

PROIECT NR. 1513/2021

STUDIU DE FUNDAMENTARE
ce privește **Organizarea**
circulației și transporturilor

PLAN URBANISTIC ZONAL

ÎNTOCMIRE PLAN URBANISTIC ZONAL
PENTRU U.T.R. 9 – SCHIMBARE UTILITATE
FUNCȚIONALĂ DIN ZONĂ INDUSTRIALĂ ȘI
DEPOZITE ÎN ZONĂ MIXTĂ DE LOCUINȚE
INDIVIDUALE ȘI COLECTIVE DE MICI
DIMENSIUNI, FUNCȚIUNI
COMPLEMENTARE, COMERȚ ȘI CENTRU
CULTURAL CU RECONFIGURAREA CĂILOR
DE COMUNICAȚIE

BENEFICIAR: PRIMĂRIA ORAȘULUI AZUGA
PROIECTANT: DOBRESCU LAURA ANDREEA B.I.A.

2022

STUDIU DE FUNDAMENTARE P.U.Z. CE PRIVEȘTE ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI ȘI TRANSPORTURILOR

CUPRINS

CAPITOLUL I. METODOLOGIA DE ELABORARE	4
1.1. Considerații generale	4
1.2. Metodologia de elaborare	5
1.3. Bibliografie.....	6
1.1. Definire termeni.....	8
CAPITOLUL II. DESCRIEREA UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE ȘI A TERENULUI CE FACE OBIECTUL P.U.Z.	10
2.1. Date generale.....	10
2.2. Orașul Azuga.....	10
2.2.1. Încadrarea în teritoriu	10
2.2.2. Infrastructura de transport	12
CAPITOLUL III. ÎNCADRAREA ÎN DOCUMENTAȚIILE SUPERIOARE DE URBANISM	14
3.1. Planul de Dezvoltare Regională Sud-Muntenia	14
3.2. Strategia de dezvoltare a Județului Prahova.....	15
3.3. Încadrarea în P.A.T.I.Z.O. VALEA PRAHOVEI	16
3.3.1. Rețeaua căilor de transport și comunicație.....	16
3.3.2. Analiza situației existente a căilor de transport și comunicație	17
3.4. Încadrare în Planul Urbanistic General al Orașului Azuga	21
3.5. Încadrarea în cadrul documentațiilor de urbanism de tip P.U.Z.	25
3.6. Circulații și accesibilitate	26
3.6.1. Infrastructura rutieră principală de circulație la nivel de U.A.T. Azuga.....	26
3.6.2. Situația traficului la orele de vârf.....	27
3.6.3. Infrastructura secundară de circulație la nivel de U.A.T. Azuga	31
3.6.4. Transportul	32

3.7. Parametrii socio-economici și demografici.....	33
3.7.1. Populația.....	33
3.7.2. Profilul economic al orașului Azuga.....	34
CAPITOLUL IV. DESCRIEREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚIE	36
4.1. Stadiul actual al dezvoltării.....	36
4.1.1 Regimul funcțional.....	38
4.1.2. Echipare edilitară.....	40
4.1.3. Proprietatea terenurilor.....	42
4.1.4. Infrastructura rutieră/ de transport existentă	42
4.2. Necesități de modernizare a traseelor și de realizare a unor artere noi	44
4.3. Intersecții cu probleme. Priorități.....	45
4.4. Propunerea de dezvoltare urbanistică.....	45
4.4.1. Prevederi ale Planului Urbanistic General	45
4.4.2. Zonificare funcțională stabilită prin documentația de tip P.U.Z.	45
4.4.3. Strategii de mobilitate și reconfigurare a căilor de circulație și de transport	46
CAPITOLUL V. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	54

CUPRINS FIGURI

Figură 1 – Încadrarea Orașului Azuga în teritoriu	12
Figură 2 - Accesibilitate la nivelul zonei de dezvoltare	15
Figură 3 – Valea Pahovei – rețeaua de drumuri publice existentă și disfuncționalități	20
Figură 4 – Încadrarea în Planul Urbanistic General al orașului Azuga, conturarea zonei de studiu	23
Figură 5 – Încadrare în macroteritoriu – culoare de transport Prahova.....	26
Figură 6 – Trafic, luni, ora 8:00-9:00.....	28
Figură 7 - Trafic, luni, ora 12:00-13:00	28
Figură 8 - Trafic, luni, ora 16:00-17:00	28
Figură 9 - Trafic, sâmbătă, ora 8:00-9:00.....	29
Figură 10 Trafic, sâmbătă, ora 12:00-13:00.....	30
Figură 11 - Trafic, sâmbătă, ora 16:00-17:00.....	30
Figură 12 – Direcție drum rutier secundar DC129A.....	31
Figură 13 – Localizare autogară Azuga	32

Figură 14 - Distribuția în teritoriu a firmelor active în funcție de total cifră de afaceri în anul 2021	35
Figură 15 – Încadrare în P.U.G. – oraș Azuga	37
Figură 16 – Situația existentă a obiectivului propus	37
Figură 17 – Reprezentarea volumelor de trafic (autovehicule etalon)/timp de o oră.....	43
Figură 18 – Reglementări urbanistice – zonificare funcțională	46
Figură 19 – Secțiune S1a.....	47
Figură 20 – Secțiune S1b (cu parcaje)	47
Figură 21 – Localizare secțiuni în planul de reglementări urbanistice.....	47
Figură 22 – secțiune SP3	48

CUPRINS TABELE

Tabel 1 – Lungimea drumurilor existente	20
Tabel 2 – Evoluția populației Orașului Azuga în perioada 2018-2022 la 1 ianuarie	33
Tabel 3 – Evoluția populației orașului Azuga în perioada 2017-2021 la 1 ianuarie	34
Tabel 4 -	34
Tabel 5 – Raport debit de circulație/capacitate maximă de circulație.....	44
Tabel 6 – Raport debit de circulație/ capacitate maximă de circulație.....	50

CAPITOLUL I. METODOLOGIA DE ELABORARE

1.1. Considerații generale

Legea nr. 350/2011 reprezintă fundamentul zonelor existente în cadrul orașelor fiind concretizate în unități teritoriale funcționale ce oferă o serie de avantaje reciproce și complementare sctorilor teritoriali care participă la formarea și întregirea acestora, având ca scop realizarea unor structuri de guvernanză teritorială compatibilă și eficientă.

Dezvoltarea echilibrată a teritoriului se realizează printr-o abordare integrată, bazată pe o combinare a investițiilor publice în infrastructura locală, politici active de stimulare a activităților de afaceri și sprijinirea valorificării resurselor locale, pe următoarele **axe prioritare**:

- Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere;
- Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale;
- Îmbunătățirea infrastructurii sociale;
- Sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri regional și local;
- Dezvoltarea durabilă și promovarea turismului.

Un aspect important în ceea ce privește teritoriul studiat este constituit de zona de interes în care este situat, aflat în vecinătatea a două puncte metropolitane de importanță majoră – Ploiești și Brașov, având un puternic caracter turistic. Acest aspect vine în ajutorul teritoriului din punct de vedere economic și social, prin echilibrarea dezvoltării existente și îmbunătățirea accesibilității, cu precădere în segmentul cunoscut sub numele de *Valea Prahovei*¹.

Planul urbanistic zonal este instrumentul de planificare urbană de reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată a unor zone din localitate, caracterizate printr-un grad ridicat de complexitate sau printr-o dinamică urbană accentuată. Planul urbanistic zonal cuprinde reglementări asupra zonei referitoare la:

- a) **organizarea rețelei stradale;**
- b) organizarea arhitectural-urbanistică în funcție de caracteristicile structurii urbane;
- c) modul de utilizare a terenurilor;
- d) dezvoltarea infrastructurii edilitare;
- e) statutul juridic și circulația terenurilor;
- f) protejarea monumentelor istorice și servituți în zonele de protecție ale acestora.

¹ Valea Prahovei dispune de un potențial turistic valoros, de o ofertă turistică atractivă pentru turiștii dornici să practice aproape orice formă de turism

Prezenta documentație servește la stabilirea regulilor de ocupare a terenurilor și de amplasare a construcțiilor și a amenajărilor aferente acestora pe o suprafață de **83.620 mp**. Suprafața care a generat P.U.Z.-ul este situată în Orașul Azuga – având perimetrul delimitat de Strada Independenței, între nr. 12D – nr. 25B și între nr. 27 – nr. 59 (Vest-Est), respectiv de strada 24 Ianuarie și pârâul Azuga (Nord-Sud).

Pe zona care face obiectul studiului, **se propune revitalizarea zonei**, ce prezintă în momentul de față un caracter de destructurare din punct de vedere funcțional și al utilizării spațiului și funcțional și **schimbarea destinației terenului și reglementarea acestuia** în vederea construirii unui ansamblu de locuințe, cu funcțiuni de comerț și servicii, amenajare circulației și utilități.

1.2. Metodologia de elaborare

Studiile de fundamentare a propunerilor din PUZ reprezintă analiza problematicii teritoriului aferent zonei sau localității, pe domenii, prin lucrări de specialitate. Rezultatele și concluziile acestor studii vor fi interrelaționate cu propunerile de amenajare și dezvoltare urbanistică a zonei și vor fi concretizate în reglementările din PUZ și în regulamentul acestuia.

Prezentul Studiu de fundamentare – *Studiul privind organizarea circulației și transporturilor* aferent Planului Urbanistic Zonal pentru *U.T.R. 9 – schimbare utilitate funcțională din zonă industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație* situat în oraș Azuga, Județul Prahova, este un studiu cu **caracter analitic** și a fost elaborat ca cerință obligatorie impusă prin *Ordinul MLPAT nr. 176/N/16.08.2000, pentru aprobarea Ghidului privind Metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic Zonal*.

Întrucât în prezent nu există o metodologie sau un ghid aprobate printr-un ordin al Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, conținutul și structura prezentului studiu de fundamentare au fost stabilite în funcție de principalele problematici care trebuie abordate în cazul analizării în profunzime a acestui subiect.

Astfel, acest studiu de fundamentare a fost organizat în următoarele capitole:

- **Capitolul I (capitolul curent)** – prezintă principalele date care au fost utilizate în elaborarea studiului și sursele acestor date; totodată este descrisă bibliografia consultată în vederea caracterizării relațiilor specifice zonei studiate pentru identificarea evoluției până în prezent a acestor relații în context local; nu în ultimul rând, sunt definiți termenii utilizați în prezentul studiu și sursa acestor definiții;

- **Capitolul II** – realizează o scurtă descriere a Orașului Azuga și a zonei de studiu și o încadrarea în teritoriul din care face parte, pentru o contextualizare a raportului dintre arealul studiat și oraș/alte centre urbane importante, ținând cont de infrastructura de transport;
- **Capitolul III** – detaliază relația din zona ce reprezintă obiectul PUZ și restul unității teritorial administrative în raport cu documentațiile de ordin superior (documentații de amenajarea teritoriului și strategii de dezvoltare, PUG) la nivel regional, județean și local. Este făcută și o analiză a circulației și a accesibilității prezente, a parametricol socio-economici ce influențează traficul;
- **Capitolul IV** – identifică și analizează dinamica relațiilor în teritoriu având ca bază stadiul actual al extinderii și direcțiile de dezvoltare a zonei de studiu, ținând cont de necesități, de propunerile urbanistice pentru zonă și de strategia de reconfigurare în ceea ce privește circulația și transportul;
- **Capitolul V** – sunt prezentate concluziile prezentului studiu de fundamentare și implicațiile pe care acesta le are în teritoriu în ceea ce privește palierul prezent analizat.

1.3. Bibliografie

Pentru elaborarea studiului de fundamentare – *Studiul privind organizarea circulației și transporturilor* aferent Planului Urbanistic Zonal pentru *U.T.R. 9 – schimbare utilitate funcțională din zonă industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație*, s-au avut în vedere următoarele acte normative, părți ale domeniului de amenajare a teritoriului și urbanismului:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, modificată cu Legea nr. 123/04.05.2007;
- P132-93. Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane;
- HG 525/1996 – Regulament General de Urbanism;
- SR 1848 – 1,2,3/2011;
- SR 1848 – 7/2015;
- AND 600-2010 Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel de drumuri public;

- C242/1993 Normativ de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de referință;
- Ordin AND 20/2001 Indicativ DD 506/2001 – Instrucțiunile tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul de influență.
- STAS 10795/1-1995 Metode de investigare a circulației;
- P132/1993 Normativ pentru proiectarea parcajelor;
- Ordinul nr. 49/1998 Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane;
- Studii de circulație în zonă, cu legături în cadrul zonei periurbane București și județele limitrofe (1997);
- Anexa din 22.06.2020 la Hotărârea Guvernului nr. 540/22.06.2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice;
- Planul Urbanistic General al orașului Azuga.
- Strategiei de dezvoltare durabilă a Județului Prahova pentru perioada 2021-2027

Prezenta documentație tehnică este realizată în conformitate cu Directiva Europeană privind accesul la rețelele de transport, a Cartei Albe a Transporturilor și răspunde condițiilor de mobilitate urbană.

