analiza spațială a agenților economici care desfășoară activități industriale (de producție) în strânsă dependență de port: pentru furnizarea de materie primă, pentru transportul producției etc...;
- Analiza spațială a sectorului terțiar (servicii) cu activități în zona portului: mentenanță, reparații, construcții, operare, etc...
- Analiza spațială a sectorului cuaternar (băncilor, firmelor de asigurări etc...) care oferă servicii companiilor de shipping;
- Analiza impactului finalizării sistemului multimodal de transport pe Coridoarele Pan Europene IV și VII asupra economiei locale;
- Disfuncționalități;
- Măsuri / Recomandări;

► **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND OFERTA TURISTICĂ va conține:**

- Analiza nivelului de competitivitate regională (cu referire la litoralul Mării Negre, la nivel național și internațional: Bulgaria, Turcia, Federația Rusă, Georgia) pe segmentul turistic considerând: diversitatea ofertei turistice, climă / resurse balneare, accesibilitatea, conectivitatea, calitatea serviciilor și securitatea;
- Analiza spațială și identificarea zonelor cu potențial în zona turismului cultural: situri arheologice, monumente istorice, locașuri de cult, centrul istoric;
- Analiza spațială și identificarea zonelor cu potențial în zona turismului de business;
- Analiza spațială și identificarea zonelor cu potențial în zona turismului balnear;
- Analiza spațială și identificarea zonelor cu potențial în zona turismului de itinerar și croazieră;
- Disfuncționalități;
- Măsuri / Reomandări în vederea integrării ofertei turistice și a diferitelor rețele turistice specializate;

► **STUDIUL de FUNDAMENTARE PRIVIND INTEGRAREA ȘI VALORIFICAREA INFRASTRUCTURILOR PORTUARE DE TRANSPORT RUTIER, FERVIAR, FLUVIAL ȘI MARITIM**

- Studiul va extinde și va sintetiza concluziile studiilor recente în domeniu:
 - Plan de Mobilitate Urbană Durabilă: Polul de Creștere Constanța;
 - Master Plan General al Transporturilor României, 2014;
 - Strategia regională pentru Dunăre - Mobilitate / Căi navigabile;
 - Strategia Națională pentru Transport Durabil 2013 - 2020 – 2030;
 - Master-planul portului Constanța;

- Se va analiza impactul finalizării infrastructurilor de transport incluse în Coridoarele Pan Europene de Transport IV și VII;
- Se va analiza nivelul de compactețe al infrastructurilor și se va studia modalitatea de reducere a amprentei spațiale și ecologice a acestora;
- Se va analiza stadiul actual de dezvoltare a infrastructurii: disfuncționalități și conflicte
- Se va analiza situația punctelor de transfer intermodal, calitatea și eficiența acestora și se vor analiza modalitățile de dezvoltare viitoare unor alte puncte de transfer intermodal;
- Se va avea în vedere identificarea și analiza posibilităților de introducere a sensurilor unice de circulație, a benzilor de rulare dedicate transportului public și de realizare de parcaje supraetajate în apropierea arterelor majore, pentru îmbunătățirea condițiilor de deplasare în zona centrală a Municipiului Constanța;

► **STUDIUL de FUNDAMENTARE al IDENTITĂȚII și STADIULUI DE DEZVOLTARE al CARTIERELOR**

- Studiu privind delimitarea cartierelor în Municipiul Constanța (din punct de vedere spațial, istoric, vocațional, social, memorie colectivă);
- Elemente de identitate arhitecturală: din punct de vedere morfologic, stilistic, scară, materialitate;
- Elemente de identitate a spațiului public (trotuare, piațete, grădini, parcuri de cartier) și modalitățile de utilizare ale acestuia;
- Identificarea intervențiilor parazitare cu efecte de denaturare a caracterului specific (ieșiri din scară, limbaj arhitectural nepotrivit, generare de disfuncționalități, diminuarea potențialului real de dezvoltare);
- Nivel de echipare al cartierelor: echipamente publice, dotări publice, servicii comerciale și de alimentație publică, infrastructură edilitară;
- Accesibilitate și conectivitate a cartierelor în sistemul de mobilitate urbană;
- Disfuncționalități;
- Măsuri / Recomandări - Analiza posibilității de utilizare a cartierului ca unitate spațială de referință în realizarea R.L.U.

III.2.3 STUDII DE FUNDAMENTARE GENERALE

1. STUDIUL ISTORIC GENERAL

Studiul istoric general va cuprinde:

- Studiu privind evoluția istorică, culturală și urbanistic-architecturală
- Studiu privind delimitarea zonelor protejate cu valoare culturală, istorică și arhitectural urbanistică
- Anexe – Repertoriu de modele arhitecturale
 - Fișe analitice ale monumentelor istorice;
 - Fișe descriptive ale zonelor construite protejate;
 - Fișa istorică a localității;

► **STUDIUL ISTORIC GENERAL** are drept obiectiv stabilirea evoluției istorice, culturale și arhitectural-urbanistice a Municipiului Constanța, delimitarea zonelor protejate, restricțiile generale pentru conservarea patrimoniului natural și construit, precum și priorități de intervenție și măsuri de urmat în vederea restaurării, reabilitării și reconversiei funcționale a fondului construit protejat inclus în Lista Monumentelor Istorice și a fondului construit valoros (cu valoare arhitecturală și/sau istorică) care nu se regăsește în lista monumentelor protejate prin legislația în vigoare.

► **ELABORAREA STUDIULUI ISTORIC GENERAL** se face în conformitate cu:

- Legea nr.422 din iulie 2001 privind protejarea monumentelor istorice, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr.43 din 30.01.2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes național, cu modificările și completările ulterioare;
- „Metodologia de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate” aprobată prin Ordinul nr. 562 din 20.10.2003 publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 125 din 11.02.2004.

► Pentru elaborarea **STUDIULUI ISTORIC GENERAL** se vor consulta și vor fi preluate date relevante din:

- Lista monumentelor istorice, anexă la Ordinul ministrului culturii nr. 2.828/2015, pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată, și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările ulterioare din 24.12.2015. Ordinul a fost publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, Nr. 113 bis, 15.02.2016

- ▶ Elaboratorul **STUDIULUI ISTORIC GENERAL** va solicita avizul de la Muzeul Județean de Istorie și Arheologie Constanța prin care va solicita să marcheze diferențiat siturile arheologice din Legea Monumentelor Istorice de cele cu potențial a fi propuse pentru includerea în Lista Monumentelor Istorice.
- ▶ **Zonele construite protejate așa cum sunt definite de art.1, alin.2 din Legea 5 /2000 stabilite prin studiul istoric general vor fi preluate în PUG și RLU aferent municipiului Constanța** pentru a fi aprobate de către Consiliul local al municipiului Constanța, astfel instituindu-se un regim de protecție strict pentru totalitatea monumentelor care necesită protecție, în funcție de natura lor . Zonele construite protejate instituite pentru protejarea patrimoniului nu conțin în mod obligatoriu imobile clasate ca monumente istorice.
- ▶ **Zonele construite protejate vor include alături de monumentele, ansamblurile și/sau siturile clasate în LMI2004 și zonele de protecție aferente.** Stabilirea limitelor acestor tipuri de zone va avea în vedere, în ordine:
 - Conservarea integrată și punerea în valoare a monumentului istoric și a cadrului său construit sau natural;
 - Conservarea caracterului zonei istorice (regim de construire, trama stradala, regim de înălțime);
 - Asigurarea servituților de utilitate publică;
- ▶ **Tipurile de zone protejate** derivând din natura și gruparea valorilor conținute, din specificul și din încadrarea juridică a acestora vor fi:
 - Determinate de un monument istoric/monument al naturii și zona de protecție aferentă;
 - Determinate de un ansamblu istoric sau sit istoric/arie naturală sau sit natural și zona de protecție aferentă;
 - Determinate de o sumă de elemente care necesită protecție și se constituie într-o suprafață protejată (centre și zone istorice urbane, căi de comunicație, alte amenajări valoroase/monumente ale naturii, etc...)
- ▶ **Delimitarea zonelor construite protejate și a zonelor de protecție** se va face pe limite existente de parcele și/sau după alte elemente reperabile pe teren.

► **STUDIUL ISTORIC GENERAL va avea următorul conținut:**

A. PIESE SCRISE – MEMORIU GENERAL

- I. Notă generală
- II. Analiza dezvoltării teritoriului administrativ
- III. Identificarea valorilor de patrimoniu construit
- IV. Definierea și delimitarea zonelor istorice de referință
- V. Definierea și delimitarea zonelor construite protejate

B. REGULAMENT DE INTERVENȚIE ÎN ZONE CONSTRUITE PROTEJATE

Pentru fiecare zonă protejată se va defini un regulament de intervenție specific. Regulamentul de Intervenție va avea următoarea structură:

1. Descriere;
2. Utilizare funcțională;
3. Amplasarea clădirilor;
4. Echiparea clădirilor;
5. Conformarea clădirilor;
6. Ocuparea și utilizarea parcelelor;
7. Spații publice;
8. Condiții de avizare;

C. PIESE DESENATE și ANEXE

- I. Planuri istorice
- II. Planuri de lucru
- III. Planuri operaționale
- IV. Anexe

► **Avizarea STUDIULUI ISTORIC GENERAL**

Studiul Istoric General va fi avizat de către:

1. Comisia Zonală a Monumentelor Istorice de pe lângă Direcția Județeană pentru Cultură Constanța.
2. Comisia Națională a Monumentelor Istorice de pe lângă Ministerul Culturii.

2. STUDIUL DE FUNDAMENTARE A FONDULUI CONSTRUIT

- **STUDIUL FONDULUI CONSTRUIT** aferent Municipiului Constanța are ca obiectiv inventarierea și evidențierea caracteristicilor principale relevante ale fondului construit existent în vederea enunțării sistemului de măsuri și prevederi care îl vizează

- ▶ **INVENTARIEREA, DELIMITAREA și MARCAREA** se va face pe baza:
 - Actualizării topografice;
 - Cercetării pe teren;

- ▶ **STUDIUL DE FUNDAMENTARE A FONDULUI CONSTRUIT** va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE – MEMORIU GENERAL

I. Introducere

II. Situație Existentă

1. Localizare – delimitarea zonei de studiu;
2. Date fizice – regim de înălțime, stare de conservare, tipologie de acoperire;
3. Date cronologice – apartenența stilistică, vârsta fondului construit, apartenența de patrimoniu construit etc.;
4. Evoluția fondului construit – coerența de ocupare, marcarea zonelor destructurate din punct de vedere al omogeneității, identificarea zonelor eterogene cu valoare intrinsecă, stabilirea tendințelor etc.;
5. Date funcționale;

III. Disfuncționalități

IV. Măsuri și recomandări

B. PIESE DESENATE

Scara de redactare va fi de 1:10.000 și/sau 1:15.000

I. Regim de înălțime

II. Stare de conservare

III. Tipologie de acoperire

IV. Date cronologice privind evoluția fondului construit

V. Evoluția fondului construit în teritoriu;

VI. Date funcționale: locuire individuală, locuire colectivă, birouri, dotări și servicii, industrie etc.

V. Disfuncționalități

VI. Măsuri și recomandări

3. STUDIUL SOCIO-ECONOMIC

Pentru toate categoriile abordate în studiul socio-economic aferent P.U.G. Municipiul Constanța, demersul elaborării va fi structurat astfel:

- Analiza critică a situației existente cu evidențierea aspectelor cauzale și areale ale disfuncționalităților;

- Evidențierea disfuncționalităților;
 - Propuneri de eliminare/diminuare a disfuncționalităților cu specificarea efectelor scontate și a măsurilor necesare a fi luate;
- ▶ **STUDIUL SOCIO-ECONOMIC** va urmări identificarea factorilor de dezvoltare socio-economică și a tendințelor de dezvoltare pentru Municipiul Constanța din punct de vedere socio-economic.
- ▶ Se va preciza **profilul economic al teritoriului** pe baza potențialului natural al subsolului și solului, principalele funcțiuni economice, evoluția funcțiunilor în ultima perioadă, disfuncționalități.
- ▶ Se va preciza **nivelul de dotare al teritoriului** cu echipamente și dotări publice.
- ▶ La elaborarea **STUDIULUI DE FUNDAMENTARE A ASPECTELOR SOCIO-ECONOMICE** din Municipiul Constanța se vor utiliza:
- Date statistice actuale (minim date statistice la nivelul celui mai recent recensământ, dar nu mai vechi de **2012**);
 - Prevederi ale unor studii și documentații de urbanism anterioare;
 - Prevederi ale Strategiei de Dezvoltare a Polului de Creștere Constanța;
- ▶ **STUDIUL SOCIO-ECONOMIC** va avea următorul conținut:
- A. **PIESE SCRISE**
- I. Structura demografică a populației municipale
 1. Număr, structură pe sexe și medii, densitatea populației;
 2. Structura populației pe grupe de vârstă;
 3. Structura etnică și confesională a populației;
 - II. Structura socio-economică a populației municipale
 1. Structura ocupațională a populației;
 2. Structura populației ocupate după statutul profesional;
 - III. Evoluția populației
 1. Mișcarea naturală;
 2. Mișcarea migratorie;
 - IV. Sectoare de activitate
 1. Primar – agricultură, silvicultură;
 2. Secundar – Industrie, Construcții;
 3. Terțiar – Comerț, transport, servicii;
 4. Cuaternar – Financiar-bancar;

