



Statuia Sf. Florian – monument de artă plastică.
Elementele de semnalizare auto opturează imaginea monumentului .

- Zonă cu potențial peisagistic deosebit neexploată și neamenajată conform cu valoarea ei: centura verde din jurul corpului principal al localității, formată din terenurile degradate și potențial inundabile dispuse de-o parte și de alta a canalului de centură ar putea fi plantate și amenajate pentru activități de agrement și recreere

2.8.6. PROBLEME PRIVIND FONDUL DE LOCUINȚE ȘI INSTITUȚII PUBLICE EXISTENTE

- Fond de locuit insuficient în raport cu necesitățile și cerințele populației. La Primăria Jimbolia sunt înregistrate cca 500 cereri de locuințe
- Valoarea relativ mică a indicelui de confort: 15 mp locuibili/persoană
- Fond construit aflat predominant în stare mediocră (cca 80%), multe din acestea având durata de serviciu depășită, necesitând lucrări de întreținere, consolidare și reabilitare
- Cartiere deficitare în instituții și servicii publice (școli, grădinițe, etc): Cito, Futok;
- Zone de locuințe situate în afara trupului principal al localității, neechipate, lipsite de dotări și care prezintă atractivitate scăzută pentru locuire: zona Rapova, zona Begruzzi.
- Terenuri inundabile, impropriei construirii de locuințe în intravilanul existent;
- Intervenții noi în zona cu valoare arhitectural-urbanistică, care alterează calitatea și coerența ansamblului (vezi pag 59)

2.8.7. CONDIȚII NEFAVORABILE ALE CADRULUI NATURAL NECESAR A FI REMEDIATE PRIN LUCRĂRI HIDROTEHNICE

Nivelul mediu al apelor freactice este la cca 1,5 m față de suprafața terenului iar în perioadele de maxime precipitații, nivelul se poate aprecia la cca 0,5 – 1 m, foarte aproape de suprafața terenului. Din această cauză fondul construit prezintă igrasie.

Sunt necesare măsuri de îmbunătățire a sistemului hidrotehnic. Canalul de centură al orașului care preia apele pluviale are porțiuni împotmolite.

2.8.8. DISFUNȚIONALITĂȚI ÎN REȚEAUA CĂILOR DE COMUNICAȚIE ÎN TERITORIU

Prin dezvoltarea accelerată în ultima perioadă a tuturor ramurilor de activitate, activităților social-economice și comerciale, s-au creat în momentul de față o situație de creștere accentuată a circulației rutiere care se desfășoară în oraș.

Aceasta creează unele efecte negative ca de exemplu

- scăderea fluenței traficului rutier
- poluarea fonică și chimică a mediului
- scăderea siguranței circulației

În aceste condiții se impune utilizarea rețelei stradale existente în condiții cât mai eficiente, prin măsuri adecvate de organizare și dirijare a traficului precum și prin accelerarea procesului de întregire și dezvoltare a tramei stradale majore.

Dintre disfuncționalitățile majore, ale circulației rutiere amintim:

- a. dirijarea circulației traficului greu de mărfuri precum și a traficului de tranzit prin trama stradală din centrul orașului fapt ce afectează fluența, poluează mediul, perturbă circulația locală, aglomerează intersecțiile; mărește timpul de

tranzitare pentru traficul de acest fel – creșterea consumurilor de carburanți și a costurilor de transport.

- b. procentul ridicat (de cca 47,30%) al străzilor cu îmbrăcămintea din macadam și din pământ
- c. existența a 3 pasaje de trecere la nivel peste calea ferată. Circulația auto se desfășoară anevoios peste două din aceste pasaje iar la al treilea pasaj circulația auto este întreruptă, nefiind posibilă decât circulația pietonală și cea de cicliști
- d. absența transportului în comun local
- e. insuficienta prezență a sistemelor de semnalizare corespunzătoare pentru dirijarea traficului
- f. absența pistelor de cicliști
- g. siguranța diminuată a circulației generată de învechirea sistemelor de semnalizare, marcaje, etc.
- h. starea precară a drumurilor de legătură dintre localitățile învecinate
- i. afectarea valorii monumentului de artă plastică Statuia Sf. Florian, prin amplasarea necontrolată a elementelor de semnalizare a circulației (vezi pag 60)
- j. starea precară a unor trotuare și alei pietonale
- k. starea degradată a rigolelor și șanțurilor

2.8.9. ASPECTE CRITICE LEGATE DE GRADUL DE ECHIPARE EDILITARĂ

Alimentarea cu apă

Sistemul centralizat de alimentare cu apă are utilaje (echipamente) nefiababile, tehnologia de tratare depășită, ducând la mari cheltuieli de întreținere și exploatare, rețele de distribuție subdimensionate și corodate.

- înlocuirea rețelilor din forajele de alimentare cu apă și stația de tratare
- rețehnologizarea uzinei de apă (stația de tratare)
- înlocuirea majorității rețelilor de apă existente

Canalizare menajeră

Rețeaua de canalizare menajeră nu există pe majoritatea străzilor

- execuția de rețele de distribuție pe străzi

Canalizarea pluvială

Sistemul de rețele stradale de șanțuri și rigole este parțial nefuncțional

- refacerea, completarea, decolmatarea și execuția de podețe în sistemul de rețele de șanțuri ape pluviale

Alimentarea cu energie termică

Nesatisfacerea necesităților din punct de vedere al cantității de energie și al programului. Motive:

- sursele locale de apă apotermală au ajuns la debit și temperaturi scăzute
- starea tehnică necorespunzătoare a centralelor termice
- uzura avansată a rețelei termice
- rețele aeriene care deteriorează aspectul arhitectural-urbanistic al localității

Alimentarea cu gaze

- Rețele aeriene ce compromit aspectul arhitectural-urbanistic al zonei și

crează disfuncționalități (împiedică accesul la unele parcele încă neconstruite (vezi str. Spre Nord)

2.9. NECESITĂȚI ȘI OPTIUNI ALE POPULAȚIEI

În urma documentării pentru analiza critică a situației existente, prin discuțiile directe cu reprezentanții conducerii locale, conducerile unităților economice și prin consultarea cu alți factori interesați în dezvoltarea economică și socială a orașului au rezultat necesitățile opțiunile și punctele de vedere ale acestora, elemente esențiale în soluționarea în cadrul Planului Urbanistic General a problemelor legate de viața orașului și de dezvoltarea în perspectivă.

Au fost analizate deficiențele dotării existente a orașului stabilindu-se necesarul de fond de locuințe, completarea echipării edilitare, aspecte legate de integrarea în economia de piață, privatizarea.

Rezultatele acestor analize au constituit elemente de temă pentru elaborarea Planului Urbanistic General al orașului Jimbolia.

X

3. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ

3.1. EVOLUȚIA POSIBILĂ, PRIORITĂȚI

Potențialul natural și uman existent corelat cu opțiunile populației, consultările cu factorii interesați, conturează o evoluție posibilă a orașului Jimbolia.