Documentația este elaborată cu respectarea Legii nr. 50/1991, actualizată în 2016 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și a Legii nr. 10/18.01.1995, actualizată în 2015, privind calitatea în construcții în baza Certificatului de Urbanism nr. 69/02.11.2021 pentru obiectivul *Întocmire Plan Urbanistic Zonal pentru U.T.R. 9 – schimbare utilitate funcțională din zonă industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație rutieră.*

Prezentul studiu este de asemenea corelat cu documentațiile de ordin superior, de amenajare a teritoriului care vizează dezvoltarea zonei de studiu și a zonelor adiacente:

- a) Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Secțiunile I (Rețele de transport), IV (Rețeaua de localități);
- b) Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Prahova²;

² <https://www.siu-grc-cjph.ro/patj-prahova>

- c) Strategia de Dezvoltare a Județului Prahova;
- d) Strategia de Dezvoltare Locală a Orașului Azuga, județ Prahova 2013-2020³;
- e) Programul Operațional Regional 2014-2020;
- f) Prahova – județul pilot în strategia europeană privind buna guvernare a localităților⁴
- g) P.A.T.Z.I.O. Valea Prahovei⁵

Alte documente:

1. Negulescu, M., Mobilitate și formă urbană, Editura Universitară "Ion Mincu", București, 2011

1.1. Definire termeni

1. **Zona urbană** - O zonă urbană este o zonă caracterizată printr-o densitate mare a populației, în comparație cu zonele înconjurătoare. Zonele urbane pot fi orașe, orașele sau conurbații, dar termenul nu se extinde și la așezările rurale cum ar fi satele și cătunele;⁶
2. **Planul de amenajare a teritoriului județean (P.A.T.J.)** – are caracter director și reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean este compus din 4 părți, de analiză, diagnostic prospectiv, strategie de dezvoltare teritorială a județului, respectiv măsuri de organizare în timp a propunerilor de dezvoltare;
3. **Strategia de dezvoltare teritorială locală** – urmărește utilizarea echilibrată a resurselor umane și de mediu și amplifică oportunitățile pentru o dezvoltare urbană sustenabilă.
4. **Revitalizare urbană** - un proces de eliminare dintr-o stare de criză a zonelor urbane degradate, desfășurat în mod complex, prin acțiuni integrate teritorial, desfășurate de către administrațiile locale prin parteneriate locale, regionale, naționale eficiente în baza unui Program de revitalizare.⁷
5. **Infrastructură urbană**⁸ – ansamblu de sistemele de elemente structurale interconectate care constituie rețele suport pentru buna desfășurare a existenței umane în mediul urban. Este alcătuită din:

³ <https://primariaazuga.ro/download/cVU1icy5dSKFVDgFZQjYrkFQ5x192Cu1sR7ajsGg.pdf>

⁴ <https://cjph.ro/prahova-judetul-pilot-in-strategia-europeana-privind-buna-guvernare-a-localitatilor/>

⁵ https://www.siu-grc-cjph.ro/patzio/-/document_library_display/pa4V/view/17833%3Bjsessionid=a50d1ac8d56b202d5e4d764de89b

⁶ <http://www.demographia.com/>

⁷ Ghid privind revitalizarea urbană pentru orașe

⁸ Negulescu, M., Mobilitate și formă urbană, Editura Universitară "Ion Mincu", București, 2011, p. 245

- Infrastructura pentru circulație,
 - Servicii de transport;
 - Utilități;
 - Infrastructura ușoară.
6. **Sistemul urban**⁹ – sistemul de localități învecinate între care se stabilesc relații de cooperare economică, socială și culturală de amenajare a teritoriului și protecția mediului, echipare tehnic-edilitară, fiecare păstrându-și autonomia administrativă.

⁹ Ibidem 8, p. 249

CAPITOLUL II. DESCRIEREA UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE ȘI A TERENULUI CE FACE OBIECTUL P.U.Z.

2.1. Date generale

În contextul noilor dezvoltări, preponderent dispuse de-a lungul Văii Prahovei aflată pe direcția de deplasare a DN1, necesitatea de modernizare și de extindere a infrastructurii de circulație rutieră reprezintă unul din obiectivele principale ale județului Prahova, un județ ce se află în apropierea municipiului București.

Forma urbană influențează forma mobilității și invers, ceea ce face ca preocupările legate de remodelarea durabilă a acesteia din urmă să impună studiul relației formă urbană – mobilitate, atât în raport sincronic cât și în raport diacronic, pentru surprinderea unor relații de cauzalitate sau determinare și identificarea acelor tipuri de organizare spațială care creează condițiile necesare înscrierii sistemului de mișcare în logica durabilității.¹⁰

Conceptualizarea infrastructurii de comunicație trebuie să ia în considerare măsurile de intervenție necesare pentru creșterea calității infrastructurii, a siguranței și a accesibilității la nivel teritorial. Cerința principală privind îmbunătățirea căilor de transport este să se coreleze și să răspundă nevoilor de ordin economic, social și cultural, astfel încât expansiunea urbană să fie una controlată, cu perspective de dezvoltare echilibrată și sustenabilă a localităților.

Elaborarea prezentului studiu de circulații are în vedere analiza situației existente și identificarea impactului asupra circulației a obiectivului P.U.Z. – *schimbare utilitate funcțională din zină industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație rutieră*, respectiv a capacității infrastructurii rutiere care permită propunerea la nivel de proiect a noilor direcții și legături.

2.2. Orașul Azuga

2.2.1. Încadrarea în teritoriu

Orașul Azuga este situat în partea de nord a județului Prahova, la confluența râului Prahova cu pârâul Azuga, având coordonatele de identificare 45 grade 37' latitudine nordică și 25 grade 33' longitudine estică. **Poziția și accesibilitatea sunt avantaje pentru orașul Azuga, acesta fiind situat pe cea mai circulată vale transcarpatică a României – Valea Prahovei – respectiv DN 1 E60 și magistrala feroviară dublă, electrificată București – Brașov, la cca 135 km față de București și 36 km față de Brașov.** Azuga se învecinează la nord cu orașul

¹⁰ Negulescu, M., Mobilitate și formă urbană, Editura Universitară "Ion Mincu", București, 2011, p. 98

Predeal (județul Brașov), la sud - vest cu orașul Bușteni, iar la sud - est se află comuna Valea Doftanei.

Infrastructura rutieră principală este reprezentată de drumul național DN1, ce asigură o accesibilitate ridicată cu vecinătățile existente, dar și cu capitala țării și prezintă traseul¹¹:

Denumirea drumului	Traseul drumului	Origine	Destinație	Lungimea reală
DN1	Limita Jud. ILFOV - Ploiești - Sinaia - Azuga - Limita Jud. BRAȘOV	39 + 300	138 + 000	99.704 km

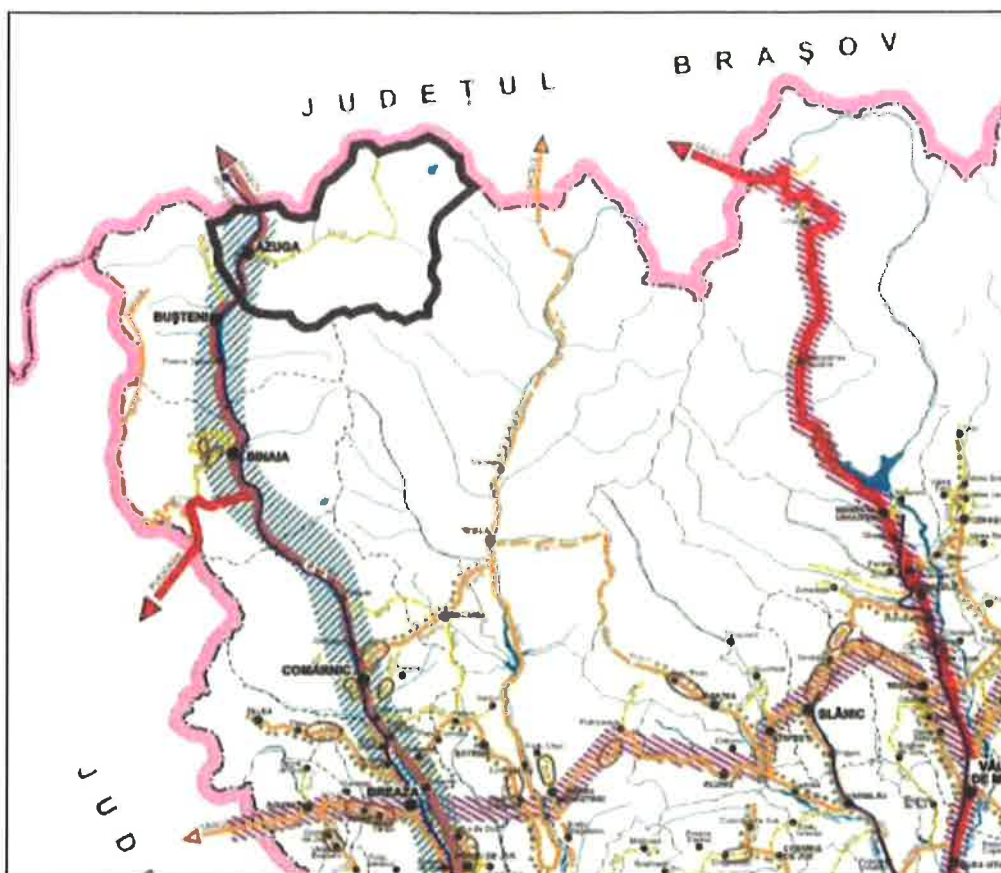
Infrastructura rutieră secundară este reprezentată de drumurile comunale DC129 și DC129A, ce asigură o accesibilitate ridicată cu vecinătățile existente, dar și cu capitala țării și prezintă traseul¹²:

Denumirea drumului	Traseul drumului	Origine	Destinație	Lungimea reală
DC129	Gara Azuga - Complexul Sportiv de Iarnă Sorica Azuga	0+000	3 + 400	3.400 km
DC129A	Azuga (DC 129) - Valea Azuga - Limita Jud. Brașov	0+000	11+600	11.600 km

¹¹ ANEXĂ din 22 iunie 2000 la Hotărârea Guvernului nr. 540 din 22 iunie 2000 privind aprobarea încadrării în categorii functionale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice

¹² Ibidem 9

Figură 1 – Încadrarea Oraşului Azuga în teritoriu



Sursă: https://www.siuigre-cjph.ro/c/document_library/get_file?uuid=f26a5b9c-cd26-4e25-92b9-107c0c8845b8&groupId=10157

Obiectivele principale cu care se învecinează Oraşul Azuga sunt Aeroportul Internaţional Henri Coandă (123 km) şi gara Azuga ce se află în partea de vest a drumului naţional principal ce tranzitează teritoriul (DN1).

2.2.2. Infrastructura de transport

Oraşul Azuga este prima localitate pe DN1 – E60 la intrarea în judeţul Prahova, dinspre Braşov. Localitatea beneficiază de o amplasare avantajoasă pe reţeaua de drumuri naţionale şi europene. Categoriile de drumuri care formează infrastructura rutieră a oraşului Azuga sunt:

- DN 1 – suprapus cu E 60 – limita judeţului Prahova – Azuga – limita judeţului Braşov;
- reţeaua stradală majoră a oraşului – intens solicitată, traficul de tranzit suprapunându-se peste circulaţia de interes local. Reţeaua de străzi a oraşului măsoară circa 20 km: 8,5 k de străzi modernizate, 11,5 km străzi pietruite sau cu carosabil din pământ;
- drumurile forestiere, create pentru valorificarea economică a zonei forestiere adiacente oraşului; pot fi utilizate pentru acces sau chiar în organizarea

spațială a unor zone turistice; traseele acestora urmează, în general, rețeau hidrografică, sau urcă pe versanții munților.

Lungimea străzilor conform ultimului Plan urbanistic general aprobat este de 25,4 km, din care modernizate 54,7 %, restul fiind reprezentat de străzi pietruite.

Sintetizând, structura rutieră a localității arată astfel¹³:

- lungime totală străzi: 25,4 km; - lungime străzi – 18,12 km;
- lungime drumuri comunale – 15 km, din care: - 4,876 intravilan;
- 10,124 extravilan.

Arterele principale ale orașului sunt înguste și nu permit amenajări suplimentare. Este necesară reabilitarea și modernizarea întregii rețele de străzi odată cu modernizarea rețelelor subterane de alimentare cu apă, canalizare și comunicații.

¹³ Strategia de Dezvoltare a orașului Azuga 2013-2020, p. 54-55

CAPITOLUL III. ÎNCADRAREA ÎN DOCUMENTAȚIILE SUPERIOARE DE URBANISM

Relația arealului studiat implică stricta observare a elementelor principale în dezvoltarea teritoriului prin studii, planuri, strategii, rapoarte publicate de către instituții abilitate, din diferite domenii de interes, care activează la nivel național, regional, județean sau local (Cadrul Strategic Național de Referință, Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă a României, Strategia de Dezvoltare a Regiunii Sud Muntenia și Strategia de Dezvoltare a Județului Prahova, Programele Operaționale). Prin analizarea acestora, dar și a altor documente conexe specifice localizării, stabilite în funcție de proiectele și programele necesare, se va formula viziunea de dezvoltare a orașului Azuga.