V. Imobiliare

1. Piața imobiliară locală;
2. Locuințe – portofoliu imobiliar public și privat – caracteristici;
3. Zonarea funcțională, valoare funciară, impozit și/sau bonitate;
4. Zonarea impozitării;

VI. Dotări publice

1. Infrastructura administrativă;
2. Infrastructura de sănătate;
3. Infrastructura de educație;
4. Infrastructura socială;
5. Cultură;
6. Culte;

VII. Concluzii

1. Ponderea activităților după cifra de afaceri;
2. Ponderea activităților economice după nr de angajați;
3. Ponderea activităților economice după capital – de stat, privat, mixt;
4. Condiții de dezvoltare a unităților existente;
5. Concluzii – profil economic al localității, aspecte pozitive și/sau negative, priorități;
6. Măsuri și recomandări – se vor prelua și prevederi din Strategia de Dezvoltare a Municipiului Constanța;

VIII. Anexe

1. Lista societăților comerciale în funcțiune la 31 decembrie 2016 conform Ministerului Finanțelor;
2. Fișe date statistice;
3. Chestionar privind opțiunile populației;

B. PIESE DESENATE

I. Structura demografică a populației

1. Gruparea cartierelor după nr de locuitori;
2. Gruparea cartierelor după densitatea populației;
3. Distribuția populației în teritoriu după structura etnică;

II. Evoluția populației

1. Gruparea cartierelor după dinamica populației;
2. Gruparea cartierelor după rata natalității;
3. Gruparea cartierelor după rata mortalității;
4. Gruparea cartierelor după rata mortalității infantile;
5. Gruparea cartierelor după sporul natural;
6. Gruparea cartierelor după sporul migratoriu;

7. Direcții de evoluție a populației din Municipiul Constanța;
 8. Disfuncționalități, priorități privind evoluția populației în Municipiul Constanța;
 9. Măsuri, recomandări privind evoluția populației în Municipiul Constanța;
- III. Sectoare de activitate
1. Harta repartizării activităților economice în teritoriu;
 2. Servicii financiar-bancare în Municipiul Constanța;
 3. Sport, turism și alimentație publică în Municipiul Constanța;
 4. Servicii comerciale în Municipiul Constanța;
 5. Disfuncționalități privind sectorul economic;
- IV. Imobiliare
1. Dinamica pieței imobiliare în Municipiul Constanța;
 2. Gruparea teritoriului după valoarea funciară;
 3. Zonarea impozitării;
 4. Disfuncționalități;
 5. Măsuri, recomandări privind aspectele imobiliare în teritoriu;
- V. Dotări
1. Infrastructura de învățământ în Municipiul Constanța;
 2. Infrastructura de sănătate în Municipiul Constanța;
 3. Servicii administrative în Municipiul Constanța;
 4. Dotări de cultură și culte în Municipiul Constanța;
 5. Concluzii – disfuncționalități și priorități privind echiparea cu dotări publice a Municipiului Constanța;
 6. Măsuri și recomandări privind echiparea cu dotări publice a Municipiului Constanța;

4. STUDIUL GEOTEHNIC

Studiu privind condițiile geologice, geotehnice și hidrologice precum raionare geotehnică, resurse ale subsolului, riscuri naturale – alunecări de teren, scurgerea apelor pluviale, date funciare și caracteristici;

- ▶ **Scopul STUDIULUI GEOTEHNIC** va fi cel de inventariere și delimitare a zonelor cu riscuri naturale, în principal suprafețe supuse periodic inundării și alunecărilor de teren.
- ▶ **Inventarierea și delimitarea zonelor cu riscuri naturale** se va face pe baza:
 - Cercetărilor de teren;
 - Studiilor geotehnice privind construibilitatea terenurilor și condițiile de fundare a construcțiilor;
 - Detalierei macrozonării teritoriului țării, cuprinsă în P.A.T.N.

- Informații de la localnici privind evoluția fenomenelor, ritmicitatea și amploarea lor;
 - PLANULUI DE MANAGEMENT AL RISCULUI LA INUNDAȚII realizat de Administrația Bazinală de Apă Dobrogea – Litoral;
- Studiul geotehnic aferent P.U.G. Municipiul Constanța va fi întocmit în concordanță cu prescripțiile de proiectare și legislația în vigoare la data întocmirii acestuia și anume:
- **STAS 1243/88** - Clasificarea și identificarea pământurilor;
 - **STAS 6054/77** - Adâncimea maximă de îngheț;
 - **STAS 3300/1-85** - Principii generale de calcul;
 - **STAS 3300/2-85** - Calculul terenului de fundare în cazul fundării directe;
 - **Normativ TS 1994** - Normativ privind clasificarea pământurilor și rocilor după natura lor, după proprietățile coezive și modul de comportare la săpat;
 - **P 100/1-2013** - Cod de proiectare seismică – prevederi de proiectare pentru clădiri;
 - **NP 082/2004** - Bazele proiectării și acțiunii asupra construcțiilor – acțiunea vântului;
 - **CR 1-1-3 - 2005** – Cod de proiectare. Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor;
 - **HGR 447/10.04.2003** - Norme metodologice privind modul de elaborare și conținutul hârtiilor de risc natural la alunecări de teren și inundații;
 - **NP 074/2007** - Normativ privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice a terenului de fundare.

► **STUDIUL GEOTEHNIC** va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE

I. INTRODUCERE

II. SITUAȚIE EXISTENTĂ

1. Cadru Natural;
2. Rezerve minerale exploatabile;
3. Considerații hidrografice și hidrogeologice;
4. Date seismice;
5. Date climatice;
6. Date geotehnice;
7. Zone expuse la riscuri naturale – Efecte;
8. Categoria geotehnică a amplasamentului;
9. Disfuncționalități;

III. MĂSURI și RECOMANDĂRI

B. PIESE DESENATE

Scara de redactare va fi de 1:10.000 și/sau 1:15.000

I. HARTA DE HAZARD

1. Zone cu alunecări de teren;
2. Zone inundabile;
3. Cutremure de pământ;

II. RAIONARE GEOTEHNICĂ

Zonare din punct de vedere al construibilității;

5. STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND CIRCULAȚIILE și CĂILE DE COMUNICAȚIE

Se vor utiliza prevederile **PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ a POLULUI DE CREȘTERE CONSTANȚA**

6. STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA și CONSERVAREA MEDIULUI

- ▶ **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA și CONSERVAREA MEDIULUI** aferent Municipiului Constanța va trata următoarele problematice în capitole distincte:
 - Studiu privind cadrul natural și antropic;
 - Studiu de fundamentare pentru rețeaua de spații verzi și dotări de agrement precum și delimitarea zonelor protejate natural;
 - Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară;
 - Studiu privind zonele de protecție sanitară, tehnologică și de gospodărie comunală;
 - Studiu privind calitatea factorilor de mediu;
- ▶ **Pentru fundamentarea principiilor de dezvoltare ca și a măsurilor necesare, studiile se vor baza pe informații preluate dintr-o serie de planuri și documente strategice la nivel județean sau național:** Planul Județean de Gospodărire a Deșeurilor în județul Constanța, Planul local de acțiune pentru mediu Constanța, Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Planul de Amenajare a Teritoriului Județean etc...
- ▶ Toate capitolele **STUDIULUI DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA și CONSERVAREA MEDIULUI** în Municipiul Constanța vor prezenta situația existentă a problematicilor analizate cu evidențierea disfuncționalităților,

Însoțite de propuneri și măsuri care să ajute la contracararea disfuncționalităților, stabilirea priorităților de intervenție.

- ▶ Scara de redactare va fi de 1:10.000 și /sau 1:15.000
- ▶ **STUDIUL DE FUNDAMENTARE PRIVIND REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI** va avea următorul conținut:

I. GENERALITĂȚI – va cuprinde date despre obiectivele și limitele studiului

II. STUDII DE FUNDAMENTARE:

II.1. STUDIU PRIVIND CADRUL NATURAL ȘI ANTROPIC

- Studiul privind cadrul natural și antropic va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE

1. Obiectul studiului;
2. Surse de documentare;
3. Cadrul natural;
4. Cadrul construit;
5. Disfuncționalități și priorități;
6. Măsuri și recomandări;

B. PIESE DESENATE

Studiul va fi însoțit de planșe care să susțină grafic aspectele analizate:

1. Plan de încadrare în teritoriu;
2. Cadru natural;
3. Harta de hazard;
4. Zonificarea terenurilor construite raportat la gradul de utilizare;
5. Alte hărți necesare;

II.2. STUDIU PRIVIND REȚEAUA DE SPAȚII VERZI ȘI DOTĂRI DE AGREMENT
PRECUM ȘI DELIMITAREA ZONELOR NATURALE PROTEJATE

- Se vor inventaria spațiile verzi (parcuri, scuaruri, plantații de aliniament, etc...) pe toată suprafața Municipiului Constanța, inclusiv acele spații care traversează limitele administrative;
- Se va solicita avizul Complexului Muzeal de Științe ale Naturii pentru a putea fi identificate elementele de patrimoniu natural și caracteristicile acestora;

- **STUDIUL PRIVIND REȚEAUA DE SPAȚII VERZI ȘI DOTĂRI DE AGREMENT PRECUM ȘI DELIMITAREA ZONELOR NATURALE PROTEJATE** va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE

1. Obiectul studiului;
 2. Surse de documentare;
 3. Spații verzi;
 4. Dotări de agrement;
 5. Statutul juridic al dotărilor de agrement;
 6. Patrimoniul natural;
 7. Disfuncționalități și priorități;
 8. Măsuri și recomandări;
- Pentru stabilirea măsurilor și elaborarea planului de sistematizare a spațiilor verzi trebuie să se țină cont de propunerile făcute de aparatul de specialitate din cadrul A.P.M. Constanța.

B. PIESE DESENATE

Scara de redactare va fi de 1:5.000 și/sau 1:10.000

1. Analiza situației existente;
2. Plan de sinteză – disfuncționalități și priorități;
3. Plan de sistematizare a spațiilor verzi;

II.3. STUDIU PRIVIND UTILITĂȚILE PUBLICE ȘI TEHNOLOGICE, ECHIPAREA TEHNICO-EDILITARĂ

- Elaborarea studiilor de fundamentare privind echiparea edilitară a teritoriului va urmări să prezinte critic stadiul echipării edilitare pe următoarele categorii de lucrări:
 - Gospodărirea apelor;
 - Alimentare cu apă;
 - Canalizare;
 - Alimentare cu energie electrică;
 - Telefonie, Internet;
 - Alimentare cu căldură;
 - Alimentare cu gaze naturale;
- Elaboratorul studiului va:
 - Solicita avize de la operatorii din zona U.A.T. a Municipiului Constanța;
 - Marca pe planuri conductele, magistralele, echipamentele furnizorilor de utilități;

- Marca pe planșa desenată zonele de protecție;
- Propune măsuri de preordonare;
- **STUDIUL PRIVIND UTILITĂȚILE PUBLICE ȘI TEHNOLOGICE, ECHIPAREA TEHNICO-EDILITARĂ**, va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE

1. Obiectul studiului;
2. Surse de documentare;
3. Echipare edilitară: gospodărirea apelor, alimentare cu apă, canalizare, alimentare cu energie electrică, telefonie / internet, alimentare cu căldură, alimentare cu gaze naturale

B. PIESE DESENATE

Scara de redactare va fi de 1:5.000 și/sau 1:10.000

Pentru fiecare domeniu țintă se vor elabora două planșe care vor conține:

- planșa 1: disfuncționalitățile rezultate din analize
 - planșa 2: propuneri de dezvoltare / organizare / cooperare
1. Alimentarea cu apă;
 2. Canalizarea;
 3. Alimentarea cu energie termică;
 4. Alimentarea cu gaze;
 5. Alimentarea cu energie electrică;
 6. Telecomunicații;
 7. Sinteză
- La elaborarea **STUDIULUI PRIVIND UTILITĂȚILE PUBLICE ȘI TEHNOLOGICE, ECHIPAREA TEHNICO-EDILITARĂ** se va ține cont și de prescripțiile specificate de furnizorii de utilități de la care se vor solicita și avize:
 - S.C. RAJA S.A. CONSTANȚA
 - S.C. ENEL ENERGIE S.A.
 - S.C. ENGIE S.A.
 - R.A.D.E.T. CONSTANȚA

II.4. STUDIU PRIVIND ZONELE DE PROTECȚIE SANITARĂ, TEHNOLOGICĂ și de GOSPODĂRIE COMUNALĂ

- Pentru stabilirea zonelor de protecție sanitară, tehnologică și de gospodărie comunală se vor identifica toate sursele și obiectivele care necesită zone de

protecție conform legislației în vigoare:

- Cursuri de apă de suprafață;
 - Surse de alimentare cu apă potabilă;
 - Cimitire;
 - Sații de epurare;
 - Platforme de gunoi;
 - Conducte de transport produse petroliere, gaze, linii de înaltă tensiune etc.
 - Întreprinderile agricole, agro-zootehnice și industriale;
- Se va evidenția starea obiectivelor sus-menționate (capacități, grad de acoperire, stare de funcționare, etc.);
 - Se vor identifica zonele de protecție existente raportate la legislația în vigoare, urmărind evidențierea aspectelor pozitive precum și a disfuncționalităților (lipsa zonelor de protecție, zone de protecție neconforme etc.);
 - Stabilirea zonelor de protecție sanitară se va face cf:
 - HGR 930/2005
 - OMS 117/2002
 - OMS 536/1997
 - După analiza situației existente se va propune un set de măsuri care vor urmări să îmbunătățească situația existentă, fiind preluate la Elaborarea P.U.G. actualizat Municipiul Constanța.