Prioritățile în cadrul dezvoltării orașului sunt:

- introducerea în intravilan a unor suprafețe de teren proprietate particulară sau suprafețe din patrimoniul primăriei destinate construcției de locuințe, unităților economice – zonă liberă
- îmbunătățirea fondului construit. Expertizare în vederea consolidării clădirilor aflate în stare mediocră sau rea, reparații capitale, modernizări
- declararea și clasificarea zonei cu valoare arhitectural – urbanistică și istorică “zonă istorică urbană” și a clădirilor valoroase: “clădiri cu valoare arhitectural – ambientală” și luarea măsurilor de protejare, renovări, restaurare a clădirilor cuprinse în aceste zone, pentru stoparea degradării patrimoniului valoros
- construirea de locuințe sociale
- modernizări și împietruiri de străzi
- amenajarea și dotarea tehnică a intersecțiilor
- devierea traficului greu și de tranzit din centrul orașului și pregătirea traseelor propuse la cap. “Organizarea circulației și a transporturilor”
- extinderea cimitirului
- amplasament nou pentru deponeul de gunoi menajer în afara orașului
Tehnologie modernă
- extinderea rețelei de canalizare
- retehnologizarea uzinei de apă
- reducerea poluării la sursă

3.2. ÎMBUNĂTĂȚIREA RELAȚIILOR ÎN TERITORIU

Dezvoltarea economico – socială va activa relațiile dintre oraș și teritoriile vecine. Se vor amplifica relațiile în cadrul activităților industriale, agricole, a activităților de recreere și turism. Orașul Jimbolia are un rol intercomunal fiind un centru polarizator pentru comunele din jur. Fiind un oraș de tranzit spre Jugoslavia, cu relații atât pe vale ferată cât și pe DN 59 A și DN 59 V, se impun măsuri de îmbunătățire a acestora relații prin devierea traseelor majore rutiere, acestea străbătând în prezent centrul localității și perturbându-l.

Traseul propus al DN 59 A în vederea devierii traficului de tranzit străbate teritoriul administrativ prin partea de est și sud a localității.

Traseul DN 59 C păstrează un tronson în intravilanul localității, dar este deviată circulația din centru. Traseul nou propus este paralel cu calea ferată la nordul acesteia până la limita intravilanului, apoi străbate zona de activități economice până la ieșirea din intravilan spre Comloșu Mare. Oferă acces la zona de agrement din nordul localității.

Dezvoltarea și modernizarea tramei stradale, va aduce îmbunătățiri în deplasările pentru muncă și relațiile din teritoriul orașului.

Completarea dotărilor orașului cu instituții publice și echipamente conform unui oraș cu rol intercomunal, va contribui la creșterea rolului orașului în rețeaua de localități a județului.

3.3. DEZVOLTAREA ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

3.3.1. ACTIVITĂȚI INDUSTRIALE, DEPOZITARE, CONSTRUCȚII

Etapa de tranziție la economia de piață, în cadrul căreia se acționează în mod liber autonom și eficient este caracterizată prin disfuncționalități importante la nivelul structurilor economice, inițiativa intervențiilor fiind mai puțin previzibilă fiind dependentă în special de interesele private ale diverșilor investitori. În aceste condiții dezvoltarea factorului economic este lentă, dezvoltare posibilă mai ales printr-o reorganizare tehnologică a industriilor existente și mai puțin prin investiții noi. Introducerea tehnologiilor noi, modificările structurale, desființările unor unități economice au produs și va produce și în continuare un impact asupra orașului în sensul desființării de locuri de muncă în activitățile productive, dar s-au mărit și se vor mări în continuare în instituții publice, servicii și comerț. Se va disponibiliza forța de muncă necalificată, dar se va solicita în număr mai mare cea calificată.

Pentru absorbirea forței de muncă disponibile, orientarea către activitățile meșteșugărești mica industrie și servicii vor fi cele mai indicate soluții.

Se propune ca rezervele de teren liber precum și terenul construit rezultate din desființarea fabricii de cânepă SC CANABIS SA să fie destinate altor activități industriale și de depozitare, cu utilizarea, unde este posibil, a fondului construit existent. În zona adiacentă SC JIMTIM SA se pot înființa atât unități industriale cât și agricole.

Platforma din nordul localității poate fi completată cu unități economice industriale de depozitare, de construcții și agricole și pe terenurile libere cuprinse între fabrica SC CERAMICA SA și fosta fermă a CAP Jimbolia. Aceste două unități, prin desființarea lor oferă posibilitatea altor investitori de a utiliza o parte a fondului construit astfel în stare bună sau mediocră, pentru dezvoltarea unor activități industriale și de depozitare la CERAMICA și industriale, depozitare și agricole în incinta fostului CAP.

Existența acestor turnuri libere sau construite pe platforma industrială nord constituie o oportunitate de care se poate profita în sensul evitării amplasării de unități economice industriale și agricole în zona de locuit a orașului, sau în zona spațiilor verzi, evitând astfel apariția unor relații de incomodare între aceste zone funcționale.

Fosta fermă zootehnică a COMSUIIN situată în partea de vest a orașului poate fi utilizată pentru activități de depozitare sau industrie nepoluantă, situându-se în proximitatea zonei de locuit propuse.

Înființarea zonei libere în partea de est a orașului, cu acces din DN 59 A și CF va constitui în viitor un important factor de relansare economică, oferind avantaje administrației și populației locale (locuri de muncă, etc.), importatorilor și exportatorilor de mărfuri, investitorilor străini. Va contribui la dezvoltarea sectorului terțiar în localitate (servicii și comerț).

3.3.2. AGRICULTURA

Potențialul agricol determinat de calitatea terenurilor și de infrastructura existentă și viitoare necesită o anumită strategie și politici adecvate care să conducă la o valorificare superioară a acestui potențial, precum și la practicarea unei agriculturi durabile.

Este necesar să se urmărească:

- finalizarea procesului de privatizare
- dezvoltarea sectorului de servicii în agricultură
- sprijinirea executării lucrărilor pedo – hidro – ameliorative (ameliorarea construcțiilor hidrotehnice, modernizarea, deblocarea canalelor de desecare de dejecții provenite de la fermele zootehnice SC CONSUIIN Beregsău, etc.)
- optimizarea măririi exploatațiilor agricole
- optimizarea și calificarea forței de muncă

Sunt necesare măsuri de reducere a poluării la sursă în cazul COMSUIIN Beregsău.

3.3.3. DEZVOLTAREA ACTIVITĂȚILOR TURISTICE ȘI DE AGREMENT

Dezvoltarea zonei de agrement din partea de nord a orașului poate determina în viitor dezvoltarea activităților turistice.

Obiectivele turistice ale Jimboliei enumerate la cap. 2.2.4 conferă un deosebit potențial turistic orașului. Este necesară clarificarea problemelor juridice în cazul hotelului existent și punerea acestuia în funcțiune.

Sunt necesare măsuri de consolidare, restaurare sau renovare a monumentelor istorice, a clădirilor valoroase din zona istorică urbană și a celor cu valoare arhitectural – ambientală existente pentru a fi puse în valoare și a spori gradul de atractivitate al orașului pentru turism.

Dezvoltarea turismului are o deosebită importanță deoarece aceasta ar putea impulsiona dezvoltarea activităților din sectorul terțiar și crearea de noi locuri de muncă.

3.4. EVOLUȚIA POPULAȚIEI, ELEMENTE DEMOGRAFICE ȘI SOCIALE

3.4.1. ESTIMAREA EVOLUȚIEI POPULAȚIEI

Schimbările politico-economice care au tulburat întreaga viață socială motivează și starea de criză în comportamentul demografic. Prin disfuncționalitățile importante apărute la nivelul structurilor economice, inițiativa investițiilor fiind mai puțin previzibilă, creșterea populației este mai lentă, influențată de evoluția factorului economic.