În cazul de față, este importantă studierea palierului de circulații și transporti în cadrul unei dezvoltări armonioase. Localizarea orașului Azuga este un element indispensabil pentru așezare deoarece aceasta se concretizează printr-o accesibilitate ridicată atât la nivel local, cât și național. DN1 reprezintă suportul care duce/a spre Brașov a contribuit de o manieră importantă la dezvoltarea Prahovei, având în vedere că ruta comercială debușă în câmpie, la Ploiești, înainte de a ajunge la București. Drumul a cunoscut mai multe etape, ajungând astfel în prim-planul comunicațiilor terestre din Muntenia, făcând legătura cu partea Transilvaniei, reușind treptat să devină principalul suport pentru căile de trecere.

3.1. Planul de Dezvoltare Regională Sud-Muntenia

Orașul Azuga se situează între două mari centre urbane, importante atât la nivelul regiunii, cât și național – Ploiești și Brașov.

În cadrul regiunii Sud Muntenia, polul de creștere Ploiești are o **poziție strategică**, deoarece se află la o distanță de 60 km de municipiul București – capitala României și la 110 km de municipiul Brașov – polul de creștere al regiunii Centru. Totodată, municipiul Ploiești face parte dintr-o zonă cu profil dominant industrial, situat în partea centrală a județului Prahova și concentrează principalele centre industriale și de servicii din regiune, fiind caracterizat printr-un grad ridicat de populare și dezvoltare urbană.

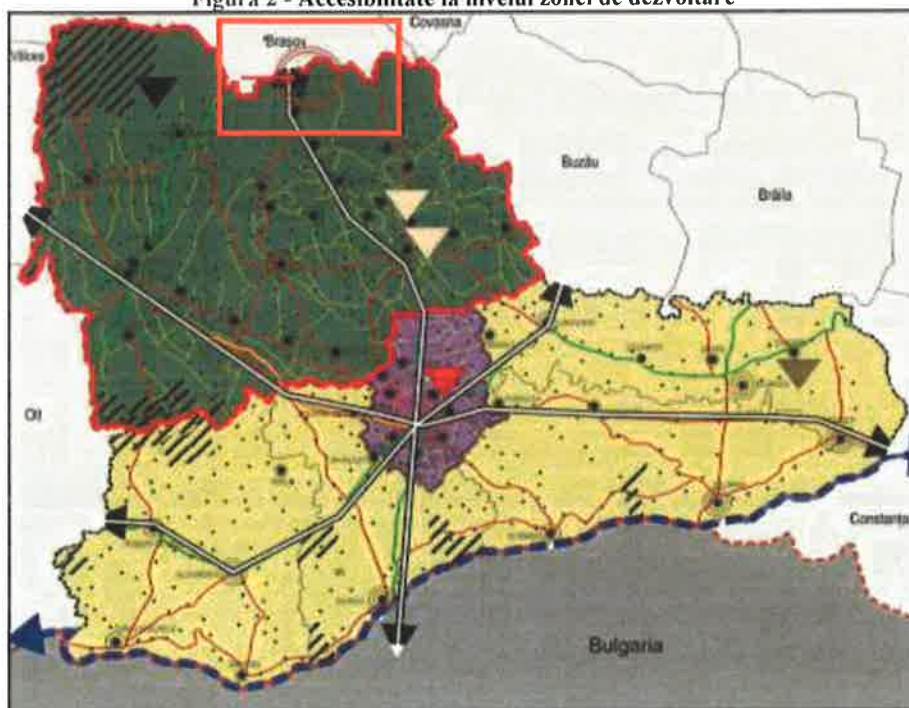
Existența unei strategii implică identificarea punctelor tari ale orașului în vederea valorificării oportunităților de creștere și minimizarea efectelor punctelor slabe, prin eliminarea factorilor care blochează dezvoltarea.

În ceea ce privește circulațiile, în Macroregiunea 3 se înregistrează cea mai mare densitate a traficului rutier și feroviar. Legăturile cu celelalte regiuni/județe ale țării sunt asigurate de axele rutiere, feroviare și aeriene. Legăturile cu teritoriul european sunt facilitate de prezența coridoarele Pan Europene în regiune (coridor navigabil VII- Dunăre, Coridorul IV

și Coridorul IX), cât și prezența aeroportului internațional Henri Coandă. Din punct de vedere al fondului funciar, partea de sud a macroregiunii are o pondere ridicată a suprafețelor arabile, iar partea de nord este ocupată de fondul forestier (păduri și alte terenuri cu vegetație forestieră) >30% din suprafața totală a județului.

Din punct de vedere al contextului suprateritorial, sunt propuse autostrăzi și drumuri expres de interes european cu punctul de plecare din București cu circulația spre zona de studiu (Orașul Azuga). Astfel, se poate vorbi despre existența unei accesibilități ridicate, dar care prezintă disfuncționalități în teritoriu și despre o propunere ce se va axa pe rezolvarea problemelor întâlnite din zonă.

Figură 2 - Accesibilitate la nivelul zonei de dezvoltare



Sursă: <https://www.artaurbana.ro/urbanism/strategie-regiunea-sud-muntenia/>

3.2. Strategia de dezvoltare a Județului Prahova

Prahova are o rețea de drumuri de 2.231 km, județul fiind traversat de cea mai circulată șosea din România, DN1 București-Brașov, de autostrada A3, București-Ploiești și de alte căi rutiere care fac legătura cu județele limitrofe: DN1A București-Ploiești-Cheia-Brașov; DN1B Ploiești-Buzău; DN1D Albești Paleologu-Urziceni; DN72 Ploiești-Târgoviște. Rețeaua cea mai densă este cea de drumuri județene, care însumează 1.147 km, urmată de drumurile comunale, acolo unde găsim și cel mai mare procent de străzi nemodernizate. La începutul anului 2020, județul mai avea 103 km de drumuri din pământ (4,6%), din care, 32 km de drumuri județene și 239 km de drumuri pietruite (10,71%). În această statistică nu regăsim și drumurile de interes local, mare parte dintre acestea fiind încă nemodernizate.

Cele mai multe străzi nemodernizate sunt preponderent în zona de deal și de munte: Breaza, Azuga, Sinaia și Slănic.

Având în vedere fluxurile ridicate ale circulației motorizate ce tranzitează principalele rute de circulație, în mod frecvent, apar zone de congestie. Cererile principale de transport apar pe segmentul ce se intitulează Valea Prahovei, acesta fiind și locul unde apar cele mai multe probleme la nivel de blocaje ale circulațiilor.

Totodată, se observă că artera DN1 este mult mai frecventată de către participanții la trafic, în defavorarea arterei A3. În cadrul orașului Azuga, zonele de congestie se regăsesc de-a lungul DN1.

3.3. Încadrarea în P.A.T.I.Z.O. VALEA PRAHOVEI

3.3.1. *Rețeaua căilor de transport și comunicație*

Rolul rețelei căilor de transport și comunicație în dezvoltarea economică și socială a teritoriului este determinant, la momentul actual o infrastructură de transport funcțională reprezentând un factor de avantaj major în competiția regională, națională și internațională.

Un alt aspect specific al acestui tip de infrastructuri este că afectează nu numai comunitatea locală ci și pe cei aflați în tranzit, acesta reprezentând într-un fel „cartea de vizită” a teritoriului respectiv.

La nivel național, direcțiile principale de dezvoltare a Rețelei de comunicație și transport au fost enunțate de Planul Național de Dezvoltare 2007-2013, care stabilește șase priorități de dezvoltare, printre care și dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport⁷. Dezvoltarea infrastructurii (transport, mediu, sănătate, educație, asistență socială, reabilitare urbană, utilități publice) este considerată prioritatea I pentru reducerea decalajelor existente dintre România și Uniunea Europeană, fiindcă o dezvoltare economică durabilă are ca suport o bună infrastructură de transport pentru a deservi toate sectoarele economice, pentru a facilita accesul și comunicațiile la diferite nivele teritoriale.

Atingerea obiectivelor din PND vor contribui în mod direct la creșterea gradului de accesibilitate a României, asigurarea inter-modalității sistemului de transport și promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport, îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor, diminuarea impactului transportului asupra mediului, asigurarea dezvoltării durabile a sectorului transporturi prin impactul pozitiv al relansării cererii pe termen scurt și, indirect, prin influența ofertei de transport asupra structurii costurilor la agenții economici, integrarea superioară a economiei românești în economia mondială și stimularea creșterii fluxurilor transfrontaliere de persoane și bunuri.

Totodată, prin Legea nr. 203/2003 privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată, sunt stabilite prioritățile de dezvoltare a infrastructurii de transport pe termen scurt și mediu-orizont 2015. Creșterea economică viitoare, evoluția societății și modificările de dezvoltare în teritoriu vor exercita o presiune crescândă asupra transportului, necesitând o îmbunătățire constantă a infrastructurilor și calității serviciilor.¹⁴

Sistemul urban Sinaia – Bușteni – Azuga – Predeal – Râșnov – Brașov va fi afectat de următoarele infrastructuri majore:¹⁵

A. Rețeaua de căi rutiere

1. Autostrăzi: 1.02 – Sibiu – Făgăraș – Brașov – Ploiești – București.

B. Rețeaua de căi feroviare

1. Linii de cale ferată convenționale cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilitate: 1.01 – Curtici – Arad – Simeria – Vințu de Jos – Alba Iulia – Coșlariu – Copșa Mică – Brașov – Ploiești – București – Fetești – Medgidia – Constanța.

C. Rețeaua de aeroporturi

1. Aeroporturi noi: 2.01 – Aeroportul Brașov în zona Ghimbav

D. Rețeaua de transport combinat

1. Terminale de transport combinat existente la care urmează să se execute lucrări de modernizare: 1.06 – Terminalul Brașov Triaj.

3.3.2. Analiza situației existente a căilor de transport și comunicație

Căile de comunicație care fac obiectul studiului au fost analizate în contextul legăturilor intrajudețene, cu județele și regiunile învecinate, transfrontalier. Datele și rezultatele analizei au fost corelate cu sintezele și concluziile: PATJ Brașov și Prahova, PATZ Zona Metropolitană Brașov, a altor studii de urbanism și studii de specialitate, exprimând astfel și punctele de vedere a administratorilor căilor de transport și a infrastructurilor de comunicații. De asemenea, au fost consultate H.G. 43/1998 privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale, Ordonanța nr. 19 din 18 august 1997 privind transporturile, H.G. 540/2000 privind încadrarea în categorii funcționale a drumurilor publice, Legea privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național - Secțiunea I - Căi de comunicație, Planul Național de Dezvoltare (PND), Planul

¹⁴ PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI ZONAL PATZ INTERORĂȘENESC – SINAIA – BUȘTENI – AZUGA – PREDEAL – RÂȘNOV – BRAȘOV (POIANA BRAȘOV), Faza I. Situația existentă și disfuncționalități, MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI TURISMULU, p. 57-58

¹⁵ Ibidem 12, p. 60

Operațional Sectorial – Transport (POS-T), Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României - orizonturi 2013-2020-2030.

Rețeaua de căi de transport și comunicație este formată din:

- rețeaua de căi rutiere;
- rețeaua de căi feroviare;
- transport aerian;
- transport multimodal și combinat.

Sistemul urban Sinaia – Azuga – Bușteni – Predeal – Râșnov – Brașov, grefat pe culoarul transcarpatic al Văii Prahova, beneficiază din plin de avantajul pozițional. Din acest motiv, zona se prezintă destul de favorabil în raport cu deschiderea pe plan național și internațional, în primul rând datorită faptului că asigură legătura între partea centrală și sudică a țării, la care se adaugă extraordinarul potențial turistic a acestei zone care atrage un însemnat flux turistic.

La aceasta se va adăuga traseul Autostrăzii A 3 – Brașov – Ploiești – București, sectorul Brașov - Comarnic care va spori substanțial potențialul de comunicație pe ansamblu și, în mod deosebit, cel rutier, mai ales pentru zona turistică a teritoriului investigat.