La stabilirea măsurilor necesare trebuie să se țină cont de următoarele prescripții care trebuie evidențiate și trasate prioritar în R.L.U. aferent P.U.G. Municipiul Constanța:

- Terenurile destinate amplasării și construirii clădirilor trebuie să asigure protecția populației împotriva surpărilor și alunecărilor de teren, inundațiilor, emanațiilor sau infiltrațiilor de apă și substanțe toxice, inflamabile sau explozive, precum și a poluării mediului, astfel încât să fie evitate zonele cu riscuri naturale sau antropice;
- Terenurile vor dispune de posibilități de alimentare cu apă, de îndepărtare și neutralizare a apelor metorice, a apelor uzate și a reziduurilor, de dezvoltare normală a zonei verzi, de recreere și odihnă, precum și asigurarea accesului facil la rețelele de transport;
- Amplasarea clădirilor destinate locuințelor trebuie să asigure însorirea acestora pe o durată de minim o oră și jumătate zilnic, la solstițiul de iarnă, a tuturor încăperilor de locuit. Distanța față de locuințele vecine va fi cel puțin egală cu înălțimea celei mai înalte dintre ele, pentru a nu se umbri reciproc;

- Aprovizionarea cu apă potabilă se va face prin racordare la rețeaua stradală a localității sau din sursă proprie avizată sau verificată sanitar;
- Apele fecaloid menajere vor fi evacuate în rețeaua de canalizare sau în fose septice vidanjabile impermeabilizate, amplasate la distanțe minime de 3 metri față de conductele rețelei de apă potabilă, 10 metri față de locuințele vecine, 20-50 metri față de sursele locale de apă potabilă (fântâni, pompe de mână, izvoarele captate etc.);
- Se vor dimensiona și institui perimetrele de protecție hidro-geologică și zonele de protecție sanitară (cu regim sever de restricție) la sursele de alimentare cu apă potabilă în sistem centralizat existente și propuse (foraje, rezervoare, aducțiuni, instalații de tratare, rețele de distribuție), în conformitate cu HGR930/2005: pentru fântânile publice care captează apa din stratul freatic, zona de protecție sanitară va avea dimensiunile minime de 50 metri în amonte și 20 metri în aval, pe direcția de curgere a apei subterane;
- Vor fi respectate zonele de protecție sanitară între teritoriile protejate (zone de locuit, zonele de odihnă, zone social culturale etc.) și întreprinderile agricole, agro-zootehnice și industriale sau o serie de unități care pot polua factorii de mediu sau pot produce disconfort și unele riscuri sanitare (cimitir, stație de epurare, platformă de gunoi, etc.) în conformitate cu prevederile OMS 536/1997 publicat în MO 140/1997;
- Amplasarea zonelor destinate industriilor poluante se va face pe baza studiilor de impact de mediu, topografice, hidrometeorologice și de dispersie a poluanților, astfel încât aceștia să nu depășească concentrațiile maxime admise prevăzute în normative în teritoriile protejate (zonele de recreere, instituțiile social – culturale și medicale precum și unitățile economice ale căror precese tehnologice necesită factori de mediu lipsit de impurități);
- Zonele de protecție sanitară vor fi cuprinse ca zone de restricție în construcții, atât în Regulamentul de Urbanism cât și în Planul de Reglementări, iar folosința acestor terenuri va fi cea care este impusă prin legislația și normele sanitare în vigoare;
- Pentru depozitele de deșeuri se vor înainta proiectele întocmite conform OMS 117/2002, însoțite de studii de impact pentru sănătate și mediu, studii geologice, hidrogeologice și urbanistice, conform OMS 536/1997;

- Pentru sistemul de canalizare – epurare proiectele vor fi înaintate ASPJ – Prahova spre avizare sanitară, fiind însoțite de studiul de impact asupra sănătății populației și mediului înconjurător conform OMS 536/1997;
 - La proiectarea depozitelor controlate de deșeuri solide și a stației de epurare, alegerea locurilor se va face după studii geologice, hidrogeologice și urbanistice, cu respectarea distanței minime față de teritoriile protejate de 1000 metri pentru depozitele de deșeuri și de 300 metri pentru stația de epurare a localității;
 - Se va solicita avizul sanitar pentru proiectarea, amplasarea și executarea construcțiilor de locuințe sau de obiective de utilitate publică sau privată, pentru transformarea, extinderea sau schimbarea destinației construcțiilor și instalațiilor, cât și pentru PUZ-urile solicitate prin Regulamentul de Urbanism.
 - Zonificarea funcțională a localității va avea în vedere separarea funcțiunilor urbane, raportul interdependent al diferitelor zone funcționale și protecția zonelor aferente locuințelor sau turismului.
 - Se va verifica dacă există platforme de gospodărie comunală care nu mai au aceeași locație ca în P.U.G. Municipiul Constanța 1999, și în caz afirmativ este necesar ca locația acestora să fie reactualizată și preluată în P.U.G. Municipiul Constanța actualizat conform situației existente în teren.
- **STUDIUL PRIVIND ZONELE DE PROTECȚIE SANITARĂ, TEHNOLOGICĂ ȘI DE GOSPODĂRIE COMUNALĂ** va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE

1. Obiectul studiului;
2. Surse de documentare;
3. Elemente care necesită zone de protecție;
4. Surse de poluare;
5. Zone de protecție și restricții de construire;
6. Disfuncționalități;
7. Măsuri, recomandări;

B. PIESE DESENATE

Scara de redactare va fi de 1:5.000 și/sau 1:10.000

1. Zonarea utilizării teritoriului (cu evidențierea zonelor cu activități nocive);
2. Surse de poluare;

3. Zone de protecție sanitară;
4. Măsuri, recomandări;

II.4. STUDIU PRIVIND CALITATEA FACTORILOR DE MEDIU

- **STUDIUL PRIVIND CALITATEA FACTORILOR DE MEDIU** va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE

1. Factori de mediu – prezentare critică;
 - Aer, calitate și aspecte privind schimbările climatice;
 - Apa;
 - Solul;
 - Biodiversitatea;
 - Starea pădurilor;
 - Zgomotul;
2. Măsuri, recomandări;

B. PIESE DESENATE

Scara de redactare va fi de 1:5.000 și/sau 1:10.000

1. Poluare aer;
2. Poluarea solului, subsolului și a pânzei freatice;
3. Efecte ale poluării;

III.2.4 STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII URBANE

FAZA 3 – Stadiul actual al dezvoltării urbane constă în verificarea situației actuale existente în teritoriul administrativ al orașului, în anul 2016. Pentru verificarea situației existente, se vor introduce, se vor interpreta și se vor sintetiza concluziile studiilor de fundamentare. Toate datele și analizele rezultate din acest proces vor trebui să rămână disponibile și operaționale în sistemul informatic al Primăriei Municipiului Constanța.

Se va realiza analiza sectorială a modificărilor aduse P.U.G. al Municipiului Constanța prin intermediul P.U.Z.-urilor aprobate ulterior în ceea ce privește:

- ▶ **Utilizarea terenurilor, indicatorii urbanistici, căile de transport și infrastructura tehnică și utilitară, de mediu;**
- ▶ **Zonele verzi cu acces public și zonele verzi cu caracter specializat;**
- ▶ **Analiza gradului de implementare a prevederilor P.U.G. Municipiul Constanța 1999;**
- ▶ **Analiza impactului rezultat în urma implementării prevederilor P.U.G. Municipiul Constanța 1999 și ale modificărilor sale ulterioare.**

Concluzii și recomandări

În cadrul prezentei lucrări, **STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII URBAINE**, cuprinde o serie de activități care au ca scop diagnosticarea stării actuale a dezvoltării Municipiului Constanța și a relațiilor stabilite de către acesta cu teritoriile învecinate la nivelul anului 2016. Prin intermediul studiului se va identifica starea relațiilor funcționale majore din teritoriu, disfuncționalitățile și/sau disparitățile dintre diferitele areale urbane ale orașului, vor fi identificate șansele de dezvoltare viitoare în vederea pregătirii etapei de formulare a propunerilor de dezvoltare.

STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII URBAINE va avea următorul conținut:

A. PIESE SCRISE:

- I. INTRODUCERE
- II. ANALIZA STADIULUI ACTUAL DE DEZVOLTARE

1. Evoluția:

- Tendințe de evoluție la nivel european cu prezentarea aspectelor favorabile și defavorabile pentru dezvoltarea U.A.T. Municipiul Constanța;
- Tendințe de evoluție la nivel național, regional și județean cu prezentarea aspectelor favorabile și defavorabile pentru dezvoltarea U.A.T. Municipiul Constanța;
- Date privind evoluția în timp a U.A.T. Municipiul Constanța ce face obiectul actualizării P.U.G.;
- Principalii indicatori ai dezvoltării și comparații cu orașe-port similare din Europa privind nivelul de integrare spațială și economică cu portul;
- Exigențe ale Strategiei de Dezvoltare a Polului de Creștere Constanța și prezentarea domeniilor care presupun intervenții prioritare;

2. Cooperarea teritorială:

- Relația cu P.A.T.N. – secțiunile aprobate:
 - Secțiunea I – Rețele de transport (legea nr. 363/2006);
 - Secțiunea II – Apa (legea nr.171/1997);
 - Secțiunea III – Zone protejate (legea nr. 5 / 2000);
 - Secțiunea IV – Rețeaua de localități (legea nr. 351/2001);
 - Secțiunea V – Zone de risc natural (legea nr. 575/2001);
 - Secțiunea VI – Zone turistice (legea nr.190/2009);

- Relația cu alte planuri de amenajare a teritoriului aprobate conform legii, sau aflate în procedură de avizare sau aprobare din:
 - Zona Metropolitană Constanța
 - Planul de Amenajare a Teritoriului Județul Constanța cu secțiunile:
 - Infrastructura tehnică de circulație, transport și comunicații;
 - Potențialul natural;
 - Potențialul economic;
 - Populația;
 - Rețeaua de localități;
 - Calitatea mediului;
 - Relația cu P.U.G.-urile U.A.T.-urilor învecinate, în vigoare sau în curs de avizare / aprobare;
3. Elemente ale cadrului natural:
- Relief;
 - Climă;
 - Rețea hidrografică;
 - Caracteristici geotehnice;
 - Factori de risc natural și implicațiile acestora asupra modului de organizare urbanistică
 - Disfuncționalități
4. Populația – elemente demografice și sociale:
- Numărul de locuitori;
 - Densitatea populației;
 - Evoluția și dinamica populației;
 - Structura populației pe grupe de vârstă;
 - Resursele de muncă și populația ocupată;
 - Disfuncționalități privind evoluția și structura populației;
 - Modul de ocupare al resurselor de muncă;
5. Zonificarea teritoriului administrativ – bilanț teritorial:
- Teritoriul administrativ va fi zonificat în funcție de componenta spațială dominantă:
- Zone destinate funcțiunilor urbane (intravilan);
 - Zone agricole și naturale (agricol, păduri, ape, neproductiv);
 - Zone protejate naturale sau construite;
 - Zone cu riscuri naturale sau tehnologice;

- Servituțiile grevate asupra zonelor funcționale: zone protejate, zone de protecție, zone de risc (exprimate procentual);
 - Starea și calitatea zonelor de interes;
 - Relația zonelor funcționale cu obiectivele și programele strategice în dezvoltare;
6. Intravilan existent – zone funcționale – bilanț teritorial:
- Instituții, echipamente publice, dotări publice;
 - Locuințe individuale sau colective;
 - Activități industriale și logistice;
 - Activități agro-zootehnice;
 - Căi de comunicații și transporturi;
 - Spații verzi amenajate/neamenajate, sport, agrement, protecție;
 - Gospodărie comunală;
 - Echipare edilitară;
 - Zone cu destinație specială sau cu alte destinații;
 - Alte destinații ale terenurilor;
- Pentru fiecare zonă determinată de destinația terenurilor se vor prezenta concluziile studiilor de fundamentare privind disfuncționalitățile:
- Factori de agresivitate; Bariere infrastructurale; Bariere reprezentate de suprafețe cu accesibilitate redusă, izolate în cadrul orașului;
 - Incompatibilități;
 - Condiționări impuse de asigurarea siguranței în exploatare;
 - Zone inadecvate estetic;
 - Gradul de confort;
 - Lipsa amenajărilor specifice;
 - Aspecte critice;
 - Condiționări impuse de asigurarea protecției împotriva zgomotului;
7. Dezvoltarea socio-economică și factorii de dezvoltare:
- Accesibilitate;
 - Organizații publice și private cu rol în dezvoltarea socio-economică;
 - Activități economice;
 - Nivelul de integrare economică a orașului cu portul;
 - Politici locale existente referitoare la dezvoltarea economică;
 - Tendințe de dezvoltare;
 - Disfuncționalități;

8. Căi de comunicație – Circulație:

Se va analiza rețeaua majoră de circulație și legăturile între zonele de interes:

- Circulație rutieră și pietonală;
- Transport în comun;
- Circulație feroviară;
- Infrastructura portuară;
- Accesibilitatea și conectivitatea;
- Intermodalitatea – nivelul de integrare a rețelelor de transport;