Este de presupus că acest moment de criză va fi depășit, urmând o etapă de stabilizare în plan economic, care va conduce la o redresare și în planul socio-demografic.

O redresare a stării economice în etapa următoare, până în 2010 presupune și o îmbunătățire a sporului migrator, în sensul creșterii migrației către Jimbolia (populație provenită din comunele din jur sau din regiuni defavorizate ale țării).

Ținând cont de situația existentă și de considerentele de mai sus, se pot formula variante ale populației pentru următorii 10 ani, potrivit cărora componentele creșterii populației – sporul natural și migratoriu – vor avea contribuții diferite față de cele înregistrate până acum.

În varianta unei ușoare creșteri a sporului natural, sporul natural reintrând într-o stare pozitivă, se poate conta pe o relativă stabilizare a evoluției demografice. Ritmul anual de creștere poate fi de 2,5 ‰ însemnând o creștere de cca 27 de locuitori / an, ajungându-se ca în anul 2010 populația să numere 11.000 locuitori.

Varianta optimă de 11.800 locuitori în anul 2010, cu un ritm de creștere de 6 ‰ poate fi justificată de o creștere a sporului migrator datorat unei dezvoltări economice care ar atrage populația de la comunele de jur și din alte zone defavorizate ale țării, precum și o stopare a plecării localnicilor din oraș.

3.4.2. ESTIMAREA RESURSELOR DE MUNCĂ

În prezent, populația activă ocupată a orașului reprezintă cca 50 % din populația activă. Resursele de muncă se cifrează la cca 2.630 locuitori. Din acestea, o parte vor fi absorbite în activitățile industriale în curs de dezvoltare ale unităților SC VORO SRL și SC FAGI SRL.

În viitor, înființarea zonei libere și dezvoltarea activităților din sectorul terțiar (comerț, servicii, turism etc) ar putea oferi locurile de muncă necesare pentru activii localității.

3.5. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI A TRANSPORTURILOR

3.5.1. CIRCULAȚIA RUTIERĂ

Pentru identificarea sectoarelor din rețeaua stradală unde se înregistrează depășiri ale capacității de circulație s-a făcut o analiză a raportului între fluxurile de trafic actual și capacitatea dispozitivelor de circulație.

În acest scop, valorile fluxurilor de circulație au fost preluate din studiul de circulație și prognoză rutieră pe drumurile județului Timiș din anul 1996.

Pentru identificarea principalilor cureți de trafic s-a procedat la agregarea matricelor de trafic determinate în studiul de circulație.

Pe baza acestor elemente au fost elaborate propunerile de măsuri menite să conducă la eliminarea disfuncționalităților constatate în desfășurarea traficului actual.

A. Trasee pentru orientarea și dirijarea traficului de tranzit și a vehiculelor de marfă

Pentru eliminarea traficului de tranzit din rețeaua stradală a orașului s-a propus pentru etapa de perspectivă :

- ◆ un traseu nou de deviere a traficului de tranzit pe DN 59 A care începe de la intrarea în localitate cu un pasaj superior peste liniile de cale ferată se continuă pe izlazul comunal (în dreptul zonei libere) spre drumurile de exploatare dintre terenurile arabile de lângă stația de epurare, traseul se continuă pe lângă cartierul de locuințe RAPOVA, tot pe drumurile de exploatare, pe lângă canalele de desecare iar în partea de sud a localității cu o curbă de 150 m, se întâlnește din nou cu traseul actual DN 59 A. La stabilirea acestui traseu s-a avut în vedere:
 - intenția de a realiza un traseu cu o lungime cât mai mică
 - utilizarea drumurilor de exploatare existente și evitarea traversării parcelor arabile (aflate în proprietate privată și fiind caracterizate printr-o clasă de calitate superioară
 - evitarea traversării canalului Hcn 9/2 în lățime de 30 m, care ar presupune realizarea de poduri peste acesta
- ◆ un traseu nou de deviere a traficului de tranzit spre Jugoslavia (Kikinda) pe DN 59 C propus în partea de nord a localității și a liniei principale de cale ferată. Noul traseu se va desprinde din DN 59 A, va traversa linia ferată spre Grabaț cu un pasaj superior. Traficul din intravilan va fi dirijat pe str. Spre Lenauheim, apoi o stradă propusă în zona industrială, paralelă cu calea ferată și apoi pe Calea Kikindei, continuând în extravilan pe traseul actual al DN 59 C.

Până la realizarea în etapa 2000 – 2010 a acestor trasee ocolitoare, este necesară într-o primă etapă devierea traseului greu și de tranzit din centrul localității pe anumite străzi care au o capacitate de circulație adecvată. Se propun următoarele trasee:

- a) de pe DN 59 A se continuă pe str. Spre Est (pe lângă benzinărie și Depozitul PECO) apoi pe str. V. Babeș, B-dul Republicii și str. Conteșe Csekonics. În prima etapă până în 2000 – 2005 se propune ca str. Spre Est și str. V. Babeș pe o lungime de aproximativ 2 km să fie modernizate (asfaltate)
- b) de pe DN 59 A să se continue pe str. Spre Est urmând ca traseul să se desfășoare pe str. Slavici până pe str. Brâncoveanu (legătură spre platforma industrială și ieșirea spre DN 59 C)

B. Sporirea capacității de circulație a intersecțiilor

În conformitate cu STAS 10144/6-99 pentru intersecțiile cu fluxurile de circulație și alocarea timpurilor de trecere prin semaforizare.

Pentru mărirea capacității intersecțiilor se pot adopta, în funcție de intensitatea traficului următoarele măsuri:

- reglementarea priorității de trecere prin indicatoare
- modificarea geometriei intersecției pentru mărirea benzilor de acces și canalizarea traficului prin alocarea de benzi separatoare pentru vehiculele care există manevre de viraj
- realizarea iluminatului public în intravilanul localității.

C. Îmbunătățirea sistemului de semnalizare

a. Semnalizarea orizontală

Prin semnalizarea orizontală se realizează următoarele obiective:

- se definesc destinațiile suprafețelor carosabile
- se delimitează marginile benzilor carosabile
- se canalizează circulația la intrare în intersecții
- se reprezintă unele semne de circulație

Prin executarea corectă a semnalizării orizontale se obțin următoarele efecte:

- creșterea capacității de circulație a pietonilor dar și a autovehiculelor (în special în condiții de vizibilitate redusă sau condiții meteo nefavorabile)
- creșterea gradului de confort al călătoriei

În prezent semnalizarea orizontală în orașul Jimbolia este nesatisfăcătoare, ea fiind aplicată numai pe câteva artere mai importante.

Pentru executarea unitară și corectă a semnalizării orizontale și întreținerea curentă a acestora se recomandă elaborarea planurilor de marcaj pentru întreaga rețea stradală.

b. Semnalizarea verticală

Cel mai important și mai răspândit mijloc utilizat pentru reglementarea circulației pe rețeaua rutieră este sistemul de semnalizare verticală.

Principalele funcțiuni ale semnalizării verticale sunt:

- să permită orientarea în rețea a participanților și dirijarea lor către destinațiile dorite
- să impună participanților la trafic modalitatea de acțiune în vederea efectuării deplasărilor în condiții de siguranță
- să transpună în practică regimul de circulație prestabilit pentru traficul dinamic, pietonal și cel staționar
- să evidențieze locurile periculoase.