Execuția acestui proiect de infrastructură rutieră majoră va aduce pe lângă o serie de beneficii la nivel macroteritorial și importante beneficii pentru dezvoltarea zonei Valea Prahovei:

- va prelua tot traficul de tranzit de pe DN 1, E 60, sectorul Valea Prahovei, redând această arteră rutieră națională traficului zonal în scopuri turistice, ducând astfel la fluidizarea circulației;
- va determina scăderea semnificativă a impactului generat de traficul de tranzit asupra infrastructurii stradale, construcțiilor, mediului ambiant, siguranței pietonilor din cadrul stațiilor din Zona Valea Prahovei, având în vedere că la momentul actual nici o localitate urbană nu dispune de centuri ocolitoare, traseul drumului național DN 1 E 60 suprapunându-se pe străzi, cu traversare mediană a localităților pe direcție nord-sud;
- va scurta semnificativ timpii de acces și siguranța călătoriei spre Zona turistică Valea Prahovei pentru turiștii ce provin din capitală, alte orașe mari din țară care vor fi conectate direct sau se află în vecinătatea autostrăzii, precum și cei din statele vecine (Ungaria, Slovacia, Polonia etc.);
- va reprezenta o arteră rutieră principală de accesare rapidă de către turiști a celor trei subzone turistice principale ale Zonei Valea Prahovei: Brașov-Postăvaru; Râșnov-Bran; Predeal-Sinaia;
- va determina dinamizarea economiei zonale și cu precădere a activităților turistice prin

concentrarea întregului trafic rutier de pe componenta nordică spre sudul țării prin această zonă pentru o perioadă lungă de timp, cu posibilități ușoare de descărcare pe plan local prin intermediul nodurilor de racord la autostradă;

- localitățile din Zona Valea Prahovei care beneficiază de suprafețe optime pentru extinderea intravilanului (ex. Brașovul) vor putea să-și relanseze activitățile economice și în special cele industriale care nu aduc prejudiciu patrimoniului și activităților turistice din zonă, datorită creșterii semnificative a potențialului de comunicație;

- în vecinătatea perimetrelor de racord la autostradă din Zona Valea Prahovei se creează premise pentru dezvoltarea centrelor de preluare a fluxului turistic, care are ca țintă această zonă și includerea în sisteme de transport public spre destinațiile turistice în vederea desconggestionării majore a traficului auto în cadrul zonei (parcări de dimensiuni mari, stații pentru transport public, centre de informare turistică asociate cu centre de triere a turiștilor etc.).

Evaluarea impactului asupra mediului și disfuncțiile se pot analiza numai în cazul în care se va cunoaște în detaliu traseul autostrăzii și lucrările de artă prevăzute în acest sens.

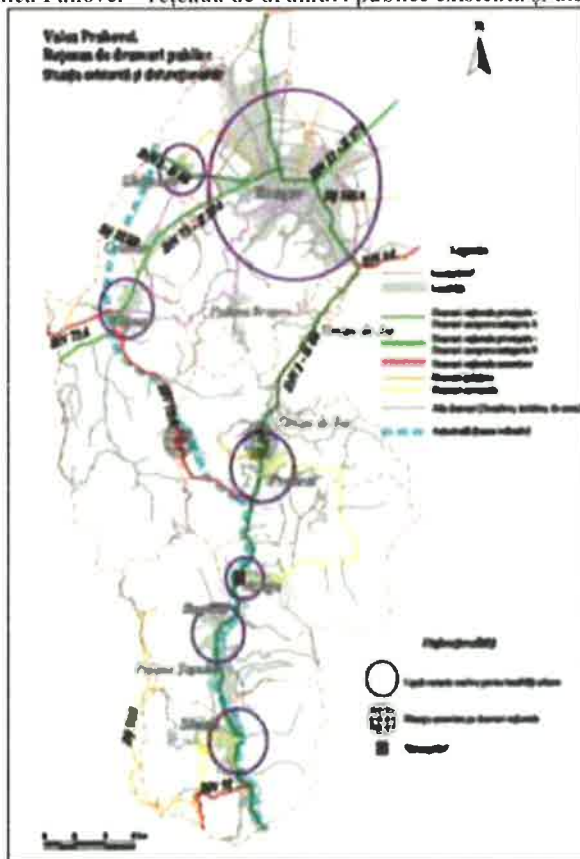
Cauze ale stării tehnice actuale a drumurilor publice din sistemul urban Sinaia – Bușteni – Azuga – Predeal – Râșnov – Brașov:

- neconsiderarea ca prioritate 0 a investițiilor în infrastructură și ca factor cheie în dezvoltarea zonei;
- neconcordanța dintre creșterea valorilor de trafic și fondurile alocate pentru întreținerea drumurilor;
- legislația incompletă și lipsa unei strategii naționale în domeniu înainte de 1995 și greu dusă la îndeplinire după această dată;
- lipsa lucrărilor de întreținere curentă a drumurilor în perioada 1980-1990, și insuficiența acestora în perioada 1990-2000, mai ales la drumuri locale - județene și comunale;
- unele calamități naturale care au influențat negativ programele de întreținere curentă a rețelei de drumuri și poduri;
- lipsa utilajelor specifice performante pentru realizarea lucrărilor înainte de 2000, și insuficiența acestora după 2000;
- criza materialelor specifice pentru execuția lucrărilor înainte de 1990 (bitum, ciment, agregate minerale, carburant);
- criza personalului calificat pentru sectorul de drumuri, mai ales după 1990, în special la nivel de muncitori și maiștri;

- calitatea necorespunzătoare a unor materiale de bază, în special a bitumului;
- nefinanțarea corespunzătoare a lucrărilor de reabilitare și modernizare, în special a drumurilor județene și comunale, fapt ce s-a materializat doar prin executarea lucrărilor de întreținere;
- lipsa centurilor ocolitoare în cazul orașelor și concentrarea traficului de tranzit în incinta acestora.

Alte drumuri - categorie în care se cuprind drumurile care conform legii nu sunt publice, care asigură accesul la zone și puncte de exploatare forestieră, agricolă, obiective economice și altele. Această categorie are o importanță deosebită în dezvoltarea rețelei de drumuri, în general având în vedere că acestea pot constitui tronsoane sau legături reale între așezări umane sau zone (puncte) de interes, sau pot asigura variante de acces, relații între acestea.

Figură 3 – Valea Prahovei – rețeaua de drumuri publice existentă și disfuncționalități



Sursă: PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI ZONAL PATZ INTERORĂȘENESC – SINAIA – BUȘTENI – AZUGA – PREDEAL – RĂȘNOV – BRAȘOV (POIANA BRAȘOV, Faza I. Situația existentă și disfuncționalități, pg. 65 https://www.siu grecjph.ro/documents/10157/17827/PATZIO_Valea_Prahovei_FazaI_10Febr2010_Final.pdf

Tabel 1 – Lungimea drumurilor existente

Nr. crt	Tip drum	Lungimea totală (km)	Procent
1.	Drumuri naționale	152,264	62,26
2.	Drumuri județene	41,183	16,84

3.	Drumuri comunale	51,133	20,90
TOTAL DRUMURI PUBLICE		244,580	100,00

Sursă: https://www.siu-grc-cjph.ro/documents/10157/17827/PATZIO_Valea_Prahovei_Fazal_10Febr2010_Final.pdf

Principalul obiectiv în dezvoltarea teritoriului este legat în esență de stoparea unor dezechilibre spațiale care au apărut și se agravează în evoluția acestei zone. În acest sens, se conturează punerea în valoare a potențialului de care dispune spațiul analizat și realizarea unui progres echilibrat, luând în considerare și zona cu profil dominant turistic.

3.4. Încadrare în Planul Urbanistic General al Orașului Azuga

În ceea ce privește Planul Urbanistic General în vigoare, zona de studiu este compusă din subzone cu instituții și servicii publice existente, o subzonă aferentă echipamentului tehnico-edilțar, prevederile fiind restructurarea subzonei industriale în zonă mixtă cu funcțiuni de cultură, sport, agrement, sănătate, comerț.

De asemenea, în zonă se regăsesc și monumente înscrise în LMI ce prevăd zone de protecție și culoare tehnice ale liniilor electrice ce traversează situl, impunând zone cu interdicție de construire.

Pentru utilizarea la maxim a potențialului și a resurselor orașului este necesar să se realizeze și să se implementeze proiecte în diferite domenii: economic, social, cultural, resurse umane, infrastructură, turism, educație, cultură etc.

În conformitate cu Certificatul de Urbanism 19/1103 din 10.02.2021 se prevede cadrul reglementativ și soluțiile de construibilitate și dezvoltare aferente zonei:

➤ **Regim juridic**

Înscriere în Cartea Funciară a terenurilor situate în zona reglementată urbanistic:

- **Tarla 17:** Parcele CC321, CC322, CC323; **Tarla 18:** Parcele CC326, CC327, NP325; **Tarla 23:** Parcela P421; **Tarla 24:** Parcele DC467, CF 462;
- **Domeniu public:** Str. Independenței - nr. cad. 22288; str. 9 Mai - nr. cad. 22210; str. Brândușei nr. cad 22122, str. 24 Ianuarie - nr. cad. 22215;
- **Domeniu privat al Orașului Azuga:** nr. cad. 22126, 22127, 21746, 22317;
- **Terenuri adiacente zonezi studiate înscrise în evidențele cadastrale:** nr. cad. 20083, 21336, 20471, 21202, 22365, 20584, 20426, 21708, 21579, 21752, 21512, 604, 608, 609, 610, 611, 612, 613.
- **Terenuri situate pe teritoriul administrativ al orașului Azuga:** intrailan;
- **Drept de proprietate asupra terenurilor sau imobilelor:** Orașul Azuga/ proprietăți

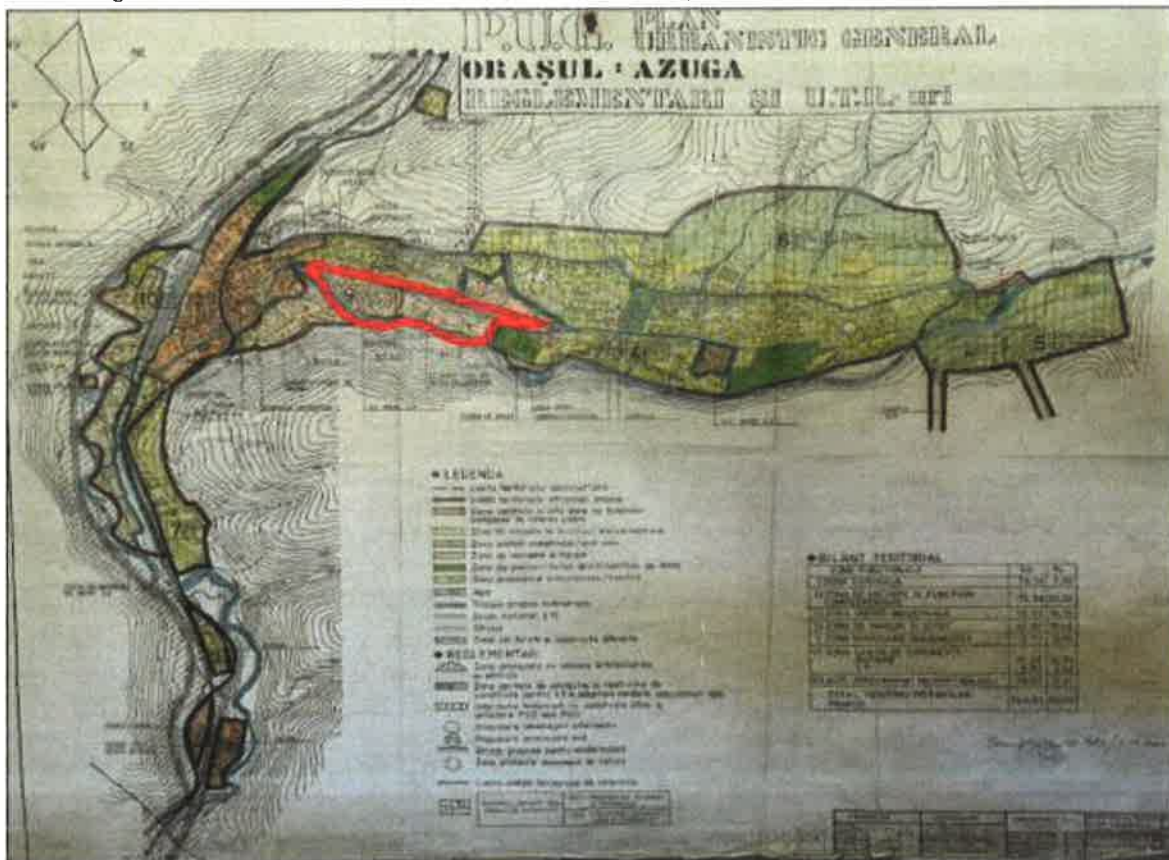
private;

- **Nu prezintă înscrieri privitoare la sarcini;**
- **Construcție existentă pe terenul studiat al orașului Azuga** – nr. cad. 221126-C1 – casa de cultură – D+P+1E – Suprafață construită 203 mp, suprafață desfășurată 419 mp;
- Terenurile se află în zona construită protejată a monumentelor istorice înscrise în Patrimoniul Cultural Național al României pe Lista Monumentelor Istorice, acestea fiind:
 - *Casă*, construită în anul 1980 – str. Independenței, nr. 22 – cod LMI: PH-II-m-B-16318;
 - *Casă cu prăvălie, azi casă parohială*, aprox. Sec. XX – str. Independenței, nr. 27 – cod LMI: PH-II-m-B-16319;
 - *Casă cu prăvălie, azi birouri ADP*, aprox. sfârșitul sec. XIX – str. Brândușei, nr. 1 – cod LMI: PH-II-m-B-16313;
 - *Cășeria lui Ghimbășeanu, azi locuință*, construită în anul 1978 – str. Muncii, nr. 29 – cod LMI: PH-II-m-B-16320;
 - *Casa Nicolae Irimia*, aprox. Începutul sec. XX – str. Parcului, nr. 15 – cod LMI: PH-II-m-B-16322.
- Suprafața totală a terenurilor pentru care se solicită Certificatul de Urbanism este de **85965,90 mp.**
- **Regim economic**
 - Folosința actuală a terenurilor: curți-construcții/ drumuri;
 - Destinația terenurilor stabilită prin documentația de urbanism:
 - **UTR 9 – Zonă predominant industrială – conform PUG Azuga aprobat cu HCL AZUGA nr. 18/16.03.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL Azuga nr. 199/21.12.2018 până la data de 30.12.2023:**
 - Subzona "Ia" – industrie alimentară
 - Subzona "Isc" – construcții de cultură
 - Subzona "Lm" – locuințe individuale
 - Subzona "Pp" – perdele forestiere de protecție
 - **Subzona "Ccr" – căi de comunicație rutieră.**
 - Subzonă "LT" – de dotări turistice și recreere.