9. Frontul la apă:

Vor fi prezentate concluziile studiului de fundamentare privind frontul la apă. Se va prezenta analiza critică a situației existente privind:

- Accesibilitatea către frontul la apă;
- Coerența spațială a frontului la apă – bariere fizice, întreruperi;
- Condiționări datorate reliefului;
- Disfuncționalități și incompatibilități spațiale;

10. Cartierele:

Vor fi prezentate concluziile studiului de fundamentare privind cartierele. Se va prezenta analiza critică a situației existente privind:

- Disfuncționalități spațiale și funcționale (scară, morfologie, aspect, funcțiune) în interiorul cartierelor;
- Nivel de echipare cu echipamente și dotări publice – disparități între cartiere;
- Nivel de accesibilitate și conectivitate – disparități între cartiere;
- Nivel de echipare edilitară – disparități între cartiere;
- Suprafața de spații verzi: de agrement și pentru sport – disparități între cartiere;

11. Dotare tehnico-edilitară:

În baza studiului de fundamentare se va prezenta critic stadiul echipării edilitare, pe următoarele categorii de lucrări:

- Gospodăria apelor;
- Alimentare cu apă;
- Canalizare;
- Alimentare cu energie electrică;
- Telecomunicații;

- Alimentare cu căldură;
- Alimentare cu gaze naturale;
- Gospodărie comunală;

12. Zone cu riscuri naturale:

Inventarierea și delimitarea zonelor cu riscuri naturale, în principal suprafețe supuse periodic inundării și suprafețelor cu alunecări de teren în baza studiului geotehnic cu evidențierea cauzei producerii dezastrilor și efectele acestora;

13. Probleme de mediu:

Vor fi prezentate concluziile studiilor de fundamentare referitoare la problemele de mediu. Se va prezenta analiza critică a situației existente privind cadrul natural și construit:

- Disfuncțiile privind zonificarea funcțională a teritoriului;
- Sursele de poluare;
- Calitatea factorilor de mediu;

III. SINTEZA ANALIZEI ȘI DIAGNOSTICUL TENDINȚELOR DE DEZVOLTARE

Analiza se va efectua conform componentelor cantitative și calitative ale caracteristicilor spațiale, economice și sociale ale municipiului. Aceasta va cuprinde printre altele informații privind:

- Dezechilibre spațiale între cartierele orașului;
- Disfuncționalități spațiale și funcționale în cadrul frontului la apă;
- Nivelul de integrare spațială și economică între oraș și port;
- Protejarea zonelor cu potențial cultural valoros;
- Anvelopa generală și silueta urbană în funcție de studiul de altimetrie;
- Condiții nefavorabile ale cadrului natural;
- Nivel de poluare, probleme ale cadrului construit existent;
- Aspecte critice legate de organizarea circulației și transport;
- Aspecte critice legate de gradul de echipare edilitară;
- Dezechilibre în activitatea și dezvoltarea economică;
- Aspecte incompatibile și incomode în relațiile dintre diverse zone funcționale;
- Disfuncționalități privind evoluția populației, probleme sociale rezultate din dezechilibrul dintre ocuparea forței de muncă și locurile de muncă;
- Alte disfuncții.

IV. ANALIZĂ ȘI DIAGNOSTIC S.W.O.T.

Analiza S.W.O.T. studiază concomitent caracteristicile interne și influențele mediului extern, ținând cont atât de factorii pozitivi cât și de cei negativi. În cadrul analizei S.W.O.T. se evaluează mai întâi specificul intern al entității pentru care se elaborează strategia, evidențiind punctele forte și punctele slabe. Apoi se analizează influențele exterioare. Efectele pozitive fiind considerate oportunități, iar cele negative, pericole. Analiza S.W.O.T. este efectuată în colectiv de mai mulți factori implicați atât în elaborarea cât și în implementarea strategiei.

Analiza S.W.O.T. permite identificarea direcțiilor de dezvoltare locală. În elaborarea strategiilor sunt esențiale: obiectivele strategice de dezvoltare și obiectivele operaționale.

Aceasta este o analiză multicriterială care are caracter integrator, punând în relație lucruri foarte diferite, putând să integreze toate rezultatele analizelor sectoriale. În concluzie, necesitatea elaborării analizei S.W.O.T. se justifică prin faptul că acesta urmărește să identifice posibilele măsuri ce ar putea reduce sau elimina problemele și punctele slabe, reducând la minim amenințările și maximizând punctele tari sau competențele distinctive și oportunitățile.

V. IDENTIFICAREA ZONELOR DE RECONVERSIE FUNCȚIONALĂ

Identificarea zonelor de reconversie funcțională – zonele propuse pentru modificarea reglementărilor de dezvoltare urbană în vigoare. Aceste reglementări se vor stabili ulterior, în etapa 2, cea de Elaborare a P.U.G. Municipiul Constanța în formă actualizată sau prin intermediul Planurilor Urbanistice Zonale.

Se vor identifica zonele propuse sau care necesită regenerare sau restructurare urbană.

B. PIESE DESENATE:

Vor fi realizate reprezentări grafice pentru fiecare secțiune sau sub-secțiune specificate la piese scrise.

- Se va realiza transpunerea activităților rezultate din prima etapă pe un nou suport topo-cadastral (plan orto-foto pus la dispoziție de către autoritatea competentă, validat de Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară);
- Se vor reprezenta pe toate planșele de analiză următoarele zone de interes:
 - Frontul la apă;
 - Cartierele municipiului Constanța;
 - Limita oraș-port;

- Delimitarea spațiului ocupat de sistemul portuar: Infrastructură portuară și spațiul efectiv al portului, industrii conexe, spații logistice, puncte de transfer intermodal, infrastructuri de transport;
- **Partea desenată va fi livrată și în format geo-spațial conform specificațiilor din Capitolul IV din prezenta temă de proiectare;**

III.3 Etapa II

Elaborarea Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța va cuprinde atât zonificarea funcțională (definirea și delimitarea unităților teritoriale de referință) precum și bilanțul teritorial și indicatorii urbanistici.

Planul Urbanistic General actualizat, așa cum este prevăzut la art.46 alin.2 din Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, trebuie să conțină reglementările pe termen scurt, la nivelul întregii unități administrativ teritoriale de bază, cu privire la:

- ▶ Stabilirea și determinarea teritoriului intravilan în relație cu teritoriul administrativ al localității;
- ▶ Stabilirea modului de utilizare a terenurilor din intravilan;
- ▶ Zonificarea funcțională în corelare cu organizarea rețelei de circulație;
- ▶ Delimitarea zonelor afectate de servituți publice;
- ▶ Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- ▶ Delimitarea zonelor protejate și a zonelor de protecție a monumentelor istorice și a siturilor arheologice reperate;
- ▶ Stabilirea zonelor care au instituite un regim special de protecție prevăzut în legislația în vigoare;
- ▶ Formele de proprietate și circulația juridică a terenurilor;
- ▶ Precizarea condițiilor de amplasare și conformare a volumelor construite, amenajate și plantate;
- ▶ Zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone;
- ▶ Zone de risc cauzate de existența unor depozități istorice de deșeuri;

Planul urbanistic General actualizat va cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la:

- ▶ Evoluția în perspectivă a localității;
- ▶ Implementarea în plan spațial a obiectivelor strategice de dezvoltare;
- ▶ Direcțiile de dezvoltare funcțională în teritoriu;

- ▶ Traseele coridoarelor de circulație și echipare prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean;
- ▶ Zonele de risc natural, delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone;
- ▶ Lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare, corelate cu politicile și programele conținute în Planul de Dezvoltare a Polului de Creștere Constanța. În acest sens se va prezenta propunerea de etapizare pe perioada de valabilitate a noii documentații;
- ▶ Stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară – cât mai restrânse ca număr și suprafață - și definitivă de construire;
- ▶ Stabilirea anvelopei orașului luând în considerare concluziile studiului de altimetrie care va reglementa regimul de înălțime și va asigura coerența siluetei urbane atât de pe uscat cât și de pe mare;
- ▶ Delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană – zona frontului la apă, cartiere – care va fi însoțită de propunerea de etapizare pe perioada de valabilitate a noii documentații;
- ▶ Delimitarea zonelor protejate și a zonelor de protecție a monumentelor istorice, în baza analizei / studiului specific;
- ▶ Delimitarea zonelor cuprinse în rețeaua cultural-turistică a orașului cu accent pe modalitatea de realizare a unui parcurs pietonal / ciclabil / transport public având rolul de a asigura accesibilitatea și coerența spațială a acesteia, care va fi însoțită de propunerea de etapizare pe perioada de valabilitate a noii documentații;

Obiective strategice de dezvoltare ale Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța:

- ▶ Integrarea spațial teritorială, prin legături facile de transport a zonelor din oraș și a municipiului în regiune;
- ▶ Asigurarea competitivității economice prin reorientarea activităților economice către cunoaștere și inovare, dezvoltarea sectorului de IMM-uri, asigurarea unor locații – parcuri tehnologice, industriale și logistice – pentru activități de cercetare industriale și transport nepoluante;
- ▶ Contracurarea disparităților teritoriale atât la nivelul cartierelor cât și la nivelul zonei metropolitane în ceea ce privește accesibilitatea și echiparea (echipamente publice, dotări publice, servicii și comerț, spații verzi, dotări edilitare);
- ▶ Protejarea teritoriului Municipiului Constanța față de riscurile naturale și antropice;
- ▶ Protejarea valorilor de patrimoniu, revitalizarea și dezvoltarea sistemului de spații publice în condiții de maximă accesibilitate pentru toate categoriile sociale;

Condiții de elaborare:

Redactarea P.U.G. actualizat Municipiul Constanța impune:

- ▶ Redactarea pe suport topografic actualizat și în format geospațial conform prevederilor capitolului IV din prezenta temă de proiectare;
- ▶ Cooperarea între Beneficiar: Primăria Municipiului Constanța și elaborator, organisme centrale și locale interesate, actori implicați în dezvoltarea localității;
- ▶ Consultarea populației – anchete prin chestionare specifice în cadrul studiilor de fundamentare;
- ▶ Informarea complexă atât pe teren cât și din:
 - Studiile de fundamentare;
 - Bazele de date;
 - Strategiile de dezvoltare și programe la nivel județean și local;
- ▶ Analiza multicriterială sectorială, în echipe pluridisciplinare;

Prescripții specifice pentru elaborarea P.U.G. Municipiul Constanța:

- ▶ **Teritoriul reglementat va fi împărțit în U.T.R.** – unități teritoriale de referință – delimitate de străzi sau parcele cadastrale. Aceste U.T.R.-uri vor coincide cu teritoriile de referință reprezentate de **cartiere sau alte tipologii de zone funcționale cu caracter omogen și identitate conturată.**
- ▶ **Zonele propuse spre reconversie funcțională sau transformare spațială** vor face obiectul unor Planuri Urbanistice Zonale care vor respecta prevederile Planului Urbanistic General.
- ▶ **Reglementările vor respecta o serie de principii** precum:
 - Identificarea zonelor care nu se vor modifica;
 - Identificarea zonelor pentru care se impune ca obligatorie realizarea unui concurs de arhitectură / urbanism;
 - Identificarea zonelor pentru care se impun proiecte de design urban integrat în vederea creșterii accesibilității și confortului și a îmbunătățirii imagini urbane – aceste zone vor face de asemenea obiectul concursurilor de arhitectură / urbanism;
 - Identificarea arealelor de reabilitare / regenerare urbană;
- ▶ **Catalogul de sinteză** – document elaborat în scopul consultării populației și afișării pe pagina web a Primăriei Municipiului Constanța: Se va întocmi un document pentru consultare publică cu titlul – **PROPUNERE DE DEZVOLTARE A MUNICIPIULUI CONSTANȚA (piesă desenată).**

Planșa va conține:

- Informații sintetizate privind situația existentă – limita intravilan existent, zonificare funcțională, echipare edilitară, căi de comunicație, riscuri naturale, surse de poluare;

- Scheme privind propunerile de dezvoltare, realizate într-un limbaj simplu și ușor de înțeles (evitând încărcarea grafică cu suprapuneri inutile de informații și generând pentru fiecare aspect o schemă distinctă), însoțite de estimări cantitative sau calitative ale efectelor propunerilor și cu evidențierea priorităților și a etapizării acestora – limită intravilan propus, zonificare funcțională, zone protejate, circulații, proiecte prioritare etc...
- ▶ Se vor realiza și:
 - **Nomenclatorul de străzi, cartiere și U.T.R.** – scopul acestui nomenclator fiind cel de a facilita lucrul cu Planul de Reglementări și Regulamentul Local de Urbanism aferent Municipiului Constanța, acestea având o relație de interdependență. Actorii interesați au obligația de a consulta simultan ambele documentații. Nomenclatorul va fi sub forma unui caiet A3 și va conține:
 - **Planul centralizator al U.A.T. Constanța sc 1:75.000** cu următoarele informații: limită U.A.T. Constanța, limită intravilan, limita zonei centrale, limita zonei protejate, limite U.T.R., zone funcționale, nume străzi. Teritoriul U.A.T. Municipiul Constanța va fi împărțit în carouri cu laturile de 1.000 m, ce vor fi prezentate detaliat (scara 1:5.000). Carourile vor fi numerotate pe orizontală cu cifre (1,2...1',2' etc...), iar pe verticală cu litere (a,b,...a',b') asigurând identificarea oricărui carou printr-o literă și o cifră.
 - **Planșe de detaliu 1:5.000** care vor prezenta următoarele informații: limită U.A.T. Municipiul Constanța, limită intravilan, limita zonei centrale, limită zone protejate, limită zone reconversie sau regenerare, limită U.T.R., zone funcționale, nume străzi.
 - **Harta de restricții și indicatori** – vor fi identificate și prezentate zonele cu restricții de construire generate de o serie de factori:
 - Restricții generate de riscuri naturale în zonele cu alunecări de teren sau inundabilitate;
 - Restricții de construire în zonele de protecție sanitară;
 - Restricții de construire până la elaborarea unor Planuri Urbanistice Zonale sau de Detaliu pentru zonele care necesită un nivel de detaliere superior celui care face obiectul Planului Urbanistic General;
 - Restricții de creștere a indicatorilor urbanistici existenței în special în zonele protejate;

III.3.1 CONȚINUTUL PLANULUI URBANISTIC GENERAL

Conținutul Planului Urbanistic General va respecta prevederile din **GHID PRIVIND METODOLOGIA DE ELABORARE ȘI CONȚINUTUL-CADRU AL PLANULUI URBANISTIC GENERAL**, GP038/99, aprobat prin Ordinul nr.13N/10.03.1999 de M.L.P.A.T. și legea 350/2001 cu modificările și completările ulterioare.