În timpul călătoriei, cea mai mare parte a timpului este alocată pentru controlul traiectoriei de deplasare a vehiculului, orientarea și semaforizarea ocupând numai cca 10 % din activitatea totală a conducătorului auto.

Prin urmare pentru a fi eficientă, semnalizarea verticală trebuie să se asigure percepția, recunoașterea și citirea indicatoarelor de către participanții la trafic într-un timp cât mai scurt.

Acest timp depinde de următorii factori:

- calitatea indicatoarelor și a elementelor de susținere

- locul și modul de amplasare a indicatoarelor
- starea de întreținere a sistemului de semnalizare.

Având în vedere rolul important pe care îl are semnalizarea verticală în procesul de reglementare a circulației, în condițiile creșterii continue a traficului rutier, se impune perfecționarea permanentă a sistemului de semnalizare.

S-a observat că o parte a indicatoarelor nu au calitatea și vizibilitatea necesară. Pentru remedierea acestor deficiențe se propun următoarele măsuri:

- înlocuirea indicatoarelor deteriorate sau de calitate necorespunzătoare
- amplasarea indicatoarelor în locuri în care să se asigure o vizibilitate maximă a lor de la distanțe cât mai mari
- iluminarea corespunzătoare a intersecțiilor și a trecerilor de pietoni
- verificarea și întreținerea permanentă a sistemului de semnalizare.

D. Propuneri legate de pasaje

În ordinea importanței pentru eliminarea disfuncționalităților în trama majoră a orașului Jimbolia se propun următoarele lucrări:

- realizarea unui pasaj peste linia ferată pe traseul drumului național DN 59 A la intrarea în oraș
- realizarea unui pasaj peste linia ferată pe traseul drumului județean DJ 594 spre localitatea Lovrin
- realizarea unor pasaje peste linia ferată pe traseul drumului național DN 59 C propus spre Comloșu Mare.

E. Alte propuneri importante sunt :

- a) Se propune modernizarea și trecerea în categoria a III – a cu 2 benzi de circulație a străzilor evidențiate în tabelul următor:

TABEL CENTRALIZATOR PRIVIND CLASIFICAREA STRĂZILOR PROPUSE

STRAZI DE CATEGORIA A III-A CU 2 BENZI DE CIRCULATIE

Nr	Artera	Sector	Lungime (m)
1	Str. P. Sander	Integral	440
2	Str. Cănopei	Integral	470
3	Str. G. Ceşbuc	Integral	140
4	Str. St. O. Iosif	Integral	150
5	Str. V. Goldiş	Integral	170
6	Str. V. Ţepeş	Integral	180
7	Str. G. Enescu	Integral	450
8	Str. V. Lucaci	De la Calea Mărăşeşti până la \cap cu str. Haşdou	350
9	Str. V. Alecsandri	Integral	375
10	Str. W. Goethe	Integral	120
11	Str. M. Kogălniceanu	Integral	120
12	Str. C. Porumbescu	Integral	375
13	Str. B. Bartok	De la str. Basarabiei până la \cap cu str. G. Enescu	510
14	Str. D. Ghorea	De la str. Basarabiei până la \cap cu str. G. Enescu	510
15	Str. S. Bărnuţiu	De la str. Basarabiei până la \cap cu str. G. Enescu	510
16	Str. M.I. Roată	De la str. Basarabiei până la \cap cu str. V. Lucaci	180
17	Str. I. Cuza	Integral	120
18	Str. V. Babeş	De la \cap cu str. E. Bartzer până la \cap cu str. spre Est	1000
19	Str. Bărzava	De la \cap cu B-dul Republicii până la \cap cu str. M. Eminescu	610
20	Str. spre Sud	De la \cap cu str. spre Vest până la \cap cu str. Timiş	250
21	Str. N. Bălcescu	Integral	400
22	Str. Recoltei	Integral	450
23	Str. Yager	Integral	60
24	Str. Saicâmilor	Integral	550
25	Aleea CRo	Integral	870
26	Str. I. Vidu	De la \cap cu str. Haşdou până la \cap cu str. E. Murgu	1000
27	Str. spre Est	De la \cap cu str. Timiş până la \cap cu B-dul Republicii	570
28	Str. M. Eminescu	De la \cap cu str. B. Babeş până la \cap cu str. spre Nord	1220
29	Str. St. Păvăţ	De la \cap cu str. T. Vladimirescu până la \cap cu str. spre Nord	680
30	Str. spre Nord	De la \cap cu str. spre Vest până la \cap cu str. P. Young	300
31	Str. A. Vlaşuţă	De la \cap cu str. spre Est până la \cap cu B-dul Republicii	1000
32	Str. Bucogi	De la \cap cu str. I. Vidu până la \cap cu str. spre Vest	180
33	Str. Basarabiei	Integral	500
34	Str. Albinelor	De la str. V. Alecsandri până la \cap cu Calea Mărăşeşti	450
35	Str. Griviţei	De la \cap cu str. Timiş până la \cap cu B-dul Republicii	570
TOTAL STRĂZI CATEGORIA a III-a		Integral	210
			15.610

- b) Se propune împietruirea tuturor străzilor de pământ existente în intravilanul oraşului
- c) Repunerea în circulaţie a porţiunii care face legătura cu gara (a intersecţiei B-dului Republicii cu str. I. Slavici)
- d) Mărirea intravilanului localităţii Jimbolia implică introducerea de străzi noi pentru accesul la zonele de locuinţe propuse
- e) Modificarea sistemului de semnalizare a intersecţiei B-dului Republicii cu str. T. Vladimirescu (pentru a nu stânjeni imaginea statuii Sf. Florian – înscris pe lista monumentelor de artă plastică.
- f) Pe traseele majore (B-dul Republicii, str. Contele Csekronics, str. T. Vladimirescu, str. I. Slavici, Calea Mărăşeşti şi pe Calea Kikindei spre zona de agrement, se propun piste de ciclişti
- g) În vederea construirii în viitor a sălii de sport în oraşul Jimbolia se vor dispune parcajele necesare în apropierea sălii, conform normelor, în funcţie de capacitatea sălii

3.5.2. TRANSPORTUL PE CALEA FERATĂ

Dezvoltarea economică şi comercială a oraşului Jimbolia implică o creştere a transportului de călători şi a transportului de mărfuri.

Pentru zona liberă se va amenaja un racord de cale ferată (care să o lege de Timişoara respectiv Iugoslavia).

3.5.3. TRANSPORTUL ÎN COMUN

Se propune înfiinţarea în etapa de perspectivă a unei linii de transport în comun pe traseul str. Csekronics, B-dul Republicii, Calea Moşilor.

3.6. ZONIFICAREA FUNCŢIONALĂ, STABILIREA INTRAVILANULUI

Extinderea zonei de locuit, a zonei pentru unităţi economice (zona liberă), a zonei pentru agrement, rezervele de teren prevăzute în zonele existente conduc la reglementarea destinaţiei terenurilor sub forma zonificării funcţionale, ţinând cont de funcţiunea dominantă a teritoriului.

Funcţie de mărimea şi complexitatea zonelor, teritoriul a fost împărţit în unităţi teritoriale de referinţă (U.T.R.); indicii şi prescripţiile obligatorii din Regulamentul aferent Planului Urbanistic General se regăsesc în piesele desenate.