➤ **Regim tehnic**

- Procentul de ocuare al terenului – se va reglementa prin prezenta documentație de urbanism;
- Coeficientul de utilizare - se va reglementa prin prezenta documentație de urbanism;
- Regim de înălțime admis - se va reglementa prin prezenta documentație de urbanism;
- Înălțimea maximă admisă a construcțiilor nu va depăși distanța măsurată, pe orizontală, din orice punct al clădirii față de cel mai apropiat punct al aliniamentului opus, conform HG nr. 525/1996 privind RGU. În zona de protecție instituită pentru monumentele de arhitectură, nu se va depăși regimul de înălțime P+1E, decât cu avizul Direcției Județene pentru Cultură Prahova;
- Pentru construcții de cultură vor fi prevăzute spații verzi plantate, în funcție de destinație și de gradul de confort, dar nu mai puțin de 20% din suprafața totală a terenului;
- Parcajele vor fi asigurate exclusiv în interiorul lotului: un loc de parcare la 50 m spațiu de expunere și un loc la 10-20 de locuri în sală (pentru bibliotecă) – cf. Anexei 5, cap. 5.5.1. din RGU;
- Locurile special amenajate pentru preluarea gunoierului menajer de către societatea de salubritate vor fi prevăzute în limitele proprietăților, cu acces la stradă.

Figură 4 – Încadrarea în Planul Urbanistic General al orașului Azuga, conturarea zonei de studiu



Sursă: <https://primariaazuga.ro/primaria/urbanism/pug-si-rlu-azuga/pug-azuga>

Totodată, conform CU nr. 69 din 02.11.2021, pct 3. Regimul tehnic, zona studiată se află încadrată în următoarea zonă funcțională:

- **Zonă unități industriale:**

- Interdicție temperară de construire pământ la modificarea prin documentație de urbanism tip PUZ a utilizării funcționale a terenului specifică UTR 9 – conform temeiul reglementărilor Documentației de Urbanism nr. 4/13949/2000 – faza PUG, aprobată prin HCL Azuga nr. 18/16.03.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL – Azuga nr. 199/201.12.2018 până la data de 30.12.2023;
- Utilizări funcționale admise ale subzonei: activități nepoluante și fără risc tehnologic; depozite și anexe industriale, servicii pentru activități industriale, spații verzi, plantații de protecție;
- Oricare dintre funcțiuni se vor utiliza cu respectarea următoarelor condiții: amplasarea în afara zonelor de protecție față de cursul pârâului Azuga, precum și față de acumulările de apă produse de acestea;
- Interdicție permanentă de construire entru următoarele utilizări: locuințe și instituții publice, construcții care nu îndeplinesc condițiile de suprafață minimă (200 mp) și front la strada (12m), orice fel de construcții propuse în zonele de protecție, fără avizele deținătorilor de rețele edilitare.

- **Subzona "Isc" – construcții de cultură**

- Funcțiune dominantă: Instituții publice de interes general aferente clădirilor de locuit, cu regim mic de înălțime (predominant parter);
- Utilizări funcționale complementare admise: Oricare dintre construcțiile admise în intersecțiile cu restricție temporară, până la realizarea acestora;
- Interdicție permanentă de construire: orice fel de construcții propuse în zonele de protecție a lucrărilor și rețelelor tehnico-edilitare; unități economice poluante și care generează trafic intens; construcții caracteristice care nu îndeplinesc condițiile de suprafață minimă și front la strada 12,00 m; amenajări provizorii sau instalații de chioșcuri pe domeniul public.

- **Subzona "Lm" – locuințe individuale**

- Funcțiuni complementare admise: instituții și servicii complexe, dotări turistice, activități nepoluante, anexe gospodărești cu regim de înălțime

- prter, cu respectarea zonelor de protecție sanitară;
- Interdicții temporare: orice construcții în zone posibil inundabile până la realizarea protecției malurilor pe baza unei documentații aprobată potrivit normelor în vigoare; orice construcții amplasate în intersecțiile cu restricții temporare;
- Interdicții permnente de construire: orice fel de construcții în zona de protecție sanitară, în zona de protecție a rețelelor tehnico-edilitare și în zona de protecție a cursurilor de apă.
- **Subzona "Pp" – perdele forestiere de protecție**
 - Utilizări funcționale admise: plantații de protecție între zonele funcționale incompatibile;
 - Interdicție temporară de construire: pț,ă la elaborarea și aprobarea obligatorie a unei documentații de urbanism PUZ/PUD;
 - Interdicție permanentă de construire: orice fel de construcții propuse în zonele de protecție a lucrărilor și rețelelor tehnico-edilitare; orice fel de construcții și anexe care nu respectă normele sanitare în vigoare, care produc noxe ce depășesc limitele parcelei și care nu respectă distanțele normate față de zona de locuire; construcții de locuințe și instituții publice; activități economice.
- **Subzona "Ccr" – căi de comunicație rutieră.**
 - **Funcțunea dominantă a subzonei; construcții și amenajări pentru căi de comunicație rutiere;**
 - **Utilizări permise: circulații și parcaje publice;**
 - **Interdicții permanente: construcții provizorii, chioșcuri, anexe gospodărești, panouri publicitare, plantații.**

Zona se caracterizează ca fiind o zonă în curs de dezvoltare, în apropierea terenului studiat fiind amplasate clădiri de locuințe, în regim izolat.

3.5. Încadrarea în cadrul documentațiilor de urbanism de tip P.U.Z.

La momentul elaborării P.U.G. Azuga – anul 2000, pe teritoriul administrativ al localității, au fost identificate o serie de documentații de urbanism de tip P.U.Z

Conform Planului Urbanistic General al Orașului Azuga, în vecinătatea zonei studiate, la limita de sud, au fost identificate zonele funcționale amintite anterior, conform regimului tehnic conform CU nr. 69 din 02.11.2021.

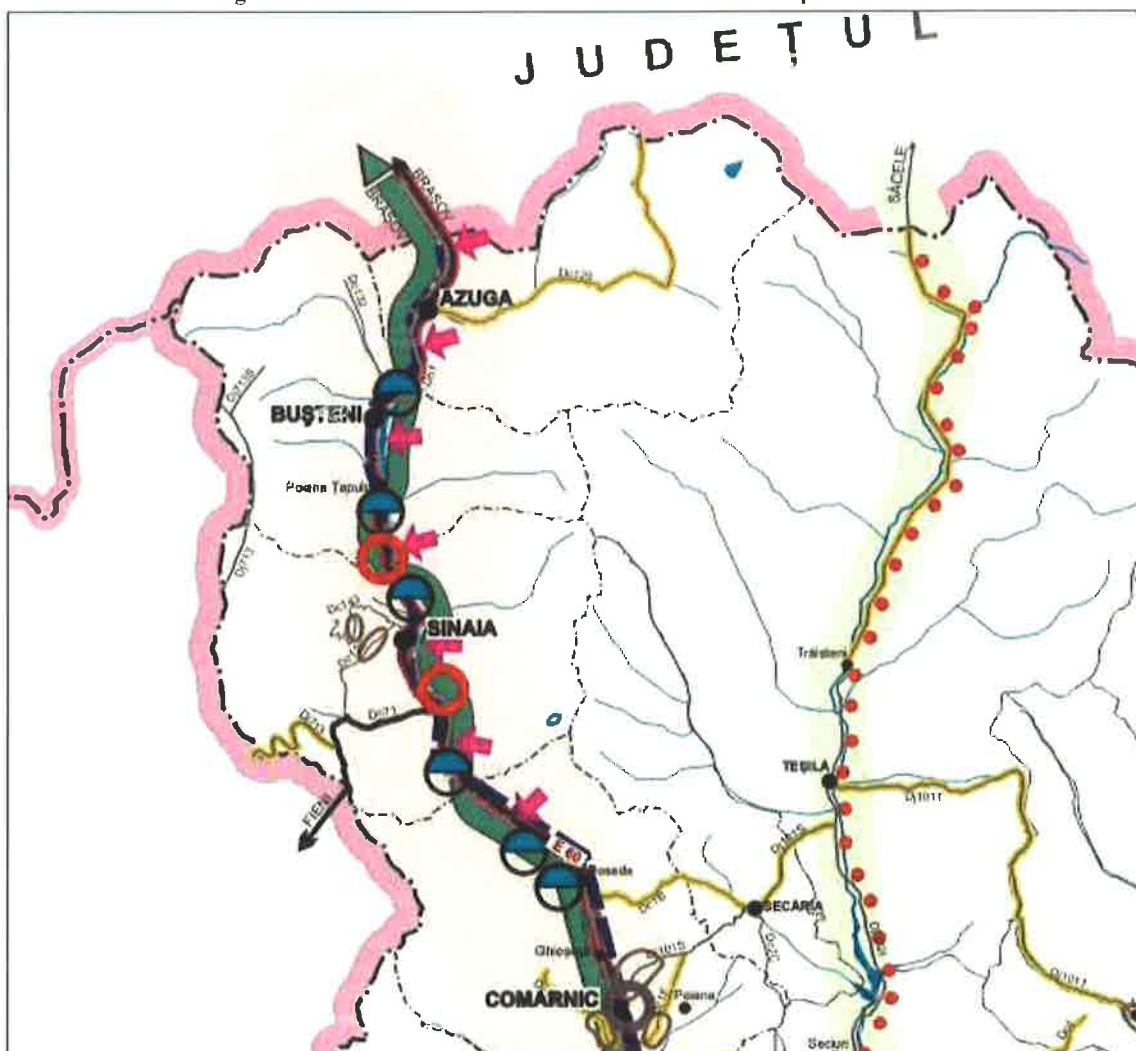
Obiectivul propus se încadrează în reglementările stabilite prin P.U.G. la nivelul terenurile vecine din punct de vedere funcțional.

3.6. Circulații și accesibilitate

3.6.1. Infrastructura rutieră principală de circulație la nivel de U.A.T. Azuga
















Infrastructura majoră ce tranzitează Comuna Corbeanca este reprezentată de Drumul Național DN1. Această arteră este principala cale de comunicație ce asigură un grad ridicat de accesibilitate pentru circulația motorizată în teritoriu, mai ales pe direcția nord-sud – legătura București-Ploiești. De asemenea, DC129 reprezintă principala comunicație rutieră. Totodată, poziția și accesibilitatea sunt avantaje pentru orașul Azuga, acesta fiind situat pe cea mai circulată vale transcarpatică a României – Valea Prahovei – respectiv DN 1 E60 și magistrala feroviară dublă, electrificată București – Brașov, la cca 135 km față de București și 36 km față de Brașov.

Figură 5 – Încadrare în macroteritoriu – culoare de transport Prahova







Sursă: Studiu pilot privind actualizarea planului de amenajare a teritoriului hidetean – PATJ pentru județe traversate de culoare de transport europene și paneuropene





CĂI RUTIERE

-  AUTOSTRADA BUCUREȘTI - BRAȘOV (conform studiului de fezabilitate)
-  AUTOSTRADA BUCUREȘTI - ALBIȚA (conform studiului de fezabilitate)
-  DRUM EXPRES PLOIEȘTI - BUZĂU - traseu indicativ
-  LUCRĂRI PENTRU SPORIREA CAPACITĂȚII PORTANTE PE:
 -  CENTURA DE VEST proiect tehnic
 -  CENTURA DE EST studiu de fezabilitate
 -  DRUMURI NAȚIONALE - DN 1A, DN 1B, DN 72
-  MODERNIZAREA CU PRIORITATE A DRUMURILOR JUDEȚENE
-  EFICIENTIZAREA TRANSPORTULUI RUTIER PE DIRECȚIA VEST-EST
-  REABILITARE DRUMURI LOCALE
-  LUCRĂRI DE CONSOLIDARE ÎN ZONELE CU ALUNECĂRI DE TEREN
-  LUCRĂRI DE DRENARE ȘI SPORIRE A CAPACITĂȚII PORTANTE ÎN ZONELE INUNDATE
- REABILITAREA DRUMURILOR DE PE TRASEELE TURISTICE**
 -  DRUMUL FRUCTELOR
 -  DRUMUL VINULUI
 -  DRUMUL VOIEZOILOR



CĂI FERATE

-  LINIE CU VITEZĂ MARE
-  LINIE CU VITEZĂ SPORITĂ
-  CENTRALIZAREA ELECTRONICĂ A STAȚIEI PLOIEȘTI SUD
-  ELECTROMECHANISME DE MACAZ PERFORMANTE

LUCRĂRI DE ARTĂ


-  NOD RUTIER
-  PASAJ PESTE CALEA FERATĂ
-  POD - PASAJ
-  POD

TRANSPORT COMBINAT

-  MODERNIZARE TERMINAL
-  PUNCT DE SPRIJIN ȘI ÎNTREȚINERE AUTOSTRADĂ

CULOARE MAJORE DE CIRCULAȚIE

CORIDOARE EUROPENE DE TRANSPORT

-  CORIDORUL IV - RUTIER (RAMURĂ) ȘI FEROVIAIR

Sursă: extras din Studiul pilot privind actualizarea planului de amenajare a teritoriului hidetean – PATJ pentru județe traversate de culoare de transport europene și paneuropene

Conform direcțiilor strategice privitoare la căile de circulație și de transporturi, se poate observa cursul Autostrăzii București-Brașov și Autostrăzii București – Albița, având ca bază culoarul Major de circulație – **coridorul IV** – rutier și feroviar.