SECȚIUNEA 1 – PIESE SCRISE – MEMORIU GENERAL

Aceasta cuprinde în detaliu concluzii ale stadiului actual al dezvoltării, cu evidențierea disfuncționalităților, prezentarea justificată a propunerilor de organizare urbanistică, incluzând și corelarea cu concluziile studiilor de fundamentare.

Mai jos se găsește structura generală cu specificarea capitolelor majore. Pentru structura detaliată se va consulta **Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General** – secțiunea Municipii cu peste 100.000 de locuitori.

Memoriul general va conține:

- ▶ Foaie de gardă
- ▶ Lista elaboratorilor
- ▶ Borderoul general P.U.G.
- ▶ Cuprins:
 - I. INTRODUCERE
 - II. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII – care va cuprinde elementele descrise în subcapitolul anterior ETAPA 1
 - III. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ
 1. Concluzii sintetice a Studiilor de fundamentare;
 2. Evoluție posibilă, priorități de dezvoltare;
 3. Optimizarea relațiilor în teritoriu;
 4. Dezvoltarea activităților economice;
 5. Evoluția populației;
 6. Zonificarea teritoriului administrativ – bilanț teritorial propus;
 7. Intravilan propus. Zonificare funcțională. Bilanț teritorial;
 8. Organizarea circulației;
 9. Dezvoltarea echipării edilitare;
 10. Protecția mediului;
 11. Reglementări urbanistice;
 12. Obiective de utilitate publică.

IV. CONCLUZII / MĂSURI ÎN CONTINUARE

1. Amenajarea și dezvoltarea U.A.T. Municipiul Constanța în totalitatea sa, în corelare cu U.A.T.-urile învecinate;
2. Oportunitățile de dezvoltare economică corelate cu Strategia de Dezvoltare Locală;
3. Materializarea programelor de reabilitare, regenerare și dezvoltare susținute prin categorii de intervenții, etapizare, actori, finanțare;
4. Priorități de intervenție, în funcție de necesități și de opțiunile populației;
5. Aprecieri ale elaboratorului P.U.G. asupra unor constrângeri în dezvoltare;
6. Pentru continuitatea, aprofundarea și aplicabilitatea propunerilor generale reglementate prin P.U.G., se vor indica lucrările necesare a fi elaborate în perioada următoare:
 - Planurile Urbanistice Zonale (P.U.Z.), cu precădere în zonele cu interdicție temporară de construire;
 - Alte studii pentru detalierea unor zone de conflict;
 - Proiecte prioritare de investiții care să asigure implementarea obiectivelor;

SECȚIUNEA 2 – PIESE DESENATE

Toate piesele desenate vor respecta din punct de vedere al elementelor scrise / grafice standard (denumirea documentației, denumirea planșei, roza vânturilor, scara grafică, puncte cu coordonate în stereo 70, legendă, cartuș cu elemente de indentificare) și al reprezentării grafice conținutul anexelor la **GHID PRIVIND METODOLOGIA DE ELABORARE ȘI CONȚINUTUL-CADRU AL PLANULUI URBANISTIC GENERAL, GP038/99**, aprobat prin Ordinul nr.13N/10.03.1999 de M.L.P.A.T.

Piesele desenate vor fi:

► **U1. Încadrarea în contextul teritorial**

Scări de referință:

- 1:100.000 pentru încadrarea în teritoriul județean / zonă metropolitană;
- 1:25.000 pentru teritoriul Municipiului Constanța și cel periurban;

Vor fi evidențiate următoarele elemente:

1. LIMITE

- Limita U.A.T. – indicarea vecinătăților;
- Limita intravilan existent;
- Limita intravilan propus;

2. ZONIFICARE

- Destinația terenurilor (intravilan, agricol, forestier, ape, alte dest.);
- Zone protejate naturale și antropice, unități de peisaj;
- Zone cu riscuri naturale;
- Căi de comunicație;
- Trasee majore ale infrastructurii teritoriale, inclusiv zonele de protecție ale acestora;

3. DISFUNȚIONALITĂȚI (tabel pe planșă)

Se vor marca disfuncționalitățile existente în teritoriu

► U2 – Zonificarea teritoriilor intravilane. Situația existentă – Disfuncționalități.

Scara de referință: 1:5.000

Vor fi evidențiate următoarele elemente:

1. LIMITE

- Limita intravilanului existent;
- Limita teritoriului administrativ, cu indicarea unităților administrative învecinate;
- Limita zonei centrale;
- Limita zonei corespunzătoare frontului la apă;

2. ZONIFICAREA TERITORIULUI INTRAVILAN

- Zona centrală;
- Zona instituțiilor publice și servicii;
- Zona de locuințe;
- Zona industrială/logistică;
- Zona agricolă;
- Zona de gospodărie comunală, cimitire;
- Zona de construcții aferente lucrărilor tehnico-edilitare;
- Zona circulație rutieră și amenajări aferente;
- Zona circulație feroviară și construcții aferente;
- Zona circulației maritime și fluviale și construcții aferente;
- Zona circulației aeriene și construcții aferente;
- Zone verzi, parcuri, agrement sport;
- Zone cu alte destinații;
- Ape;

Se vor delimita pe planșă:

- Zone protejate cu valori de patrimoniu, zone aferente unităților de peisaj;
- Zona frontului la apă;
- Cartierele orașului;

- Zonele de riscuri naturale;
 - Zonele de protecție sanitară precum și a infrastructurii edilitare;
 - Zone destructurate, insuficient echipate, degradate etc... care necesită reabilitare sau regenerare urbană;
3. STRĂZI în intravilan cu denumirea, categoria și starea acestora
 4. PROPUNERI în plan spațial care decurg din documentațiile de rang superior
 5. DISFUNȚIONALITĂȚI (în plansă și tabel – zone destructurate, insuficient echipate, degradate etc... care necesită operațiuni de reabilitare/regenerare urbană, conflicte de scară, conflicte funcționale, infrastructură subdimensionată sau degradată, intersecții conflictuale, bariere urbane, surse de poluare etc...)
 6. PRIORITĂȚI (vor fi listate în tabel, în dreptul disfuncționalităților)
 7. BILANȚ TERITORIAL (tabel)

► **U3 – Zonificarea teritoriilor intravilane. Reglementări Urbanistice.**

Scara de referință: 1:5.000

Vor fi evidențiate următoarele elemente:

1. LIMITE

- Limita intravilanului existent;
- Limita teritoriului administrativ, cu indicarea unităților administrative învecinate;
- Limita zonei centrale;
- Limita zonei corespunzătoare frontului la apă;
- Limite zone funcționale;
- Limite U.T.R.

2. ZONIFICAREA TERITORIULUI INTRAVILAN – REGLEMENTĂRI

- Zona centrală (C)
- Zona mixtă (M)
- Zona de locuit (L)
- Zona activităților productive (A)
- Zona activităților culturale / turistice (B)
- Zona spațiilor verzi, sport, recreere (V)
- Zona transporturilor (T)
- Zona gospodăriei comunale (G)
- Zona cu destinație specială (S)
- Zona echipamentelor tehnice majore (R)

Precizări:

- Zonele funcționale identificate, din intravilan sau extravilan vor cuprinde subzone funcționale care vor fi diferențiate în funcție de indicatorii urbanistici
(ex. L1 – locuințe P+1 niveluri, L2 – locuințe P+2-4 niveluri etc...)

- Zonele funcționale identificate din intravilan sau extravilan vor fi diferențiate raportat la situarea în zone destructurate, zone consolidate sau zone protejate:
 - a) teritoriu în zone consolidate în afara zonelor protejate **(a)**
 - b) teritoriu în zone destructurate în afara zonelor protejate **(b)**
 - c) teritoriu în zone protejate **(p)**(ex. L1a – locuință P+1 niveluri în zone consolidate în afara zonelor protejate)

Se vor delimita:

- zone protejate cu valori de patrimoniu;
- zona corespunzătoare frontului la apă;
- zone cu interdicții temporare de construire până la întocmirea unui studiu special de zonă (Plan Urbanistic Zonal);
- zone care vor face obiectul unor operațiuni de reabilitare/regenerare;
- zone cu interdicții definitive de construire;
- zone care necesită măsuri de protecție împotriva riscurilor naturale;
- zone de protecție sanitară sau de protecție a infrastructurilor;

3. CIRCULAȚII

Se va prezenta soluția propusă (prezentată diferențiat grafic existent menținut - propus), componentele rețelei majore din intravilan, denumirea, propuneri de modernizări de trasee, poduri, podețe propuse, intersecții importante care trebuie modernizate.

4. BILANȚ TERITORIAL (tabel)

► **E4AC – Echipare edilitară. Alimentare cu apă/canalizare. Reglementări.**

Scara de referință: 1:5.000

Vor fi evidențiate următoarele elemente:

1. ALIMENTAREA CU APĂ
2. CANALIZAREA
3. SUPRAFEȚE INTRODUSE în INTRAVILAN

► **E4TG – Echipare Edilitară. Alimentare cu energie termică / gaz. Reglementări.**

Scara de referință: 1:5.000

Vor fi evidențiate următoarele elemente:

1. ALIMENTAREA CU CĂLDURĂ
2. ALIMENTAREA CU GAZE
3. SUPRAFEȚE INTRODUSE în INTRAVILAN

- ▶ **E4ET_c – Echipare edilitară. Alimentare cu energie electrică / telecomunicații. Reglementări.**
Scara de referință: 1:5.000
Vor fi evidențiate următoarele elemente:
 1. ALIMENTAREA CU ENERGIE ELECTRICĂ
 2. TELECOMUNICAȚII
 3. SUPRAFEȚE INTRODUSE în INTRAVILAN

- ▶ **U5 – Obiective de utilitate publică**
Scara de referință: 1:5.000
Vor fi evidențiate următoarele elemente:
 1. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ PROPUSE
Se vor reprezenta pe plan și se vor lista într-un tabel O.U.P. existente și propuse cu date cantitative la acestora.
 2. TIPURI DE PROPRIETATE ASUPRA TERENURILOR DIN INTRAVILAN
Se vor reprezenta prin culoare următoarele:
 - Domeniul public;
 - Terenuri supuse circuitului civil;
 - Servituțiile de utilitate publică;
 3. CIRCULAȚIA TERENURILOR
 - Terenuri care se intenționează a fi trecute în domeniul public;
 - Terenuri care se intenționează a fi trecute în domeniul privat;
 - Terenuri aflate în domeniul public destinate cedării administrației, concesiunii sau închirierii;
 - Terenuri aflate în domeniul privat destinate schimbului;
 4. TABEL cu O.U.P.

- ▶ **ALTE PLANȘE** care pot apărea în funcție de complexitatea problemelor analizate

ATENȚIE:

TOATE PIESELE DESENATE VOR FI PREDATE ȘI ÎN FORMAT GEOSPAȚIAL CONFORM PREVEDERILOR CAPITOLULUI IV din PREZENTA TEMĂ DE PROIECTARE!

III.3.2 CONȚINUTUL REGULAMENTULUI GENERAL DE URBANISM

Documentația Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța va fi însoțită de Regulamentul Local de Urbanism (R.L.U.), care va fi redactat în așa fel încât să cuprindă pentru fiecare unitate teritorială de referință toate reglementările prevăzute de lege și de P.U.G. actualizat.

Regulamentul Local de Urbanism va conține și detalia prevederile P.U.G. actualizat, referitoare la folosința concretă a terenurilor, localizarea, dimensiunea și volumetria construcțiilor, amenajarea și regimul juridic al acestora. Scopul ce trebuie urmărit în elaborare este acela ca documentația actualizată de palier Plan Urbanistic General al Municipiului Constanța să cuprindă seturi de reglementări clare, bazate pe analize atente ale direcțiilor de dezvoltare, în principal industrială/activități economice, servicii și locuințe, zone protejate, astfel încât să nu mai fie necesare modificări semnificative ulterioare ale R.L.U. prin planuri urbanistice zonale. Documentațiilor de Plan Urbanistic Zonale (P.U.Z.) le va reveni rolul principal stabilit de lege și anume acela de detaliere a prevederilor P.U.G. pe zone aferente unei unități teritoriale de referință, pentru zone semnificative ale teritoriului.