Unităţile teritoriale de referinţă sunt delimitate în general de stăzile existente, elemente cadastrale, elemente ale cadrului natural şi cuprind zone cu aceleaşi caracteristici urbanistice. Totodată delimitarea U.T.R. coincide cu perimetrele pentru care se vor elabora planuri urbanistice zonale sau planuri urbanistice de detaliu.

Se propune includerea în intravilanul localităţii a următoarelor terenuri:

- suprafaţa de teren destinată dezvoltării zonei libere, conform proiectului "Studiu de prefezabilitate – zona liberă Jimbolia" proiect IPROTIM nr. 37299/030)

- terenul din partea de sud a localității destinat dezvoltării unei zone de locuințe individuale și dotări complementare
- stația meteo existentă
- suprafețe de teren destinate completării zonei de locuit în partea de vest a localității
- un teren neproductiv cu bălți situate în partea de nord a orașului, destinat completării zonei de agrement propuse
- firmele agro zootehnice SC JIMTIM SA și SC CONSUIN – Beregsău precum și zona de locuit și dotări situate la CLARII VII
- un teren construit aparținând SC COMNUTRIN , în extremitatea vestică a intravilanului

La stabilirea propunerilor de zonificare s-a avut în vedere criteriul evitării apariției unor relații de incompatibilitate sau incomodare între diverse zone funcționale. Astfel se propune evitarea amplasării de noi unități industriale și agricole în cadrul zonei de locuit sau zonelor verzi și folosirea oportunității create de lichidarea unor unități din platforma industrială nord pentru utilizarea terenurilor și clădirilor de către alți investitori.

Repartizarea suprafețelor pe trupuri din intravilanul propus se prezintă astfel:

Denumirea trupului	Suprafața (ha)
1. Orașul Jimbolia	845,08
2. Carteir Rapova	2,65
3. Stația Meteo	0,57
4. Ferme CLARII VII	55,20
Total teritoriu intravilan	903,50

Repartizarea suprafețelor din intravilanul propus pe zone funcționale este evidențiată în cadrul bilanțului teritorial:

ZONE FUNCȚIONALE	HA	%
1. Zona centrală și alte funcțiuni complexe de interes public	38,59	4,28
2. Zona de locuințe și funcțiuni complementare	344,455	37,97
3. Zona unității industriale și agricole. din care:	211,62	23,49
- unități industriale	110,51	12,27
- unități agricole	101,11	11,22
4. Zona de parcuri, recreere și sport	118,73	13,18
5. Zona de gospodărie comunală, cimitire	9,50	1,05
6. Zone cu destinații speciale și de echipare teritorială din care :	115,22	12,78
- căi de comunicație rutieră	92,84	10,30
- căi ferate	1,43	0,15
- construcții aferente lucrărilor tehnico – edilitare	15,27	1,69
- zonă cu destinații speciale	5,68	0,64
7. Alte zone (terenuri neproductive, ape, etc.)	65,39	7,25
TOTAL TERENURI INTRAVILAN PROPUȘ	903,50	100,00 %

3.7. REABILITAREA, PROTECȚIA ȘI CONSERVAREA MEDIULUI

Ca urmare a constatării degradării progresive a calității mediului natural și antropic, organismele internaționale ca ONU au reacționat lansând acțiuni menite a îmbunătăți cadrul nostru de viață.

Atât Conferința de la Rio de Janeiro (1992) cu lansarea "Agendei 21", cât și Conferința ONU HABITAT II (1992) pentru Dezvoltarea Durabilă a Așezărilor Umane – cu lansarea AGENDEI HABITAT, au recunoscut că dezvoltarea socio – economică trebuie să se bazeze pe un nou concept – conceptul de dezvoltare durabilă. Dezvoltarea durabilă a așezărilor umane obligă la o reconsiderare a mediului sub toate aspectele sale: economice, ecologice și estetice și accentuează caracterul de globalitate a problemicii mediului. Raportul mediu natural – mediu antropic trebuie privit sub aspectul modului în care utilizarea primului este profitabilă și contribuie la dezvoltarea celui din urmă.

Aplicarea măsurilor de reabilitare, protecție și conservare a mediului va determina menținerea echilibrului ecosistemelor, eliminarea factorilor poluanți ce afectează sănătatea și crează disconfort și va permite valorificarea potențialului economic.

3.7.1. PĂSTRAREA ȘI REFACEREA ECHILIBRULUI NATURAL PRIN ELIMINAREA SURSELOR DE POLUARE

A. Factorul de mediu: APA

- a. Măsurile de eliminare a sursei de poluare provocată de dejecțiile din batalurile fermei zootehnice SC Comsuin Beregsău de la Clarii Vii. Pentru această fermă a fost efectuat bilanțul de mediu care va sta la baza întocmirii viitorului program de conformare, în scopul reducerii poluării.
- b. Se propune închiderea actualei rampe de deșeuri a orașului și acoperirea cu sol fertil, înierbarea ei precum și realizarea unui deponeu ecologic bazat pe o tehnologie modernă, pe un alt amplasament (vezi planșa Reglementări). Acest amplasament este situat la o distanță corespunzătoare (conform normativelor în vigoare) față de intravilanul localității, evitând interferența acestuia cu raza de protecție sanitară a deponeului (R:1000 m)
- c. Se propune extinderea rețelei de canalizare pe întreg teritoriul orașului, eliminând astfel infiltrațiile în straturile freactice ale apelor menajere din gospodăriile populației.

B. Factorul de mediu: AERUL

- a. Prin măsurile de modernizare a unor străzi din oraș precum și de realizare a unor plantații de protecție de-a lungul drumurilor și străzilor, poluarea cu praf poate fi diminuată.
- b. Reducerea poluării la sursă prin re tehnologizare SC COMNUTRIN.
- c. Se impun măsuri de eliminare a poluării provocate de batalurile de dejecții de la fermele zootehnice ale Clarii Vii, bilanțurile de mediu stând la baza viitoarelor programe de conformare
- d. Poluarea cu gaze de eșapament va fi diminuată prin realizarea unor trasee rutiere de tranzit ocolitoare, ce va degreva localitatea de traficul de tranzit pe DN 59 A și DN 59 C. Se propun plantații de protecție de-a lungul străzilor și drumurilor existente și propuse.

- e. Pentru diminuarea zgomotului produs de circulația feroviară se propune realizarea de plantații de protecție între acestea și zona de locuit, cu avizul SNCFR - Regionala Timișoara

c. Factorul de mediu: SOLUL

Sunt necesare măsuri de re tehnologizare în vederea eliminării sursei de poluare reprezentate prin dejecții și nămolurile din baturile SC Comsuin Beregsău precum și cele deversate în canalele de desecare. Se impune decolmatarea acestor canale și re integrarea lor în sistemul de hidroameliorații din teritoriu.

3.7.2. CONSERVAREA ȘI PUNEREA ÎN VALOARE A PEISAJULUI

Se propun măsuri pentru păstrarea zonei de centură ce înconjoară nucleul central al localității, zonă specifică din punct de vedere urbanistic pentru orașul Jimbolia și punerea ei în valoare prin amenajări peisagere (plantări de arbori, arbuști, reamenajări ale malurilor canalului de centură). Această zonă în prezent, cu terenuri degradate, cu exces de umiditate are în potențial deosebit pentru dezvoltarea unor activități de odihnă și agrement.