De asemenea, este vizată și reabilitarea drumurilor locale principale – DC 129/129A.

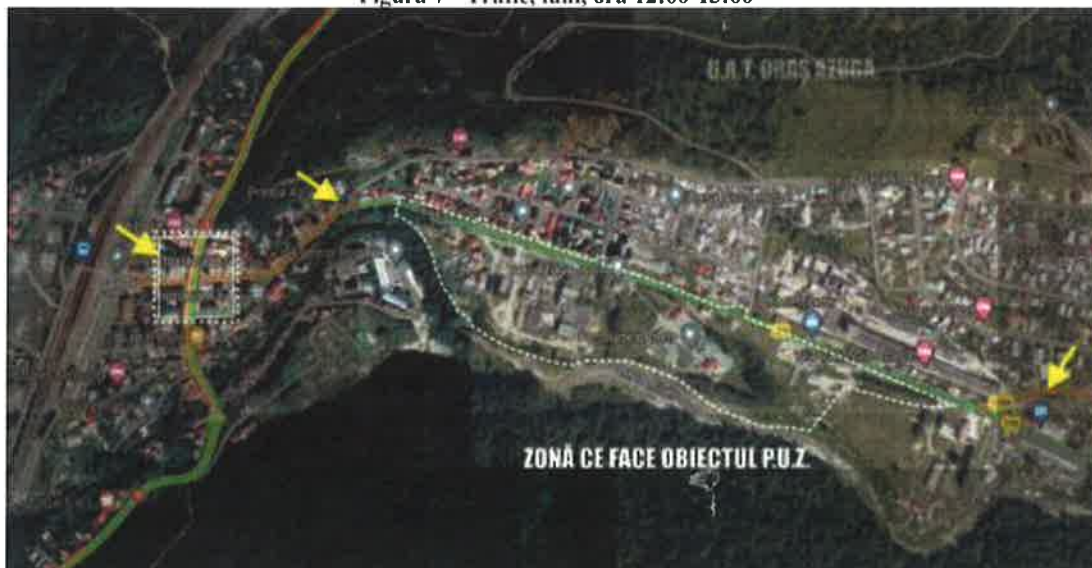
3.6.2. Situația traficului la orele de vârf

În analiza circulației la nivelul arterelor principale carosabile, sunt urmărite intervalele cele mai importante de timp – momente cheie în formarea de congestii rutiere. Pentru a obține o serie de concluzii cât mai relevante, a fost studiat traficul rutier în două zile ale săptămânii – o zi lucrătoare și o zi de sfârșit de săptămână, fiind selectate trei intervale orare: **8:00-9:00**, **12:00-13:00** și **16:00-17:00**.

Figură 6 – Trafic, luni, ora 8:00-9:00



Figură 7 - Trafic, luni, ora 12:00-13:00



Figură 8 - Trafic, luni, ora 16:00-17:00



În analiza circulației din timpul săptămânii a fost aleasă ziua de – **LUNI**, când se observă un căile de comunicație fiind necirculate, traficul fiind unul fluid **8:00-9:00** pe toată suprafața de studiu, dar și în apropierea acesteia. La nivelul nodul rutier DC129 – DN1 se identifică un număr scăzut de mașini, blocajele fiind inexistente. Astfel, se poate înțelege faptul că locuitorii își încep săptămâna în interiorul orașului, majoritatea locurilor de muncă fiind acolo.

Pentru intervalul orar **12:00-13:00** din ziua de **LUNI**, traficul crește față de cel generat în decursul dimineții, observându-se zone de congestii medii la pe DN1 (pe sensul de mers spre București), pe prima porțiune de drum a DC129 și la intersecția dintre acestea, valorile indicând un trafic potrivit.

Intervalul orar **16:00-17:00** din ziua de **LUNI**, se observă aceeași situație cu zonele ce prezentau un trafic mediu în situația observată în intervalul orar al prânzului – DC129 – DN1 și la intersecția dintre ele, traficul înregistrat fiind unul mediu.

Se observă că la nivelul circulațiilor aferente zonei studiate **nu se identifică probleme de trafic** în intervalele orare analizate **pentru o zi din timpul săptămânii**.

Figură 9 - Trafic, sâmbătă, ora 8:00-9:00



Figură 10 Trafic, sâmbătă, ora 12:00-13:00



Figură 11 - Trafic, sâmbătă, ora 16:00-17:00



Analiza circulației pentru o zi a sfârșitului de săptămână – **SÂMBĂȚĂ**, urmărește, de asemenea, aceleași intervale orare. Se observă congestiile ale traficului rutier în intervalul orar **12:00-13:00 și 16:00-17:00** când la nivelul Drumului Național DN1 este înregistrat tranzitul de sfârșit de săptămână – participanții la trafic pleacă din București spre alte zone de destinație, printre care se numără și Orașul Auzga, sau se duc către București. Tot în acest interval orar, în cadrul orașului, apar congestiile pe direcția dinspre DN1, la nivelul intersecției dintre DC129 și DN1. De asemenea, sunt întâlnite congestiile medii în interiorul localității studiate, pe sensul ce duce către drumul național principal.

În două dintre cele trei situații, cu intervalele de timp analizate, la nivelul circulațiilor aferente amplasamentului studiat se identifică probleme de trafic de nivel mediu spre ridicat.

Totodată, se constată faptul că în timpul weekendului cresc valorile înregistrate pe drumurile principale, față de timpul săptămânii.

Un element specific pentru orașul Azuga este faptul că prezintă **un caracter turistic** ridicat, fapt ce generează **valori diferențiate ale traficului în funcție de anotimp**, iarna fiind cel mai aglomerat sezon. De asemenea, trebuie luate în calcul și perioadele de minivacanțe sau de weekenduri prelungite, unde localitățile urbane importante de jur-împrejurul zonei studiate (Ploiești, București, Brașov) se îndreaptă către așezările montane, cu precădere către Valea Prahovei (subzonă de interes major din care face parte și orașul Azuga).

3.6.3. Infrastructura secundară de circulație la nivel de U.A.T. Azuga

Infrastructura secundară, parte componentă a orașului azuga este reprezentată de drumul comunal DC129A, ce face legătura cu Predeal (asigurând o conexiune crescută cu vecinătățile) și de străzile componente din cadrul orașului.

Denumirea drumului	Traseul drumului	Origine	Destinație	Lungimea reală
DC129	Gara Azuga - Complexul Sportiv de Iarnă Sorica Azuga	0+000	3 + 400	3.400 km
DC129A	Azuga (DC 129) - Valea Azuga - Limita Jud. Brașov	0+000	11+600	11.600 km

Figură 12 – Direcție drum rutier secundar DC129A





Amplasamentul studiat prin P.U.Z. este localizat în Orașul Azuga, de-a lungul drumului comunal 129 (în partea de sud) – arteră principală ce - asigură legătură directă cu cealaltă arteră principală de circulație DN1.

3.6.4. Transportul

3.6.4.1. Transportul public

La nivelul regiunii Sud Muntenia, transportul public local, în anul 2011, era asigurat, în principal, de autobuze și microbuze.¹⁶

Pe teritoriul Orașului Azuga se regăsesc linii de transport public, ce asigură conexiune atât la nivel județean și regional, dar și la nivel local. Transportul public local este asigurat de S.C. TRANSBUS CODREANU S.A. BRAȘOV, care deține licența de transport pe traseul Azuga, Bușteni, Sinaia, asigurând transportul și în interiorul localităților, cu autobuze și microbuze.

Figură 13 – Localizare autogară Azuga



3.6.4.1. Transportul alternativ

În cadrul teritoriului Orașului Azuga nu s-au identificat, la nivelul prospectelor stradale, benzi destinate pistelor de bicicliști (velo). Strategia de Dezvoltare a Județului Prahova a

¹⁶ Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Azuga, județul Prahova, 2013-2020

identificat la nivelul județului, inclusiv în cadrul localității, o serie de trasee de cicloturism, dar acestea nu reprezintă trasee de bicicliști reglementate.

La acest moment, nu există o centralizare cu privire la lungimea totală a aleilor pietonale și pistelor pentru bicicliști nici în regiunea Sud Muntenia. Cu toate acestea, pot fi menționate cele mai importante proiecte derulate în acest sens, în ultimul deceniu, în zona apropiată zonei de studiu¹⁷:

- Pista de biciclete (Str. Independenței - Castanilor: 3 km) Ploiești – finanțată din Programul PHARE.

3.7. Parametrii socio-economici și demografici

3.7.1. Populația

Populația stabilă a Orașului Azuga, conform datelor publice generate de Institutul Național de Statistică, a cunoscut scădere ușoară în ultimii 5 ani (perioada 2018-2022), fiind remarcată o tendință constantă de descreștere a numărului de locuitori. Trendul demografic descendent evidențiază că numărul locuitorilor a ajuns de la 4.714 locuitori (anul 2018) la 4.484 locuitori (anul 2022) – scădere de 14,88% din 2018 până în 2022.

Tabel 2 – Evoluția populației Orașului Azuga în perioada 2018-2022 la 1 ianuarie

Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021	Anul 2022
4.714	4.660	4.608	4.536	4.484

Sursă: POP107D - POPULATIA DUPA DOMICILIUL la 1 ianuarie pe grupe de varsta si varste, sexe, judete si localitati

Conform Recensământului populației, Orașul Azuga, Județul Prahova, în ceea ce privește distribuția etnică, populația stabilă a localității cu un total de 4.484 de locuitori (anul 2022) și era formată din maghiari, romi, germani și persoane de altă naționalitate; pentru alții, informațiile cu referire la etnie nu sunt disponibile.

Mișcarea migratorie a populației la nivelul orașului Azuga reprezintă un factor care arată interesul locuitorilor de a se muta în această localitate, deoarece valorile obținute ale soldului migratoriu sunt negative, având un impact la evoluția populației. Valorile înregistrate prezintă fluctuații, dar care indică că numărul celor stabiliți în cadrul comunei este mai mic față de cei care au plecat.

¹⁷ Ibidem 14

Tabel 3 – Evoluția populației orașului Azuga în perioada 2017-2021 la 1 ianuarie

	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
Stabiliri de domiciliu	58	51	66	63	57
Plecări cu domiciliul	88	74	87	94	63
Soldul schimbării de domiciliu	-30	-23	-21	-31	-6

Sursa: prelucrare proiectant în baza datelor statistice disponibile pe www.statistici.inse.ro TEMPO online serii de timp
 POP307A - Stabiliri cu domiciliul (inclusiv migrația internațională) pe județe și localități
 POP308A - Plecări cu domiciliul (inclusiv migrația internațională) pe județe și localități

Valorile soldului migrator confirmă dezinteresul asupra noilor de dezvoltări din cadrul orașului Azuga și a localităților vecine, vizând cu preponderență dezvoltările rezidențiale.

3.7.2. Profilul economic al orașului Azuga

Profilul economic al orașului, în anul 2021, este reprezentat de *Activitățile de închiriere și leasing cu bunuri recreative și echipament sportiv*, urmând *Transporturile urbane, suburbane și metropolitane de călători*, iar mai apoi *Facilități de cazare pentru vacanțe și perioade de scurtă durată*.¹⁸

Tabel 4 -

Cod CAEN	Denumire domeniu	Existent	Competitivitate
7721	Activități de închiriere și leasing cu bunuri recreative și echipament sportiv	7	6013%
4931	Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători	3	1607%
5520	Facilități de cazare pentru vacanțe și perioade de scurtă durată	9	1109%
5590	Alte servicii de cazare	4	1048%
5510	Hoteluri și alte facilități de cazare similare	4	733%
9329	Alte activități recreative și distractive n.c.a.	3	312%
4932	Transporturi cu taxiuri	5	213%

¹⁸ Statistici economice ale localității AZUGA - www.listafirme.ro

Figură 14 - Distribuția în teritoriu a firmelor active în funcție de total cifră de afaceri în anul 2021



Sursă: www.listafirme.ro

Distribuția în teritoriu a numărului de firme active sugerează, cu precădere, o concentrare a acestora de-a lungul căilor de comunicație principale, putând fi locuri generatoare de trafic.

Prin amploarea sa, amplasamentul studiat se află în vecinătatea principalilor actori economici identificați la nivelul orașului Azuga.