Scopul și utilitatea Regulamentului Local de Urbanism:

- ▶ Din punct de vedere al interesului național:
 - Protecția calității vieții locuitorilor și protecția resurselor (teren, construcții, infrastructură, energie, buget);
- ▶ Din punct de vedere urbanistic:
 - Asigurarea bunei funcționalități a localității și a fiecărei zone funcționale în parte;
 - Favorizarea sau descurajarea unui anumit mod de ocupare și utilizare a terenului urban;
 - Diminuarea sau eliminarea disfuncționalităților existente și evitarea apariției unor noi disfuncționalități; Reconfigurarea spațială a zonelor destructurate cu caracter rural;
 - Reducerea discrepanțelor dintre diferitele cartiere / zone ale orașului;
 - Protecția posibilităților de extindere a localității / aglomerației;
 - Protecția valorilor arhitectural-urbanistice;
 - Creșterea coerenței imaginii urbane și crearea premizelor de accentuare a particularităților;
- ▶ Din punct de vedere administrativ:
 - Constituirea bazei de eliberare a Certificatelor de Urbanism și Autorizațiilor de Construire;
 - Constituirea bazei de control a disciplinei în construcții;
 - Asigurarea unui document opozabil în justiție;

- Protecția resurselor la bugetul local;
- Asigurarea eficienței echipării tehnice (investiție inițială, întreținere, extindere);
- ▶ Din punct de vedere al interesului proprietarilor, chiriașilor și utilizatorilor terenului urban:
 - Protecția calității vieții și a locuirii;
 - Protecția valorii proprietății;

Condiționări în elaborarea R.L.U.

- ▶ Condiționări privind conținutul regulamentului:
 - Corespundența între zonificare, altimetrie, perimetre de protecție și U.T.R.;
 - Condiționări create de relația dintre două U.T.R.-uri diferite aparținând aceleiași zone funcționale sau unor diferite zone funcționale;
 - Problema terenurilor aparținând domeniului public;
 - Condiționări create de regulamente anterioare;
 - Condiționări ale unor lotizări anterioare;

Demersul de formare a R.L.U.

- ▶ Corelări:
 - Funcțiuni;
 - Regim de construire al fronturilor stradale;
 - Înălțime maximă admisibilă;
 - În elaborarea articolelor de regulament se vor lua în considerare următoarele considerente: obiect, finalitate, câmp de aplicare, efecte asupra ocupării și utilizării terenului;
 - În redactarea R.L.U. se impune respectarea unor condiții impuse de utilizarea în justiție;
- ▶ Etalonare indicatori urbanistici:
 - Relația P.O.T., C.U.T., Hmax;
 - Stabilirea valorilor maxime admisibile;
 - C.U.T. volumetric;
 - Relația cu bilanțul teritorial;

Semnificația socio-culturală a R.L.U.

- ▶ Echivalența dintre regulamentul urbanistic și un cod cultural și social;
- ▶ Decodare estetică;

Regulamentul Local de Urbanism va conține:

Piesa de bază în aplicarea P.U.G. este Regulamentul de Urbanism (R.L.U.). Acesta întărește și detaliază, prin prescripții, reglementările din P.U.G. La autorizarea construcțiilor, aceste prescripții sunt obligatorii (pe întreg teritoriul administrativ al unității care face obiectul P.U.G.) R.L.U. trebuie să precizeze:

- ▶ Criteriile care impun și zonele pentru care sunt necesare elaborarea Planurilor Urbanistice Zonale;
- ▶ Criteriile care impun necesitatea elaborării Planurilor Urbanistice de Detaliu;
- ▶ Toate elementele regimului tehnic necesare la întocmirea Certificatelor de Urbanism de către autoritatea locală, inclusiv servituțile de urbanism;

După aprobare, Regulamentul Local de Urbanism (R.L.U.) împreună cu P.U.G. devin acte de autoritate ale administrației publice locale.

Regulamentul Local de Urbanism aferent P.U.G. va conține PRESCRIPTII GENERALE la nivelul teritoriului considerat precum și PRESCRIPTII SPECIFICE la nivelul zonelor funcționale, subzonelor și Unităților Teritoriale de Referință (U.T.R.).

PRESCRIPTII GENERALE:

Se vor preciza:

- ▶ Domeniul de aplicare, se va face referire la întregul teritoriu al unității administrative;
- ▶ Corelările cu alte documentații – Regulament General de Urbanism (R.G.U.), acte normative și reglementări, studii etc... – se va explicita care este legătura între regulamentul întocmit și regulamentele emise anterior pentru același teritoriu;
- ▶ Condițiile de aplicare a Regulamentului Local de Urbanism, condițiile în care se impune elaborarea unor Planuri Urbanistice Zonale care vor fi avizate și aprobate în condițiile legii;
- ▶ Derogări de la prevederile Regulamentului;
- ▶ Condițiile de constructibilitate ale parcelelor;
- ▶ Diviziunea terenului în Zone, Subzone și Unități Teritoriale de Referință. Emitentul Certificatului de Urbanism va identifica Zona, Subzona și Unitatea Teritorială de Referință în care solicitantul se înscrie și extrage prescripțiile R.L.U. privind oportunitatea și condițiile de amplasare și realizare a obiectivului propus;

Zonele, Subzonele și Unitățile Teritoriale de Referință sunt suportul prescripțiilor din R.L.U., reprezentând instrumentele opționale pentru stabilirea reglementărilor specifice unor zone cu caracteristici distincte și care sunt în strânsă legătură cu structura urbană.

Definirea Subzonei, Zonei funcționale, Unității Teritoriale de Referință este determinată de 4 parametri:

1. Funcțiunile dominante admise cu sau fără condiționări;
2. Identitatea de scară, morfologie și stilistică;
3. Regimul de construire (continuu, discontinuu);
4. Înălțimea maximă admisă;

Schimbarea unuia dintre cei 4 parametri conduce la modificarea prevederilor regulamentului, ceea ce implică încadrarea terenului în altă categorie de Subzonă, Zonă funcțională sau Unitate Teritorială de Referință.

Pentru Subzonele, Zonele funcționale și Unitățile Teritoriale de Referință se aplică criteriile de diferențiere a prevederilor regulamentului după:

1. Situarea în interiorul unei zone consolidate în afara unei zone protejate;
2. Situarea în interiorul unei zone destructurate în afara unei zone protejate;
3. Situarea în interiorul unei zone protejate naturale sau antropice;

PRESCRIPTII SPECIFICE:

Prescripțiile specifice se elaborează pentru fiecare tip de Zonă, Subzonă și Unitate Teritorială de Referință.

Prevederile regulamentului se grupează în următoarele capitole:

I. CARACTERUL ZONEI

- Funcțiunea dominantă;
- Funcțiuni complementare;

II. UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

- Utilizări permise;
- Utilizări permise cu condiții (interdicții temporare);
- Utilizări interzise (interdicții permanente);

III. CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE și CONFORMARE A CONSTRUCȚIILOR

- Reguli de amplasare și retrageri minime obligatorii;
- Reguli cu privire la asigurarea acceselor obligatorii;
- Reguli cu privire la echiparea edilitară;
- Reguli cu privire la forma și dimensiunile terenului și construcțiilor;
- Reguli cu privire la amplasarea de spații verzi și împrejmuiri;

PRECIZĂRI:

- ▶ Zonele funcționale cuprinse în R.L.U. vor fi:
 - Zona centrală (C)
 - Zona mixtă (M)
 - Zona de locuit (L)
 - Zona activităților productive (A)
 - Zona activităților culturale / turistice (B)
 - Zona spațiilor verzi, sport, recreere (V)
 - Zona transporturilor (T)
 - Zona gospodăriei comunale (G)
 - Zona cu destinație specială (S)
 - Zona echipamentelor tehnice majore (R)
- ▶ Zonele funcționale identificate, vor cuprinde Subzone funcționale care vor fi diferențiate raportat la situația din teren (indicatori urbanistici – P.O.T., C.U.T., regim de înălțime, funcțiuni etc...) adăugând la inițiala zonei o cifră.
(ex. L1 – locuințe P+1 niveluri, L2 – locuințe P+2-4 niveluri etc...)
- ▶ Zonele funcționale identificate, vor fi diferențiate raportat și la situarea într-o zonă destructurată, consolidată sau protejată după cum urmează:
 - a) teritoriu în zone consolidate în afara zonelor protejate (a)
 - b) teritoriu în zone destructurate în afara zonelor protejate (b)
 - c) teritoriu în zone protejate (p)
(ex. L1a – locuință P+1 niveluri în zone consolidate în afara zonelor protejate)

ANEXE:

- ▶ Definiții ale termenilor utilizați în R.L.U. al Municipiului Constanța;
- ▶ Cadru Legal de elaborare a Regulamentului Local de Urbanism;
- ▶ Profile transversale reglementate pentru categoriile de străzi și drumuri din Municipiul Constanța

PLANȘA CARE ILUSTREAZĂ ÎMPĂRȚIREA TERITORIULUI ADMINISTRATIV ÎN ZONE ȘI SUBZONE

Pentru aplicarea regulamentului se elaborează o planșă desenată care va cuprinde schema împărțirii teritoriului administrativ în zone, și subzone, principalii indicatori: POT, CUT, RH maxim admis. Pentru a facilita lucrul (identificarea zonelor, subzonelor și unităților teritoriale de referință), Planșa care cuprinde schema împărțirii teritoriului administrativ în Zone și Subzone va fi transpusă și într-un caiet format A3 care va cuprinde: limita UAT, limita intravilan propus, limite Zone, Subzone și Unități Teritoriale de Referință, limită Subzonă funcțională, simbol Subzonă funcțională, indicatori urbanistici reglementați. Aceasta se va anexa Regulamentului Local de Urbanism.

III.3.3 RAPORTUL DE MEDIU AFERENT PLANULUI URBANISTIC GENERAL

Raportul de mediu aferent PUG – conform procedurii SEA pentru planuri și programe va respecta următoarele prevederi:

- ▶ Elaborarea Raportului de mediu se va face pentru procedura evaluării de mediu al prevederilor P.U.G. Municipiul Constanța în conformitate cu legislația în vigoare.
- ▶ Conform prevederilor HG 1076/2004, trebuie identificate, descrise și evaluate potențialele efecte semnificative asupra mediului care pot apărea prin implementarea P.U.G. Municipiul Constanța. În acest scop procedura evaluării de mediu cuprinde 3 etape: etapa de încadrare a planului/programului în procedura evaluării de mediu, etapa de definitivare a proiectului de plan/program și de realizare a raportului de mediu și etapa de analiză a calității raportului de mediu.
- ▶ Raport de mediu este parte a documentației planurilor sau programelor care identifică, descrie și evaluează efectele posibile semnificative asupra mediului ale aplicării acestora și alternativele lor raționale, luând în considerare obiectivele și aria geografică aferentă, conform anexei nr. 2 din “Manualul privind aplicarea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe”.
- ▶ Raportul de mediu (raportul SEA) este parte a documentației planurilor și programelor, care trebuie să conțină informațiile prevăzute în anexa 2 a HG 1076/2004. Raportul de mediu reprezintă partea esențială a evaluării de mediu prevăzută de hotărârea de guvern HG 1076/2004. De asemenea, constituie bază pentru monitorizarea efectelor semnificative ale implementării planurilor și programelor.
- ▶ Raportul de mediu este un instrument important pentru integrarea considerațiilor de mediu în pregătirea și adoptarea planurilor și programelor deoarece asigură identificarea, descrierea, evaluarea și luarea în considerare în acest proces a potențialelor efecte semnificative asupra mediului. Elaborarea raportului de mediu și integrarea considerațiilor de mediu în pregătirea planurilor și programelor reprezintă un proces interactiv care trebuie să contribuie la luarea unor decizii durabile.
- ▶ Obiectivele raportului de mediu sunt, în principal, identificarea, descrierea și evaluarea efectelor potențial semnificative asupra mediului ale implementării planului și programului, precum și a alternativelor posibile ale planului sau programului.

- ▶ Conform Anexa 2 a HG 1076/2004 Raportul de mediu va avea prevederi suplimentare privind furnizarea informațiilor despre aceste efecte, analiza alternativelor constituind un element important al evaluării de mediu și va avea următorul conținut:

I. DATE GENERALE - denumire, beneficiar, proiectant general, proiectanți de specialitate, data elaborării, date despre obiectiv

II. RAPORT DE MEDIU:

1. **Expunerea conținutului și a obiectivelor principale ale planului sau programului, precum și a relației cu alte planuri și programe relevante** - informații asupra legăturii cu alte planuri/programe relevante și încadrarea P.U.G. Municipiul Constanța într-un context mai larg. De exemplu, poate să se refere la locul ocupat în procesul de luare a deciziilor sau contribuția sa printre alte planuri/programe la schimbările aduse stării mediului dintr-o anumită regiune.

Astfel, prin planuri/programe relevante se înțeleg acelea la alte nivele ale ierarhiei din care face parte și P.U.G. Municipiul Constanța analizat sau care pot fi elaborate pentru alte sectoare care afectează aceleași zone sau zone adiacente.