Plantarea arborilor va avea efecte benefice asupra orașului și din punct de vedere al protecției mediului, constituindu-se perdele de protecție împotriva prafului agricol, și a celui provenit din circulația rutieră, precum și a zgomotului după realizarea centurii ocolitoare a DN 59 A.

Se propune plantarea de arbori și amenajări peisagere în zona de nord a localității ce dispune de bălți și terenuri libere destinate activităților de agrement, odihnă, pescuit sportiv.

3.7.3. PROTEJAREA PATRIMONIULUI – MONUMENTE ISTORICE, ANSAMBLURI VALOROASE DIN PUNCT DE VEDERE ARHITECTURAL – URBANISTIC

În afară de măsurile de protecție ale monumentelor istorice și de arhitectură existente este necesară protejarea unor ansambluri și obiecte de arhitectură valoroase. În acest sens se propune:

- Clasificarea ansamblurilor cu valoare arhitectural – urbanistică și istorică și declararea lor ca “zone istorice urbane” de interes local, cu scopul de a fi protejate. Delimitarea celor două zone este ilustrată în planșa nr. 41032/010 – 03 UAT “Reglementări – zonificarea teritoriului”
- Clasificarea construcțiilor cu valoare arhitectural – ambientală și protejarea acestora. Vezi anexa nr. 1.

În scopul protejării acestor clădiri se va urmări respectarea regulamentului local. În cazul construcțiilor din zonele istorice urbane și construcțiilor cu valoarea arhitectural - ambientală, autorizațiile de construire vor fi eliberate în urma obținerii avizului Comisiei Monumentelor istorice – județ Timiș.

Se impun măsuri de expertizare, renovare și restaurare a clădirilor valoroase aflate în curs de degradare.

Se propun măsuri de modificare a sistemului de semnalizare auto la intersecția B-dul Republicii cu str. T. Vladimirescu, deoarece actualul sistem contribuie la deteriorarea imaginii statuii Sf. Florian – monument de artă plastică (vezi imaginea de la pag 60)

75

**LISTA CLĂDIRILOR CU VALOARE ARHICETURAL – AMBIENTALĂ PROPUSE
PENTRU A FI PROTEJATE**

STRADA	NUMĂRUL CLĂDIRII
B-dul Republicii	2
Str. Ion Slavici	19, 21, 23, 32, 53, 54, 66, 128
Str. L. Rebreanu	28, 42, 43, 45
Calea Timișorii	45, 48, 53, 64, 75, 77, 80
Str. T. Vladmirescu	19, 20, 21, 31, 42, 45, 46, 106, 112
Str. Gh. Doja	28, 62, 63, 64, 67
Str. Lorena	23, 32, 50, 51, 53, 56
Str. Carol Diel	9, 12, 26, 30, 36, 49
Str. Peter Jung	1, 10
Str. Avram Iancu	28
-	Gara actuală, gara veche, capela cimitir

X

**3.8. FOND LOCUIBIL ȘI ORGANIZAREA STRUCTURALĂ A ZONEI DE
LOCUIT**

Propunerile Planului Urbanistic General pentru îmbunătățirea condițiilor de locuire din orașul Jimbolia sunt următoarele:

- modernizarea, renovarea și restaurarea construcțiilor existente care sunt în stare mediocră sau rea și care nu dispune de dependențele necesare
- sporirea gradului de confort al fondului de locuit în special în cartierele Cito și Ceramica de la 11 respectiv 10 mp/locuitor la peste 20 mp/locuitor. Creșterea gradului de confort implică și echiparea tehnico – edilitară corespunzătoare: extinderea rețelelor de canalizare și de alimentare cu gaze pe întreg teritoriul orașului
- construirea de locuințe sociale care să satisfacă cerințele locuitorilor cu venituri reduse. Primăria dispune de suprafețe de teren care pot fi ocupate cu locuințe vechi. Într-o primă etapă se propune realizarea unei clădiri de locuințe colective pe Calea Mărășești, cu un regim de înălțime maxim de P + 4 nivele mansardate.
- Stimularea construirii de locuințe individuale în mod grupat, pe anumite suprafețe libere indicate în planșa nr. 41032/010 – 03 – UAT. Astfel, terenurile propuse pentru dezvoltarea zonei de locuințe individuale sunt situate în partea de vest a localității și în partea de sud, pe un teren privat introdus în intravilan în acest scop. De asemenea se propune dezvoltarea unei zone de locuințe pentru week end în zona de agrement propusă în partea de nord a orașului. Stimularea construirii de locuințe individuale în mod grupat va favoriza posibilitatea de echipare tehnico edilitară a acestora.
- Sprijinirea procesului de regrupare a locuirii în trupul principal al orașului prin dezafectarea în timp a zonelor de locuit situate în afara lui și care nu dispun de echipare tehnico edilitară și de servicii și instituții publice corespunzătoare. Este cazul cartierului Rapova și Claii Vii. Acest proces este de lungă durată și necesită sprijin din partea admisitrației locale.

Semnalăm necesitatea unor studii geotehnice pentru terenul cu umpluturi pe care se intenționează să se construiască pe strada G. Enescu. Se recomandă construcții ușoare.

3.9. INSTITUȚII PUBLICE, SERVICII

Conform propunerilor de ierarhizare funcțională a localităților cuprinse în PATN (Planul de Amenajare a teritoriului național) – PATJ Timiș, orașul Jimbolia este un oraș cu rol intercomunal.

Se propune completarea dotării orașului conform necesarului unui centru intercomunal. Este vorba despre:

- dotări administrative: judecătorie, tribunal, sedii, asociații, agenție de protecția mediului
- dotări de învățământ: centre de formare adulți -recalificare.
- Dotări de sănătate: creșe
- Dotări de sport: sală sport, grădini publice, etc
- Dotări pentru turism; reamenajare hotel (60 locuri)

Pentru aceste dotări pot fi utilizate spații din fondul constituit existent, aflate în patrimoniul primăriei. Se propune construirea unei săli de sport de interes orășenesc pe un teren rezervat în acest scop în partea de nord a localității, între strada spre Nord, BEGA PAM SA și lini aferată.

3.10. SPAȚII VERZI, AMENAJĂRI SPORTIVE

Propunerile pentru amenajarea spațiilor verzi pentru agrement și a amenajărilor sportive sunt următoarele:

- măsuri de întreținere a parcului central. Protejarea stejarului ocrotit *Quercus Robur L.*
- măsuri vizând menținerea și întreținerea spațiilor verzi de aliniament din zona supralărgită a B-dului Republicii, în centrul orașului
- Menținerea și plantarea cu arbori a spațiilor verzi de aliniament din întreaga localitate
- Plantări de arbori și amenajări pentru activități de odihnă și agrement și sport a terenului din zona cu bălți în partea de nord a orașului. În această zonă se vor putea construi locuințe pentru week end, unități comerciale și de servicii pentru deservirea zonei
- Amenajarea zonei de cultură a nucleului central al orașului pentru activități de odihnă și agrement (prin dotarea ei cu alei de promenadă, bănci, pergole, plantări de arbori și arbuști, precum și reamenajări de maluri ale canalului de centură în scopul creării unei ambianțe atractive și creării unor spații diversificate și individualizate, cu puncte de interes în anumite zone.
- Se propune construirea unei săli de sport de interes orășenesc
- Plantații de protecție în partea de nord a orașului în proximitatea căii ferate, precum și în zona de protecție a cimitirelor pe o lățime de 50 m
- Plantații de protecție în zona fermelor zootehnice de la Clarii Vii, cu scopul diminuării efectelor poluării.