CAPITOLUL IV. DESCRIEREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚIE

4.1. Stadiul actual al dezvoltării

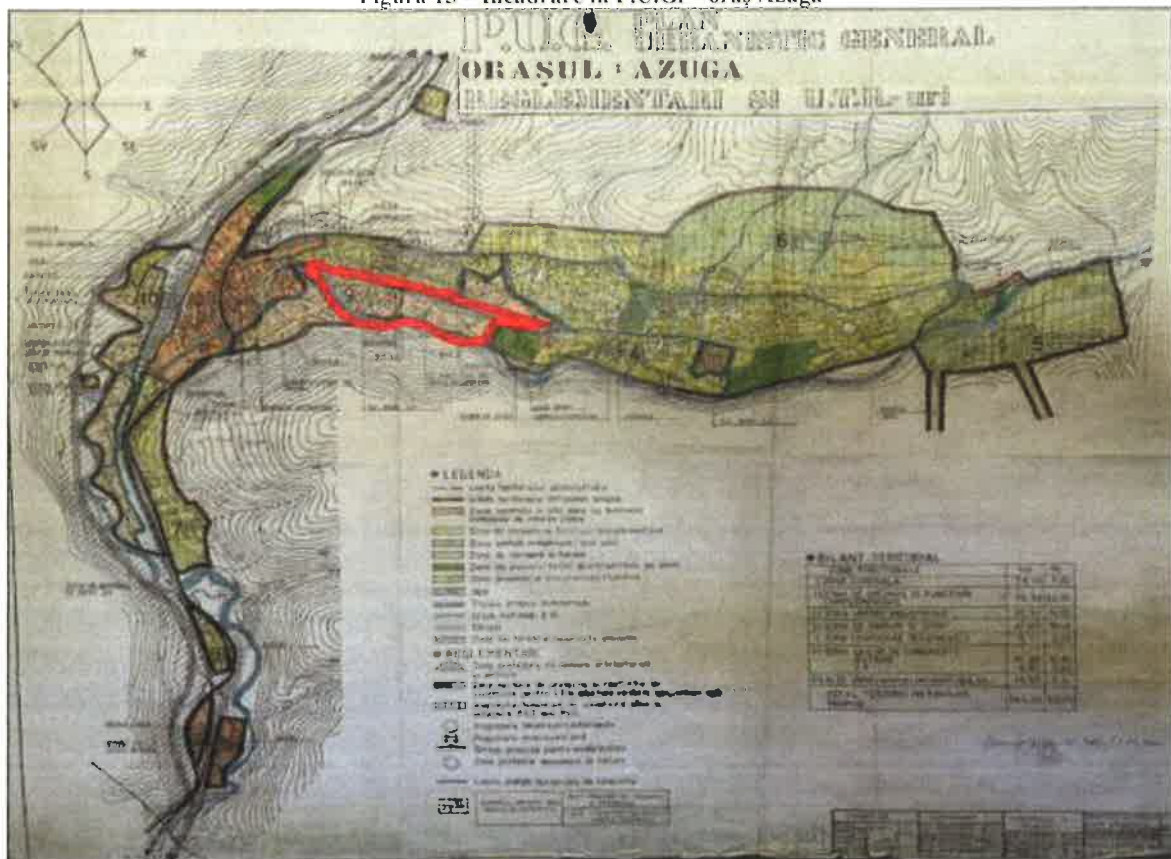
Amplasamentul de află în intravilanul orașului Azuga prin Planul Urbanistic General aprobat cu H.C.L. Azuga nr. 18/16.03.2000, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. Azuga nr. 199/21.12.2018 până la data de 30.12.2023. Terenurile studiate sunt înscrise în categoria de folosință curți-construcții, pe întreaga suprafață de 85965,90 mp și este parțial reglementat din punct de vedere urbanistic.

Înscriere în Cartea Funciară a terenurilor situate în zona reglementată urbanistic:

- **Tarla 17:** Parcele CC321, CC322, CC323; **Tarla 18:** Parcele CC326, CC327, NP325; **Tarla 23:** Parcela P421; **Tarla 24:** Parcele DC467, CF 462;
- **Domeniu public:** Str. Independenței - nr. cad. 22288; str. 9 Mai - nr. cad, 22210; str. Brândușei nr. cad 22122, str. 24 Ianuarie - nr. cad. 22215;
- **Domeniu privat al Orașului Azuga:** nr. cad. 22126, 22127, 21746, 22317;
- **Ternuri adiacente zonezi studiate înscrise în evidențele cadastrale:** nr. cad. 20083, 21336, 20471, 21202, 22365, 20584, 20426, 21708, 21579, 21752, 21512, 604, 608, 609, 610, 611, 612, 613.
- **Terenuri situate pe teritoriul administrativ al orașului Azuga:** intrailan;
- **Drept de proprietate asupra terenurilor sau imobilelor:** Orașul Azuga/ proprietăți private;
- **Nu prezintă înscrieri privitoare la sarcini;**
- **Construcție existentă pe terenul studiat al orașului Azuga** – nr. cad. 221126-C1 – casa de cultură – D+P+1E – Suprafață construită 203 mp, suprafață desfășurată 419 mp;
- Terenurile se află în zona construită protejată a monumentelor istorice înscrise în Patrimoniul Cultural Național al României pe Lista Monumentelor Istorice, acestea fiind:
 - *Casă*, construită în anul 1980 – str. Independenței, nr. 22 – cod LMI: PH-II-m-B-16318;
 - *Casă cu prăvălie, azi casă parohială*, aprox. Sec. XX – str. Independenței, nr. 27 – cod LMI: PH-II-m-B-16319;
 - *Casă cu prăvălie, azi birouri ADP*, aprox. sfârșitul sec. XIX – str. Brândușei, nr. 1 – cod LMI: PH-II-m-B-16313;
 - *Cășeria lui Ghimbășeanu, azi locuință*, construită în anul 1978 – str. Muncii, nr. 29 – cod LMI: PH-II-m-B-16320;

- Casa Nicolae Irimia, aprox. Începutul sec. XX – str. Parcului, nr. 15 – cod LMI: PH-II-m-B-16322.

Figură 15 – Încadrare în P.U.G. – oraș Azuga



Figură 16 – Situația existentă a obiectivului propus



Sursă: Planșă Situația existentă aferentă P.U.Z.

În prezent, zona de studiu analizată are drept vecinătăți imediate:

- N – strada 24 Ianuarie;
- S – Pârâul Azuga;
- E – Strada Independenței, nr. 27 – nr. 59;
- V – Strada Independenței, între nr. 12D – nr. 25B.

4.1.1 Regimul funcțional

La nivelul funcțional al situației existente, P.U.G. reglementează zona ce are categoria de folosință curți-construcții drept:

- **Zonă unități industriale:**
 - Interdicție temporară de construire până la modificarea prin documentație de urbanism tip PUZ a utilizării funcționale a terenului specifică UTR 9 – conform temeiul reglementărilor Documentației de Urbanism nr. 4/13949/2000 – faza PUG, aprobată prin HCL Azuga nr. 18/16.03.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL – Azuga nr. 199/201.12.2018 până la data de 30.12.2023;
 - Utilizări funcționale admise ale subzonei: activități nepoluante și fără risc tehnologic; depozite și anexe industriale, servicii pentru activități industriale, spații verzi, plantații de protecție;
 - Oricare dintre funcțiuni se vor utiliza cu respectarea următoarelor condiții: amplasarea în afara zonelor de protecție față de cursul pârâului Azuga, precum și față de acumulările de apă produse de acestea;
 - Interdicție permanentă de construire entru următoarele utilizări: locuințe și instituții publice, construcții care nu îndeplinesc condițiile de suprafață minimă (200 mp) și front la strada (12m), orice fel de construcții propuse în zonele de protecție, fără avizele deținătorilor de rețele edilitare.
- **Subzona "Isc" – construcții de cultură**
 - Funcțiune dominantă: Instituții publice de interes general aferente clădirilor de locuit, cu regim mic de înălțime (predominant parter);
 - Utilizări funcționale complementare admise: Oricare dintre construcțiile admise în intersecțiile cu restricție temporară, până la realizarea acestora;
 - Interdicție permanentă de construire: orice fel de construcții propuse în zonele de protecție a lucrărilor și rețelelor tehnico-edilitare; unități economice poluante și care generează trafic intens; construcții caracteristice care nu îndeplinesc condițiile de suprafață minimă și front

la strada 12,00 m; amenajări provizorii sau instalări de chioșcuri pe domeniul public.

- **Subzona "Lm" – locuințe individuale**

- Funcțiuni complementare admise: instituții și servicii complexe, dotări turistice, activități nepoluante, anexe gospodărești cu regim de înălțime prter, cu respectarea zonelor de protecție sanitară;
- Interdicții temporare: orice construcții în zone posibil inundabile pînă la realizarea protecției malurilor pe baza unei documentații aprobată potrivit normelor în vigoare; orice construcții amplasate în intersecțiile cu restricții temporare;
- Interdicții permnente de construire: orice fel de construcții în zona de protecție sanitară, în zona de protecție a rețelelor tehnico-edilitare și în zona de protecție a cursurilor de apă.

- **Subzona "Pp" – perdele forestiere de protecție**

- Utilizări funcționale admise: plantații de protecție între zonele funcționale incompatibile;
- Interdicție temporară de construire: pț,ă la elaborarea și aprobarea obligatorie a unei documentații de urbanism PUZ/PUD;
- Interdicție permanentă de construire: orice fel de construcții propuse în zonele de protecție a lucrărilor și rețelelor tehnico-edilitare; orice fel de construcții și anexe care nu respectă normele sanitare în vigoare, care produc noxe ce depășesc limitele parcelei și care nu respectă distanțele normate față de zona de locuire; construcții de locuințe și instituții publice; activități economice.

- **Subzona "Ccr" – căi de comunicație rutieră.**

- Funcțunea dominantă a subzonei; construcții și amenajări pentru căi de comunicație rutiere;
- Utilizări permise: circulații și parcaje publice;
- Interdicții permanente: construcții provizorii, chioșcuri, anexe gospodărești, panouri publicitare, plantații.

Zona se caracterizează ca fiind o zonă în curs de dezvoltare, în apropierea terenului studiat fiind amplasate clădiri de locuințe, în regim izolat.

Pe zona care face obiectul studiului, se propune revitalizarea zonei prin: *schimbare*

utilitate funcțională din zină industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație rutieră.

Realizarea obiectivelor propuse este justificată din următoarele puncte de vedere:

1. Localitatea necesită un obiectiv strategic ce are ca scop revitalizarea fostelor zone industriale, aflate de-a lungul malului de apă;
2. Pentru o tendință de dezvoltare a teritoriului zonele ce prezintă rezerve de teren necesită inserări funcțiuni compatibile cu caracterul zonei;
3. Terenurile ce fac obiectul documentației sunt amplasate de-a lungul căii de comunicație principală din cadrul zonei de studiu – DC 129, accesul făcându-se din acesta. De asemenea, existând porțiuni generoase de teren este necesar propunerea de noi artere ce vin în completarea tramei stradale existente;
4. Realizarea unor construcții pe bază de proiecte tehnice întocmite de proiectanți autorizați cu efectuarea prealabilă de studii geotehnice, respectând normele și normativele în vigoare, asigură dezvoltarea coerentă a zonei studiate;
5. Folosința actuală a terenurilor este curți-construcții, aflându-se în intravilanul comunei.
6. Executarea construcțiilor se face cu forță de muncă și materiale produse în România.

4.1.2. Echipare edilitară

• Alimentarea cu apa potabila

Localitatea are un sistem de alinimentare cu apă centralizat : populația este alimentată cu apă din captarea de suprafață de pe râul Azuga și din captarea de adâncime (izvoare) Valea Grecului. Stația de tratare a apei de suprafață este alcătuită din decantoare longitudinale, stație de filtrare, stație de clorinare. Stația de Tratarea Apei Azuga – alimentează sistemele Azuga, Bușteni și Sinaia.

Rețeaua publică existentă este alimentată în general cu apă de bună calitate fără probleme de satisfacere a cererii.

Rețeaua de distribuție a apei la consumatori este alătuită dintr-o singură zonă de presiune, pe principiul unei rețele inelare și numai parțial ramificată.

Serviciul de alimentare cu apă și canalizare, conform Legii nr. 24/2006 cu modificările ulterioare, a fost încredințat prin Delegarre de gestiune cu concesiunea bunurilor prin atribuire directă între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ”Parteneriatul pentru Managementul apei Prahova” și operatorul unic Hidro Ph SA, cu sediul în Ploiești, respectiv sucursala Azuga, cu

sediul în orașul Azuga, str. Independenței 27.

• **Canalizarea apelor uzate menajere**

Evacuarea apelor uzate menajere se face în prezent prin intermediul unei rețele de canalizare, în sistem unitar și în sistem divizor. Descărcarea apelor uzate menajere se face în râul Azuga, fără o prealabilă epurare, în aval de oraș, șângă podul C.F. peste râul Azuga. Societățile industriale din orașul Azuga au rezolvate problemele epurării apelor proprii și a evacuării acestora, prin instalații de canalizare și epurare proprii.

Rețeaua de canalizare în sistem unitar, totalizează o lungime de 16,65 km, cu diametre cuprinse între 110-800 mm, din PVC, oțel, beton.