2. **Aspectele relevante ale stării actuale a mediului și ale evoluției sale probabile în situația neimplementării planului sau programului propus** - se tratează atât starea actuală a mediului cât și cea care ar fi în lipsa implementării P.U.G. Municipiul Constanța. Informațiile care se solicită privind aspectele relevante ale stării actuale a mediului sunt necesare pentru înțelegerea modului în care planul/programul pot afecta semnificativ mediul din zona în care se aplică.

Expresia “aspecte relevante” se referă la aspectele de mediu care sunt relevante cât privește posibilele efecte semnificative de mediu. Aceste aspecte pot fi atât de o natură pozitivă cât și negativă. Informațiile trebuie să privească starea actuală a mediului, ceea ce înseamnă că acestea trebuie să fie cât mai actuale posibil.

Descrierea evoluției posibile a aspectelor relevante în lipsa implementării planului/programului este foarte importantă, aceasta reprezentând cadrul de referință pentru evaluarea planului/programului. Această cerință poate fi comparată cu așa – numita “alternativa zero” care se solicită în cazul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului în cazul proiectelor (procedura EIA).

Descrierea evoluției ar trebui să acopere același orizont de timp ca cel avut în vedere pentru implementarea planului/programului. De asemenea, ar trebui luate în considerare efectele altor planuri/ programe deja adoptate sau ale deciziilor luate care ar afecta zona în discuție.

- 3. Caracteristicile de mediu ale zonei posibile a fi afectată semnificativ** - se solicită informații ce trebuie să fie furnizate privind zonele care pot fi afectate semnificativ de P.U.G. Municipiul Constanța, aceste informații trebuind să fie văzute ca fiind o specificare a informațiilor prezentate la punctul 2. Punctul 3 se axează asupra zonelor care prezintă un interes special pentru evaluarea de mediu, și anume, zonele care pot fi afectate semnificativ de PUG Municipiul Constanța.

Raportul de mediu trebuie să conțină o descriere a caracteristicilor de mediu ale acestor zone. Este recomandat ca descrierea caracteristicilor de mediu să se realizeze prin referire la aspectele de mediu de la punctul 6. Ca exemple de caracteristici de mediu menționăm: o zonă care este vulnerabilă sau sensibilă la acidifiere, care are o valoare importantă din punct de vedere al florei sau care este dens populată și multe persoane ar fi afectate de zgomotul cauzat de trafic.

Trebuie menționat că astfel de zone ar putea să existe în afara zonei acoperite de P.U.G. Municipiul Constanța.

- 4. Orice problemă de mediu existentă, care este relevantă pentru plan sau program, inclusiv, în particular, cele legate de orice zonă care prezintă o importanță specială pentru mediu, cum ar fi ariile de protecție specială avifaunistică sau ariile speciale de conservare reglementate conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 236/2000 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 462/2001** - solicită furnizarea de informații asupra oricăror probleme de mediu existente care sunt relevante pentru P.U.G. Municipiul Constanța. Scopul acestor informații este de a furniza o evaluare asupra modului în care aceste probleme pot afecta P.U.G. Municipiul Constanța.

De asemenea, informațiile furnizate trebuie să prezinte posibilitatea P.U.G. Municipiul Constanța de a agrava, a reduce sau a afecta în orice alt mod, problemele de mediu existente. Relevanța poate să constea, de asemenea, și în posibilele efecte semnificative ale P.U.G. Municipiul Constanța, precum și în efectele nesemnificative care, în combinație cu problemele existente de mediu, ar crea efecte semnificative. Pot fi relevante chiar și aspecte tratate în P.U.G. Municipiul Constanța care nu au niciun efect asupra mediului. Nu

este nevoie ca problemele să aibă o natură semnificativă și nici nu este nevoie să se refere la zone specifice, ca cele exemplificate mai sus.

Zone cu o importanță deosebită din punct de vedere al mediului pot fi acelea care cuprind valori din punct de vedere al protecției mediului, cum sunt zonele desemnate de Legea nr.462/2001 și H.G. nr.2151/2004, dar și alte asemenea zone pot fi incluse.

5. **Obiectivele de protecție a mediului, stabilite la nivel național, comunitar sau internațional, care sunt relevante pentru P.U.G. Municipiul Constanța și modul în care s-a ținut cont de aceste obiective și de orice alte considerații de mediu în timpul pregătirii planului sau programului** - Obiectivele de protecție a mediului care trebuie tratate includ, cel puțin aspectele prezentate la punctul 6.

Obiectivele internaționale și cele comunitare sunt adesea incluse în obiectivele stabilite la nivel național, regional sau local, acestea putând fi, deseori, suficiente pentru realizarea scopului punctului 5. Trebuie menționat că acest punct are în vedere obiectivele care sunt relevante pentru planul/programul respectiv, adică sunt relevante pentru efectele sale posibile semnificative sau pentru chestiunile pe care le ridică. În acest sens, consultarea autorităților este folositoare pentru identificarea obiectivelor menționate.

Asociația germană privind evaluarea impactului asupra mediului a dezvoltat un prototip de bază de date asupra obiectivelor de calitate a mediului la nivel internațional și comunitar.

6. **Potențialele efecte semnificative asupra mediului, inclusiv asupra aspectelor ca: biodiversitatea, populația, sănătatea umană, fauna, flora, solul, apa, aerul, factorii climatici, valorile materiale, patrimoniul cultural, inclusiv cel arhitectonic și arheologic, peisajul, dar și asupra relațiilor dintre acești factori** - Lista aspectelor conținute în punctul 6 nu este exhaustivă, alte chestiuni putând fi relevante. Prin comparație cu lista din HG nr.918/2002, cu modificările și completările ulterioare, în acest caz sunt menționate explicit sănătatea umană, biodiversitatea și patrimoniul cultural. Noțiunea de "sănătate umană" trebuie să fie considerată în contextul altor aspecte menționate la acest punct, iar aspectele de mediu care au legătură cu sănătatea, cum este expunerea la zgomotul creat de trafic sau poluarea aerului, sunt probleme care trebuie tratate în raportul de mediu.

În cadrul Convenției privind diversitatea biologică, ratificată prin Legea nr.58/1994, au fost adoptate ghiduri care încorporează aspectele referitoare la biodiversitate în evaluarea strategică de mediu. Este esențială o descriere a relației dintre factorii menționați la punctul 6 deoarece poate arăta alte efecte semnificative care sunt mai severe față de cele care ar rezulta dintr-o studiere izolată a fiecărui factor. Astfel, efecte semnificative asupra aerului și

factorilor climatici pot cauza efecte adverse semnificative asupra florei, faunei și biodiversității. Este esențială o descriere a efectelor pozitive în scopul de a arăta contribuția planului/programului respectiv la protejarea mediului și la atingerea obiectivului dezvoltării durabile.

7. **Posibilele efecte semnificative asupra mediului, inclusiv asupra sănătății, în context transfrontier** - având în vedere importanța întăririi cooperării internaționale, astfel precum se prevede și în Protocolul SEA, în domeniul evaluării efectelor transfrontiere asupra mediului și sănătății pe care le poate avea un plan/program, este necesar ca raportul de mediu să trateze și potențialele efecte semnificative transfrontiere ale P.U.G. Municipiul Constanța respectiv.

Subliniem că nu este suficient doar să fie descrise aceste efecte, ci trebuie să se prevadă măsuri de reducere și, în ultimul caz, de compensare a lor. Pe de altă parte, informațiile prezentate în raportul de mediu privind acest punct reprezintă o bază de discuții în cadrul consultațiilor transfrontiere. Ca atare, atât potențialele efecte semnificative transfrontiere cât și măsurile de reducere și compensare a lor trebuie tratate pe larg și argumentate din punct de vedere științific și tehnic.

8. **Măsurile propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet posibil orice efect advers asupra mediului al implementării planului sau programului** - Scopul punctului 8 este de a asigura că raportul de mediu tratează modul în care sunt compensate efectele adverse semnificative descrise. Măsurile care sunt avute în vedere la acest punct nu sunt detaliate, însă acestea pot fi măsuri preconizate sau recomandate în P.U.G. Municipiul Constanța sau măsurile discutate în raportul de mediu. Trebuie amintit că măsurile de compensare pot avea ele însele efecte adverse asupra mediului, care trebuie descrise. Metodele de compensare în legătură cu evaluarea impactului asupra mediului pentru proiecte pot fi folositoare în evaluarea de mediu pentru planuri/programe.
9. **Expunerea motivelor care au condus la selectarea variantelor alese și o descriere a modului în care s-a efectuat evaluarea, inclusiv orice dificultăți (cum sunt deficiențele tehnice sau lipsa de know-how) întâmpinate în prelucrarea informațiilor cerute** - Informațiile privind selectarea alternativelor sunt esențiale pentru a înțelege de ce au fost evaluate anumite alternative, precum și legătura lor cu P.U.G. Municipiul Constanța. Descrierea metodelor folosite în evaluarea alternativelor folosește la "judecarea" calității informațiilor, rezultatele și gradul în care acestea sunt "de încredere". Analiza dificultăților întâmpinate clarifică, de asemenea, aspectele menționate. Este recomandat să se trateze modul în care dificultățile întâmpinate au fost depășite.

10. **Descrierea măsurilor avute în vedere pentru monitorizarea efectelor semnificative ale implementării planului sau programului, în concordanță cu art. 27 a HG 1076/2004** - Conform prevederilor art.27, sunt monitorizate efectele semnificative asupra mediului ale implementării planului/programului și întrucât aceste efecte sunt specificate la punctul 6, raportul de mediu trebuie să conțină o descriere a modului în care se va realiza monitoringul acestora. Descrierea trebuie să se refere și la programele și instalațiile de monitorizare existente, în cazul în care acestea urmează a fi folosite. Menționăm că există o oarecare suprapunere între punctul 10 și prevederile art.33 alin.(1) lit.c) care solicită furnizarea de informații privind “măsurile decise privind monitorizarea efectelor asupra mediului”. Este evident că nici o declarație definitivă despre măsurile finale de monitorizare nu poate fi făcută atât timp cât raportul de mediu nu a fost elaborat, din moment ce nu s-a definitivat conținutul planului/programului și, în orice caz, conținutul raportului de mediu face obiectul prevederilor art.20 alin.(3) și (4). De asemenea, în unele situații, este necesar ca programele și instalațiile de monitorizare să fie adaptate în timp ce implementarea P.U.G. Municipiul Constanța progresa.
11. **Un rezumat fără caracter tehnic al informației furnizate conform prevederilor prezentei anexe** - Scopul rezumatului netehnic este de a face ușor de înțeles și accesibile publicului general și celor implicați în procesul de luare a deciziilor rezultatele și aspectele cheie ale raportului de mediu. Rezumatul poate fi parte a raportului, dar ar fi de ajutor să fie disponibil și ca document separat în scopul asigurării unei largi diseminări.
- ▶ **Raportul de mediu va fi completat, dacă va fi cazul, în urma procedurilor de evaluare de mediu.**

IV. CERINȚE TEHNICE PRIVIND SUPORTUL DE DATE GEOSPAȚIALE

Municipiul Constanța își propune integrarea informațiilor de urbanism într-un sistem informatic GIS ("geographic information system"). Obiectivul general al implementării acestui sistem informatic este realizarea unei baze de date georeferențiată care să permită posibilitatea de consultare a Planului Urbanistic General, precum și îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor furnizate de către administrația publică la nivelul Municipiului Constanța, de reducere a duratei de livrare a serviciilor publice în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului, respectiv autorizării construcțiilor, avizării documentațiilor de urbanism de tip PUZ, PUD ca urmare a solicitărilor cetățenilor și instituțiilor.

Scopul sistemului informatic este de a consolida capacitatea administrativă în ceea ce privește managementul calității și promptitudinea în furnizarea serviciilor publice din cadrul Instituției Arhitect Șef al Municipiului Constanța. Pe lângă implementarea unor tehnologii informaționale moderne, se dorește formarea și calificarea funcționarilor publici în vederea reducerii duratei de livrare a serviciilor publice.

Aceste scopuri pot fi atinse prin:

- ▶ unificarea tuturor informațiilor gestionate de administrația publică din Municipiul Constanța în domeniul urbanismului într-o bancă de date unică la nivel instituțional, numită Banca de Date de Urbană (B.D.U.);
- ▶ aplicația informatică G.I.S. care va permite:
 - vizualizarea și actualizarea permanentă a informațiilor privind documentațiile de urbanism, pe mai multe posturi de lucru;
 - realizarea de analize și simulări pe baza unor indicatori de dezvoltare cu posibilitatea de evidențiere a efectelor diverselor scenarii de dezvoltare posibile;
 - realizarea de hărți tematice parametrizate care să permită selectarea într-o interfață simplă a indicatorilor urmăriți și a anului și actualizarea automată a conținutului hartă;
 - suport pentru consultarea publică înainte de avizarea și aprobarea documentațiilor urbanistice la nivelul autorității

IV.1 Achiziția de servicii în vederea actualizării fondului de date geo-spațiale necesare actualizării Planului Urbanistic General

Elaboratorul documentației de actualizare a Planului Urbanistic General va identifica sursele de date, gradul de acoperire cu informații la nivelul întregului municipiu și a stării informației, a straturilor de informații relevante pentru scopul proiectului și care vor fi transpuse în format digital.

Pentru a valorifica informațiile existente în sistemele informatice ale Municipiului Constanța, prestatorul va realiza analiza bazelor de date existente.