3.11. DEZOVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE

3.11.1. ALIMENTARE CU APĂ

Pentru alimentarea cu apă se propune dezvoltarea sistemului de captare, tratare distribuție.

Captarea se va dezvolta cu încă 4 foraje, unul imediat lângă F1 și 3 foraje numite F 10, F 11, F12, pe amplasamente noi.

Frontul de captare va ajunge la o capacitate de 74 l/sec, determinat pentru perspectiva anului 2050.

Aducțiunea existentă, între foraje și uzina de apă, în lungime de 3,5 km va trebui înlocuită având un grad mare de uzură.

Pentru forajele noi se va executa încă 1,2 km aducțiune.

Uzina de apă se va dezvolta printr-o nouă instalație de deferizare – demanganizare, cea existentă abandonându-se.

Se va executa în incinta uzinei de apă încă un rezervor de compensare $V = 1000$ mc și va reutiliza rezervorul existent $V = 200$ mc, de sub instalațiile de aerare – filtrare existentă. Stația de pompare treapta II se va reutiliza prin înlocuirea pompelor existente.

Pentru rețeaua de distribuție se propune menținerea a cca 12,1 km de rețea existentă și dezvoltarea prin execuția a 33,33 km de conducte noi și înlocuiri de conducte existente. Aceste prevederi de conducte se vor realiza pe străzile existente.

O dată cu realizarea noilor zone de locuințe prevăzute prin parcelări și alte dezvoltări se vor executa și pe noile străzi rețele de distribuție.

Pentru prevenirea risipei și pierderilor din rețelele interioare a consumatorilor este necesară contorizarea consumurilor la abonați.

3.11.2. CANALIZARE

Sistemul de canalizare se poate dezvolta prin extinderea rețelei de canalizare concomitent cu dezvoltarea capacității stației de epurare.

Pentru prima etapă se propune extinderea rețelei de canalizare cu condiția încadrării în capacitatea stației de epurare existente.

Deoarece extinderea rețelei de canalizare impune și executarea unor noi stații de pompare, aceste extinderi trebuie să se facă concomitent cu aceste stații care trebuie să fie amplasate în imediata apropiere a unei rețele de canalizare existente.

Având în vedere mărirea debitului evacuat, prin execuția de noi rețele de canalizare, extinderea stației de epurare devine prioritară datorită valorilor mari de investiție necesare.

Pentru evacuarea apelor pluviale se propun o serie de lucrări pentru îmbunătățirea funcționării sistemului existent.

Astfel, vor trebui refăcute complet rigolele stradale. Canalele de desecare – canalul de centură vor trebui reprofileate deoarece există tronsoane împotmolite. La traversări de străzi acolo unde nu sunt sau podețele existente sunt înfundate vor trebui executate noi podețe tubulare.

3.11.3. ALIMENTAREA CU ENERGIE ELECTRICĂ

Având în vedere că rețelele electrice în prezent sunt corespunzătoare din punct de vedere tehnic, asigurând consumurile actuale, numai apariția unor eventuale obiective noi care nu se pot prognoza, pot duce la extinderi de rețele de energie electrică.

În cazul în care în zona studiată vor apare astfel de consumatori, amplasarea lor se va face numai după analiza consecințelor energetice, făcut în colaborare cu furnizorul de energie electrică, care va rezolva toate problemele rezultate și va indica eventualele investiții care se impun în sistemul energetic al zonei analizate.

De asemenea, se va prevedea înlocuirea rețelilor stradale aeriene de joasă tensiune cu conductoare neizolate cu conductoare izolate torsadate precum și îmbunătățirea mijloacelor de măsurare și de urmărire a calității și consumului de energie electrică.

Se prevede de asemenea îmbunătățirea iluminatului public pe străzile localității, precum și realizarea unui iluminat artistic în zona centrală a orașului.

3.11.4. TELEFONIE, REȚELE TV ÎN CABLU

Modernizările viitoare sunt parte integrantă a strategiei ROMTELECOM pentru județul Timiș.

În funcție de această strategie și de cerințele impuse de dezvoltare a zonei se va trece la modernizarea etapizată a rețelilor existente, inclusiv extinderi de rețele și înlocuirea centralei existente cu una digitală.

În funcție de solicitările beneficiarilor rețeaua de televiziune în cablu se va extinde atât ca rețea cât și ca număr de programe solicitate.

3.11.5. ALIMENTARE CU CĂLDURĂ

Soluții privind îmbunătățirea asigurării încălzirii locuințelor și edificiilor publice

- reechiparea centralelor termice de vârf pentru funcționarea cu gaze naturale
- optimizarea sistemului de încălzire
- înlocuirea rețelilor termice cu izolație necorespunzătoare și a cazanelor cu randament necorespunzător
- contorizarea energiei termice livrată consumatorilor, începând cu populația
- extinderea consumului de gaze naturale în gospodăriile populației pentru încălzire și prepararea hranei
- se propune o centrală termică pentru "zona liberă".

3.11.6. ALIMENTAREA CU GAZE NATURALE

Propuneri privind asigurarea necesarului de alimentare cu gaze naturale a orașului Jimbolia.

- finalizarea lucrărilor de execuție prin extinderea rețelilor de gaze naturale către noi consumatori
- conducte de gaze naturale presiune redusă se va poza subteran astfel încât să fie supusă la cât mai puține restricții din partea terenului, instalațiilor și/sau obiectivelor existente sau viitoare amplasate în vecinătatea conductei

- trecerea centralelor termice de vârf și a celor mici și mijlocii pe consumuri de gaze naturale.

3.11.7. GOSPODĂRIE COMUNALĂ

Propunerile Planului Urbanistic General sunt următoarele:

- extinderea cimitirului localității pe un teren liber în proprietatea Consiliului Local
- desființarea actualei gropi de gunoi a orașului situată în cadrul intravilanului, incompatibilă cu funcțiunile din jur (rază de nocivitate: 1000 m). Acoperirea acesteia cu sol fertil și inerbare.
- Realizarea unui deponu ecologic pentru gunoiul menajer pe un amplasament situat în afara intravilanului, la o distanță de 2 Km de localitate, folosind un teren neproductiv aflat în proprietatea Consiliului local, cu acces din DN 59C. Suprafața necesară va fi stabilită în cadrul unui studiu de prefezabilitate.

3.12. REGLEMENTĂRI – PERMISIUNI ȘI RESTRICȚII

Prevederile Planului Urbanistic General se aplică conform Regulamentului aferent acestuia prin:

- prescripții generale la nivelul localității
- prescripții specifice zonelor funcționale, care cuprind permisiuni și restricții privind activitatea de construire din cadrul fiecărei zone funcționale în parte
- prescripții specifice unităților teritoriale de referință

Restricțiile se referă la:

A. Interdicții temporare de construire până la elaborarea și aprobarea Planurilor Urbanistice Zonale, respectiv Planurilor Urbanistice de detaliu pentru următoarele zone:

- Zonele de locuințe propuse pe terenurile libere din partea de vest a localității – necesită P.U.Z.
- Zona de locuințe propusă pe terenul din partea de sud a orașului care a fost introdus în intravilan
- Zonele de locuințe propuse pe terenurile din partea de sud și vest a Spitalului orășenesc
- Zona de locuințe propusă la sud de școala generală ,pe str. G. Enescu
- terenul rezervat pentru sala de sport propusă pe str. Spre Nord, necesită P.U.D.
- Zona de locuințe pentru week-end propusă în partea de nord a orașului
- Zonele de activități economice propuse pe terenurile libere din nordul orașului, lângă fabrica SC CERAMICA, precum și cele situate între calea ferată și zona de agrement din nord. De asemenea, este necesar un studiu P.U.Z. pentru zona de activități industriale de pe Calea Motoilor.
- Zonă de servicii și comerț propusă la sud de zona liberă.