De câte ori este posibil, se va încerca obținerea de date din surse publice și fără costuri, pe bază de protocol încheiat cu diverse instituțiile publice, conform prevederilor legale, condiționat de respectarea cerințelor calitative și cantitative aferente modelului de date geospațiale proiectat. Vor fi achiziționate date din surse comerciale doar în situația când nu poate fi identificată nici o sursă publică și gratuită de date, iar achiziția acestor seturi de date se va face de către Beneficiar, prin procedură de achiziție separată, pe baza specificațiilor formulate în cadrul proiectului.

Elaboratorul documentației de actualizare a Planului Urbanistic General va fi responsabil de prelucrarea și preluarea datelor geo-spațiale din documentațiile de urbanism, studiile de fundamentare sau alte surse. Operațiile de culegere a datelor vor fi realizate cu respectarea regulilor de transpunere a informațiilor în format geospațial, cu păstrarea topologiei datelor, a regulilor de interpretare a informațiilor din conținutul cadru de realizare a planurilor de urbanism.

IV.2 Modelul de date geo-spațiale în care vor fi stocate rezultatele procesului de proiectare urbanistică

Elaboratorul documentației de actualizare a Planului Urbanistic General va defini straturile de informații care vor constitui fondul de date și va fi responsabil de crearea bazei de date ca model standard necesar pentru gestiunea noului plan de urbanism (PUG actualizat Municipiul Constanța) și ulterior ca standard și pentru restul planurilor de urbanism de tip PUZ/ PUD.

Modelul de date geo-spațiale va fi astfel structurat încât să permită extragerea reglementărilor de urbanism și perioada de aplicabilitate a acestora, dar și evoluția în timp a modificărilor apărute, incluzând attribute care permit gestiunea versiunii informației.

Acest model va respecta principiile specifice bazelor de date, dar și structura elementelor spațiale obligatorii într-un Plan Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism.

Prestatorul va face și o propunere de standardizare a documentațiilor de urbanism și a modului de recepție a documentațiilor de urbanism ulterioare, pentru eliminarea

costurilor suplimentare pentru includerea acestora în sistemul informatic. Propunerea privind standardul de elaborare a planurilor de urbanism va fi creată urmărind respectarea reglementărilor metodologiei de elaborare a planurilor de urbanism și având în vedere specificațiile cu privire la recepția documentațiilor de urbanism livrate de către proiectanți. Aceste specificații vor avea ca scop reglementarea modului de întocmire a documentațiilor de urbanism de tip PUG, PUZ, PUD, în format digital, unitar la nivelul Municipiului și care să respecte reglementările în vigoare. Documentația de standardizare va conține descrierea seturilor de date care vor fi livrate în format digital și regulile privind modul de organizare a datelor, descrierea seturilor de date și atributele asociate elementelor geospațiale. Documentația de standardizare va fi supusă aprobării Municipiului Constanța pentru a fi inclusă în proiectele viitoare de realizare a planurilor de urbanism.

IV.3 Sistemul informatic de gestiune a Bazei de Date Urbane

După culegerea de date și definirea modelului de date geo-spațiale, informațiile vor fi verificate din punct de vedere al consistenței (acoperirii cu informații grafice și atribut) și al topologiei, pentru a identifica și corecta eventualele neconformități.

Elaboratorul documentației de actualizare a Planului Urbanistic General va dezvolta un sistem informatic integrat la cheie (software și servicii), cu unic integrator pentru realizarea compatibilității și integrării tuturor componentelor sistemului.

Soluția informatică furnizată va fi implementată într-un cadru metodologic standardizat, care să urmărească etapele de analiză, proiectare, dezvoltare, instalare, configurare și tranziție în producție specifice implementării unui sistem informatic.

Componentele Sistemului informatic de gestiune a Bazei de Date Urbane:

- ▶ soluție informatică pentru gestiunea activității și a documentațiilor de urbanism
- ▶ platformă de servicii electronice pentru cetățeni

Sistemul informatic de gestiune a Bazei de Date Urbane va permite:

- ▶ asigurarea datelor și informațiilor de reglementare în vigoare aplicabile în orice zonă de interes la nivel municipiului și consultarea documentelor emise de administrația publică și a documentațiilor de urbanism în vigoare;
- ▶ facilitarea obținerii de informații privind documentațiile de urbanism aprobate, în vigoare într-o anumită zonă de interes, prin consultarea direct în hartă atât a planșelor aferente documentațiilor de urbanism, cât și prin extragerea automată din hartă pe baza poziției amplasamentului studiat, a regulamentului de urbanism aplicabil, pe baza informațiilor din documentația PUG aprobată, în vigoare;
- ▶ aplicarea facilă a regulamentului local de urbanism prin suprapunerea spațială într-o zonă de interes și reducerea erorilor datorate interpretărilor factorului uman și

volumului prea mare de informații, prin automatizarea acestei activități și prin realizarea unor legături geospațiale care permit corelarea tuturor categoriilor de informații;

- ▶ reducerea volumului de muncă pentru funcționarii publici în procesul de identificare a documentelor, analiză și interpretare pentru activități de emitere a certificatelor de urbanism și a autorizațiilor de construire la nivel municipiului;
- ▶ crearea unei soluții geospațiale capabile să prelucreze un volum mare de informații necesare gestionării eficiente a teritoriului, inclusiv datele privind documentele emise de administrația locală de tip certificat de urbanism și autorizație de construire;
- ▶ facilitarea serviciilor de răspuns la sesizări sau solicitări din partea petenților și reducerea timpului de răspuns;
- ▶ realizarea de analize și simulări pe baza unor indicatori de dezvoltare; datele existente în BDU vor fi folosite la elaborarea scenariilor și prognozelor pentru a evalua impactul pe care acestea îl generează;
- ▶ suport pentru fundamentarea politicilor de dezvoltare locală;
- ▶ realizarea unei hărți digitale a teritoriului municipiului și publicarea acestei hărți prin portalul Internet al instituției;
- ▶ posibilitatea oferită cetățenilor de a identifica pe harta municipiului, publicată prin Portalul Internet, a diverselor obiective de utilitate publică și de a consulta documentații de urbanism;
- ▶ crearea nomenclatoarelor unice pentru artere și numere administrative care să fie utilizate de restul sistemelor informatice din cadrul municipiului.

Prestatorul va asigura suport tehnic în perioada de garanție și post-garanție, pentru constatarea defecțiunilor în funcționarea aplicației și remedierea acestora.

V. CONCLUZII

Prezenta temă de proiectare are scopul de a stabili cadrul conceptual și metodologic de actualizare a Planului Urbanistic General al Municipiului Constanța.

Condiția specifică a acestui teritoriu (oraș-costier / oraș-port), rolul și vocația sa teritorială (motor de dezvoltare regională, element central al celei de-a doua aglomerații urbane la nivel național) și dimensiunea sa strategică (oraș frontieră al U.E., cel mai important port la Marea Neagră), impun o abordare specifică a Planului Urbanistic General.

Ritmul accelerat de schimbare a contextului economic și politic la scară regională și internațională, necesitatea utilizării eficiente a resurselor de finanțare interne și europene, precum și nivelul ridicat al competitivității dintre teritorii, implică mai mult ca în trecut necesitatea unei abordări integrate, strategice și flexibile, care să poată răspunde provocărilor pe termen mediu și lung.

Poziția strategică a Municipiului Constanța la nivel național / european și potențialul său de dezvoltare economică pot fi fructificate doar printr-o planificare teritorială riguroasă care să integreze vertical (la toate scările teritoriale) și orizontal (pe toate palierele de abordare) obiectivele, programele și proiectele stabilite de Strategiile de Dezvoltare, stabilind dimensiunea spațială a acestora, protejând elementele de patrimoniu natural și construit, întărind și valorificând elementele de identitate locală (socială, economică) cu rol deosebit în creșterea competitivității și garantând sustenabilitatea dezvoltării urbane (cf. Capitolul I Introducere – Dimensiunile europene, naționale, regionale și locale).

Cele trei paliere de abordare ale Planului Urbanistic General: **CONSTANȚA METROPOLĂ EUROPEANĂ**, **CONSTANȚA DESTINAȚIE TURISTICĂ EUROPEANĂ** și **CONSTANȚA ORAȘ-PORT** și **CENTRU de AFACERI INTERNAȚIONAL**, se adresează celor trei categorii de actori urbani care au un rol fundamental în conturarea evoluției acestui teritoriu: locuitorii, turiștii și investitorii / portul. Aceste trei categorii de actori, care sunt evidențiate și în Strategia de Dezvoltare a Polului Național de Creștere Constanța se poziționează astăzi în contexte spațiale diferite a căror tangență sau suprapunere generează conflicte latente sau vizibile datorate competiției pentru utilizarea resurselor de teren disponibile. Aceste conflicte se manifestă cu predilecție în zonele de limită, care au fost denumite în această temă **TERITORIILE DE INTERFERENȚĂ**: frontul la apă și limita oraș-port. (cf. Capitolul II Date de Temă – Paliere de abordare a P.U.G.)

Găsirea soluțiilor de armonizare a intereselor spațiale între actorii urbani, în beneficiul acestora și al orașului, atât din punct de vedere spațial cât și funcțional reprezintă o prioritate a Planului Urbanistic General. Deși tendințele globale au condus în timp la o separare spațială între oraș și port (datorită modificărilor în tehnologia de transport), se observă în prezent o schimbare de trend, apropierea dintre acestea comportând numeroase beneficii, atât din punct de vedere al imaginii cât și din punct de vedere economic. Trei dintre cele mai importante orașe-port din vestul

europeni (Antwerp, Rotterdam și Hamburg) au demarat un proces de integrare spațială și de imagine cu portul lor, acesta devenind parte din brand-ul urban, interfață globală a orașului și motor de dezvoltare economică. Activități recreaționale, culturale și diverse evenimente se desfășoară astăzi în zone ex-portuare sau în zone aflate la limita portului.

Pe de altă parte, turismul reprezintă pentru orașele-costiere o resursă foarte importantă de dezvoltare economică și urbană. Modificarea opțiunilor consumatorului din segmentul turistic spre o mai mare varietate de activități, impune o diversificare a ofertei, eliminând tendințele din trecut de separare a zonelor turistice de cele urbane, favorizând integrarea dintre populație rezidentă și vizitatori. Resursele de patrimoniu cultural și natural, spațiile culturale și evenimentele reprezintă puncte de interes comun între rezidenți și vizitatori, valorificarea acestora conducând la creșterea habitabilității și accelerarea dezvoltării economice locale.

Frontul la apă și limita oraș-port reprezintă resursele spațiale principale pentru integrarea activităților celor trei categorii de actori urbani asigurând colaborarea între aceștia, transformând conflictele în sinergii. Din acest motiv studiile de fundamentare privind frontul la apă și silueta urbană vor fi fundamentale pentru elaborarea Planului Urbanistic General.

Competitivitatea accentuată între teritorii, evocată mai sus, impune și o modificare a profilului economic al orașului-port prin favorizarea sectorului terțiar și cuaternar și a orientării în segmentul secundar către clustere industriale cu valoare adăugată mare, în care inovația, producția și logistica sunt juxtapuse compact, în care reciclarea deșeurilor și managementul integrat asigură o reducere masivă a poluării și condiții sustenabile de dezvoltare.

Utilizarea resurselor de teren rezultate din reconversia unor zone destructurate unde nu mai există activități sau activitățile existente sunt neperformante, zone care reprezintă astăzi bariere majore provocând segregare spațială și socială, va asigura protejarea patrimoniului natural și a resurselor de teren agricol, evitându-se astfel extinderea necontrolată a intravilanului și eliminându-se treptat sursele de poluare vizuală și de mediu.

Integrarea parcurilor naturale, spațiilor verzi urbane și infrastructurilor de agrement și sportive, precum și reabilitarea spațiilor publice va conduce la utilizarea mai intensă a acestora, la multiplicarea interacțiunilor sociale și la constituirea unei populații rezidente cultivate, sănătoase și performante la locul de muncă.

Definirea identității cartierelor și a rețelei zonelor protejate / arheologice, însoțită de măsuri de eliminare sau diminuare a disfuncționalităților, echipare corespunzătoare cu servicii publice și reglementare a intervențiilor viitoare, va garanta o dezvoltare coezivă și incluzivă a teritoriului, punerea în valoare a specificului local și protecția patrimoniului construit.

Contextul conceptual de abordare a Planului Urbanistic General determină și introducerea unor capitole specifice în Conținutul P.U.G. (studii de fundamentare specifice, analize specifice), care completează metodologia clasică de elaborare a acestuia. (cf Capitolul III – Conținutul și structura P.U.G. – Studii de fundamentare specifice, Stadiul actual al dezvoltării urbane etc...)



În epoca globalizării și standardizării, teritoriile cu identitate conturată și dezvoltare integrată, bine conectate și accesibile, sunt atractive pentru forța de muncă înalt-calificată (datorită habitabilității), pentru investițiile străine directe (datorită predictibilității), pentru antreprenorii locali (datorită oportunităților) și pentru turiști / vizitatori (datorită diversității).

Obiectivul principal al Planului Urbanistic General este conturarea identității Municipiului Constanța pe cele trei paliere de abordare (ținând cont de punctele tari și slabe, oportunități și amenințări), stabilind cadrul spațial de realizare a obiectivelor strategice și asigurând un context stabil și adaptabil pentru dezvoltarea urbană viitoare.

Întocmit,
arh. Matei BOGOESCU

Coordonat,
arh. Bogdan BOGOESCU