B. Interdicții definitive de construire

- Parcul primăriei
- Zona verde de centură a nucleului principal al orașului. Sunt permise intervenții (lucrări hidrotehnice, podețe, etc) doar asupra canalului de centură.

C. Delimitarea suprafețelor de teren aferent zonelor protejate

a. Zone istorice urbane

- zona din centrul localității cuprinzând B-dul Republicii, între zona de blocuri din nord și prima clădire după intersecția cu str.Lorena, apoi anumite tronsoane de pe străzile Lorena, Gh.Doja, T.Vladimirescu, Calea Timișorii, str.Rebreanu, str.I.Slavici.
- zona de pe Calea Mărășești, de la clădirea cu nr.41 de pe str.V.Lucaci (vezi planșa nr.3 – Reglementări)

b.Clădirile cu valoare arhitectural-ambientală din localitate, propuse pentru protejare, sunt prezentate în tabelul de la pag. 76

b. Zone protejate sanitar

Acestea sunt zonele aflate în raza de protecție sanitară a:

- stației meteorologice (protecție severă: 30 m, protecție 500 m de la raza de protecție severă
- stației de epurare (R = 300 m)
- cimitirului (50 m), Se propune o plantație de protecție în această zonă
- fermei de bovine JIMTIM (rază 200 m)
- fermei de suine COMSUIN (rază 1500 m)

Zona de locuit Clarii-Vii este cuprinsă în zona de protecție sanitară a CONSUIN . Este interzisă construirea de locuințe sau instituții publice.

d.Zona de protecție a infrastructurii feroviare.

Zona de protecție se întinde pe o distanță de 100 m , de o parte și de alta a infrastructurii feroviare. Orice investiție în această zonă trebuie să obțină avizul SNCFR-Regionala CFR Timișoara.

3.13. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ. CIRCULAȚIA TERENURILOR

3.13.1. PRINCIPALELE OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

Principalele obiective de utilitate publică propuse sunt următoarele:

LOCUIRE:

- locuințe sociale. În etapa I se propune o clădire de locuințe colective pe calea Mărășești
- sală sport și parcaje dimensionate în raport cu numărul de locuri al sălii, pe str. Spre Nord

INSTITUȚII PUBLICE

- judecătoria, tribunal
- agenție de protecția mediului

SPAȚII VERZI

- plantații de protecție
- zone de agrement și odihnă: plantații, amenajări

CIMITIR

- extindere cimitir

CIRCULAȚII

- corecție traseu DN59A (etapa a II-a)
- corecție traseu DN59C (etapa a II-a)
- modificarea străzilor pe care se deviază circulația de tranzit în etapa I
- împietruirea tuturor străzilor de pământ
- amenajări intersecții

- pasaje denivelate – etapa a II-a
- străzi noi
- piste bicicliști
- modificarea sistemului de semnalizare auto la intersecția str.T.Vladimirescu cu B-dul Republicii
- parcaje

LUCRĂRI TEHNICO-EDILITARE

- extindere stație epurare (etapa a II-a)
- extindere uzină de apă
- foraje noi
- aducțiune
- extindere rețea, alimentare cu apă și înlocuire conducte degradate
- extindere rețea canalizare menajeră
- deponu gunoi

Unul dintre principalele obiective este protejarea clădirilor monument istoric, a celor cu valoare ambientală și a celor cuprinse în zona istorică urbană.

3.13.2. CIRCULAȚIA TERENURILOR

A. Tipurile de proprietate asupra terenurilor sunt următoarele:

1. Terenurile aparținând domeniului public de interes național care sunt:

- cu destinație specială
- aferente circulației feroviare și construcțiilor acesteia
- aferente instalațiilor de interes național
- aferente drumurilor de interes național

2. Terenuri aparținând domeniului public de interes local sunt cele ale:

- instituțiilor publice de importanță locală
- circulației rutiere și construcțiilor aferente
- piețelor și spațiilor verzi publice
- monumentelor de arhitectură de importanță locală

3. Terenuri aparținând domeniului privat al consiliului local sunt cele aferente:

- blocurilor de locuințe
- cimitirului
- spațiilor verzi publice de importanță locală
- zonelor neconstruite
- instituțiilor de importanță locală

4. Terenuri proprietate privată a persoanelor fizice și juridice sunt cele aferente:

- locuințelor particulare
- unor instituții și servicii
- unor unități economice
- unor spații verzi de odihnă și agrement

B. Circulația terenurilor

Se intenționează a fi trecute în domeniul public suprafețele de teren necesare următoarelor obiective de utilitate publică:

- terenul destinat locuințelor sociale
- terenul destinat sălii de sport orășenești
- terenul destinat extinderii cimitirului
- terenurile destinate plantațiilor de protecție

- terenurile pe care se vor construi străzi noi
- terenurile destinate construcțiilor și echipamentelor tehnico-edilitare

Se intenționează concesionarea unor terenuri aflate în patrimoniul Consiliului Local, unor investitori, în scopul construirii de clădiri cu următoarele funcțiuni:

- unități economice (industrie, agricultură) zona liberă
- locuințe
- unități de comerț, servicii

Sunt destinate schimbului acele terenuri aflate în proprietate privată, urmează să fie reparcelate pentru construirea de locuințe. După reparcelare, acestea își vor schimba proprietarii. Circulația terenurilor este ilustrată în planșa nr.4 – "Obiective de utilitate publică"

3.14. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Planul Urbanistic General va constitui baza de plecare pentru elaborarea unor studii de specialitate și Planuri Urbanistice Zonale (P.U.Z.) și Planuri Urbanistice de detaliu (P.U.D.):

- Studii de fezabilitate pentru toate drumurile (DN 59A, DN 59C) și străzile și amenajările de intersecții, pasajele denivelate.
- Planuri urbanistice zonale (P.U.Z.) pentru toate zonele menționate în planșa nr.3 – "Reglementări"
- Studii pentru amenajarea spațiilor verzi
- Studiu de fezabilitate pentru deponeul de gunoi al orașului.
- Studii geotehnice pentru terenurile degradate, cu umpluturi pe care se intenționează să se construiască locuințe – str. G. Enescu.

Se recomandă Primăriei urmărirea unor probleme speciale printre care:

- controlul strict al construirii pentru a nu împiedica în viitor punerea în aplicare a prevederilor P.U.G.
- coordonarea complexă a tuturor lucrărilor de investiții care se va face în oraș
- păstrarea de terenuri pentru construirea de obiective publice propuse
- diminuarea sau înlăturarea nocivităților

Odată aprobat, Planul Urbanistic General și Regulamentul aferent capătă valoare juridică oferind un instrument de lucru necesar administrației locale și diverșilor solicitanți de autorizații de construcție.