Sistemul de colectare a apelor uzate este într-o stare precară, din cauza infiltrațiilor și scurgerilor, precum și din cauza proastelor conexiuni dintre conductele de colectare a apei pluviale și cele de colectare a apelor uzate.

Orașul Azuga nu deține o stație de epurare a apelor uzate. De asemenea, o problemă importantă a serviciului de canalizare constă în construirea și reabilitarea sistemelor de colectare, canalizare, epurare și evacuare pentru a atinge conformitatea tehnică cu acquis-ul comunitar privind epurarea apelor uzate.

• **Alimentare cu energie termica**

Orașul Azuga nu are sistem centralizat de alimentare cu energie termică, fiecare locuință este încălzită și prepară apa caldă în sistem individual (centrale termice individuale) utilizând drept combustibili gaze naturale sau în unele cazuri, lemne.

• **Alimentare cu gaze naturale**

În ceea ce privește alimentarea cu gaze naturale, orașul este racordat la sistemul național de distribuire a gazelor, fiind racordate toate locuințele.

• **Alimentarea cu energie electrica**

Furnizorul de energie electrică pentru asigurarea iluminatului public este SC FFEE ELECTRICA FURNIZARE MUNTENNIA NORD SA. Iluminatul public se realizează pe întreaga rețea stradală a orașului și la instituțiile publice. Rețeaua de iluminat are o lungime de aproximativ 24 km.

• **Telecomunicații**

Caracterizat de o evoluție pozitivă pe perioada ultimilor ani, atât din punct de vedere al ariei de acoperire cât și din punct de vedere calitativ, sistemul de telecomunicații asigură în prezent un acces sporit și rapid al locuitorilor orașului la rețeaua națională și internațională de telecomunicații.

Programul amplu de investiții în acest domeniu, a condus, prin dotarea cu echipamente moderne a centralelor telefonice și prin modernizarea infrastructurii de transport a informațiilor, la creșterea numărului de beneficiari.

4.1.3. Proprietatea terenurilor

Prezenta documentație ce a fost solicitată de ORAȘUL AZUGA , reprezentată prin primar Barbu Ciprian-George, servește la stabilirea regulilor pentru schimbarea utilității funcțională din zonă industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație rutieră pe o suprafață de 85965,90 mp, suprafața care a generat PUZ- ul, compusă din terenuri situate în Orașul Azuga - Perimetru delimitat de Strada Independenței, între nr. 12D – nr. 25B și între nr. 27 – nr. 59 (Vest-Est), respectiv de strada 24 Ianuarie și pârâul Azuga (Nord-Sud), aparținând U.A.T. ORAȘ AZUGA, în temeiul reglementărilor Documentației de Urbanism nr. 4/13949/2000 – faza PUG, aprobată prin HCL Azuga nr. 18/16.03.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL – Azuga nr. 199/201.12.2018 până la data de 30.12.2023.

Pentru zona propusă s-au identificat următoarele tipuri de proprietate asupra terenurilor :

- terenuri proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice (loturile pe care sunt amplasate clădirile și dotările aferente)
- teren aflate în domeniul public al localității (drumurile existente)
- terenuri ce își schimbă destinația din privat în public (drumul de acces)
- terenuri ce se intenționează a fi trecute în domeniul privat al unităților administrativ teritoriale.

4.1.4. Infrastructura rutieră/ de transport existentă

Accesul în cadrul zonei va fi realizat din DC 129.

Pornind de la cerința Legii nr. 43/1975 și a Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 50/1998 care prevede pentru drumuri platforme minimale și având în vedere necesitatea preluării circulației pietonale și a asigurării unui traseu pentru rețele, drumul principal DC129/Strada Independenței este propus spre modernizare și lărgire cu câte două benzi pe sens, și cu locuri de parcare. De asemenea, drumurile adiacente existente în partea de N a sitului studiat sunt propuse pentru modernizare, fiind sugerate în partea de S noi direcții prin propunerea cu caracter orientativ a unor artere.

Pentru autorizarea lucrărilor de construire se prevede accesibilitatea la un drum cu acces public și să permită intervenția mijloacelor de stingere a incendiilor sau ale altor autospeciale. În cadrul amplasamentului, amenajarea circulațiilor și planificarea acestora se va raporta pentru o accesibilitate optimă pentru traficul auto a autovehiculelor <3,5t și a autovehiculelor de intervenții > 3,5t.

Valorile de trafic la nivelul zonei studiate în contextul actual s-au stabilit prin măsurători de trafic în 2 puncte caracteristice pentru traficul din zona obiectivului propus; măsurătorile au fost efectuate în luna martie a anului 2022 pe DC129 în dreptul terenului studiat.

Figură 17 – Reprezentarea volumelor de trafic (autovehicule etalon)/timp de o oră



Sursă: prelucrare de către elaborator studiu

Viteza de circulație este relativ scăzută, fiind în partea de intravilan a localității, media estimată fiind de circa 50 km/h, capacitatea de circulație (capacitatea practică) pe o bandă de circulație când fluxul este continuu N_c , exprimată în număr vehicule etalon pe oră (Vet/h) este conform tabel 3 din STAS 10144-5.

Tabelul 3

Nr. art.	Distanța între intersecții, A m	Viteza v, în km/h							
		5	10	15	20	30	40	50	60
Capacitate de circulație cu flux continuu N ^o , în V ₁ /h									
1	-	350	450	500	550	1030	1000	950	900
Capacitate de circulație cu flux discontinuu N, în V ₁ /h									
2	100	140	210	180	180	250	190	140	120
3	200	190	280	260	260	390	310	250	200
4	300	210	330	310	300	410	410	360	280
5	400	230	350	340	340	430	510	470	360
6	500	250	370	360	360	740	610	550	440
7	600	255	400	410	430	800	670	600	500
8	700	240	410	430	430	820	730	630	560
9	800	240	410	433	460	840	760	680	580
10	900	245	430	440	470	860	770	680	600
11	1000	250	430	430	480	880	790	700	630

În conformitate cu valorile măsurate și capacitatea vehiculelor/ora conform STAS11044/5, a fost calculat raportul debit/capacitate la nivelul situației actuale.

Tabel 5 – Raport debit de circulație/capacitate maximă de circulație

Punct de măsurare	Maxim vet/h înregistrat	Capacitate vet/h STAS11044/5	Raport cf. debit/capacitate (%)	Rezerva (%)
1 (DC129)	130	950	13,68	86,32

Sursa: prelucrare proiectant în baza măsurătorilor și STAS11044/5

În concordanță cu rezultatele obținute, se poate observa că există o rezervă disponibilă suficientă pentru un trafic suplimentar generat de obiectivul propus prin „P.U.Z. - schimbare utilitate funcțională din zină industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație rutieră”.

4.2. Necesități de modernizare a traseelor și de realizare a unor artere noi

Pentru asigurarea circulației pe amplasamentul studiat, situate în zona ce face obiect P.U.Z. sunt necesare:

- racordarea noului obiectiv la carosabilul existent – DC129;
- realizarea accesului și circulației carosabile în interiorul parcelei;
- revitalizarea zonei prin realizarea parcărilor în interiorul limitei terenului, în afara domeniului public, suprateran;

- modernizarea DC129 cu asigurarea platformelor minimale, conform *Ordonanței 43/1997 privind regimul drumurilor*

4.3. Intersecții cu probleme. Priorități

Nu au fost identificate intersecții cu probleme în zona de studiu, însă în imediata apropiere se află intersecția dintre DC129 și DN1, unde se produc ambuteiaje cu precădere în sezonul de ski.

4.4. Propunerea de dezvoltare urbanistică

4.4.1. Prevederi ale Planului Urbanistic General

În concordanță cu prevederile Planului Urbanistic General al orașului Azuga - **aprobat cu HCL AZUGA nr. 18/16.03.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL Azuga nr. 199/21.12.2018 până la data de 30.12.2023**, și în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții republicată, cu modificările și completările ulterioare, se observă:

- amplasamentul studiat are acces în incintă prin drumul principal regăsit de-a lungul localității – DC129;
- pornind de la cerința Legii nr. 43/1975 și a Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 50/1998 care prevede pentru drumuri platforme minimale și având în vedere necesitatea preluării circulației pietonale și a asigurării unui traseu pentru rețele și conform prevederilor prezentei documentații, pentru DC129 a rezultat un profil modernizat de 15,00 m;
- documentația de urbanism de tip P.U.Z. preia îndrumările din cadrul procedurii de oportunitate a investiției.

În baza prevederilor Planului Urbanistic General al orașului Azuga și a Normelor Tehnice privind proiectarea, constituirea și modernizarea drumurilor din 30.08.2017, s-au analizat și stabilit soluțiile de circulație pietonală și carosabilă din cadrul amplasamentului ce a generat P.U.Z. – a străzilor de acces și a circulațiilor de incintă.

4.4.2. Zonificare funcțională stabilită prin documentația de tip P.U.Z.

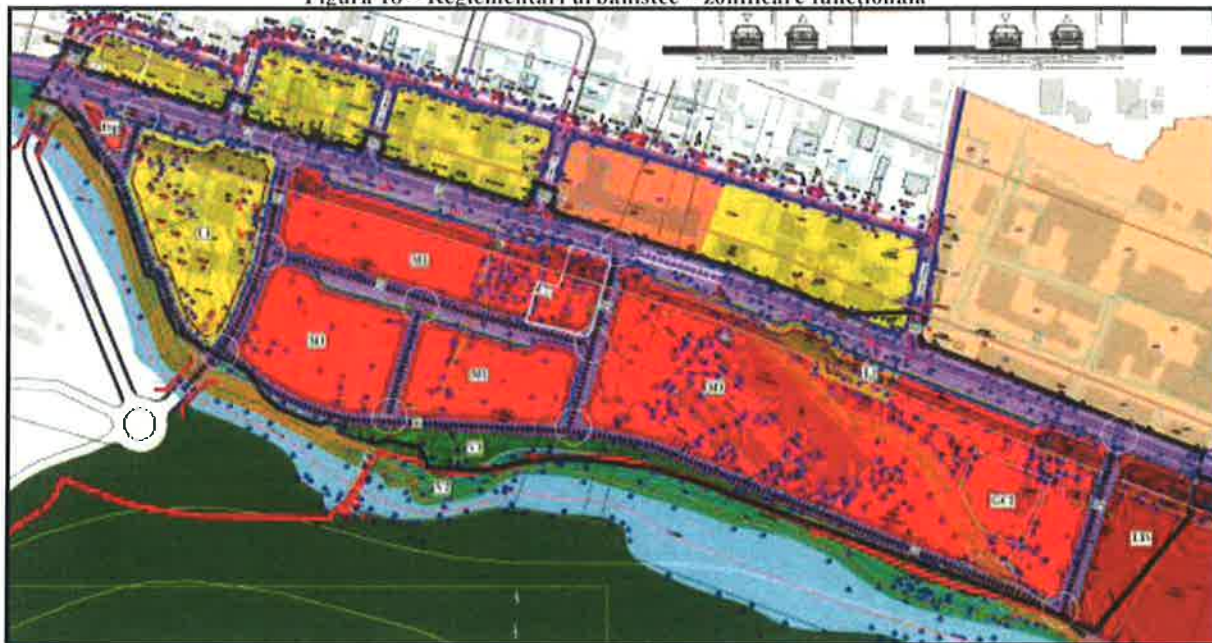
În baza Certificatului de Urbanism nr. 69/02.11.2021, amplasamentul are drept obiectiv - **Întocmire Plan Urbanistic Zonal pentru U.T.R. 9 – schimbare utilitate funcțională din zină industrială și depozite în zonă mixtă de locuințe individuale și colective de mici dimensiuni, funcțiuni complementare, comerț și centru cultural cu reconfigurarea căilor de comunicație rutieră**. Așadar, prin P.U.Z. se urmărește revitalizarea zonei și schimbarea destinației zonei și

reglementate în P.U.G. cu suprafața de 85965,90 mp în vederea construirii unui spațiu cu funcțiuni mixte.

Amplasamentul studiat prin puz va fi reglementat prin următoarele U.T.R.-uri, conform cerințelor funcționale și dorinței beneficiarului:

- I. L1 – SUBZONĂ LOCUINȚE INDIVIDUALE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME;
- II. L2 - SUBZONA LOCUINȚELOR COLECTIVE CU REGIM DE P+2 – P+4 ETAJE;
- III. ISp - SUBZONA DOTARI DE INTERES PUBLIC;
- IV. LIS – SUBZONĂ CU CARACTER DE CENTRALITATE: COMERȚ, SERVICII, DOTĂRI PUBLIC;
- V. M1- SUBZONA MIXTĂ CU REGIM DE ÎNĂLȚIME MEDIU;
- VI. GC2 - SUBZONA GOSPODARIE COMUNALA - ECHIPARE TEHNICO-EDILITARA;
- VII. V1 - SUBZONA PENTRU SPAȚII VERZI CU ACCES NELIMITAT, ACTIVITĂȚI DE AGREMENT ȘI LOISIR;
- VIII. V2 – SUBZONA PENTRU SPAȚII VERZI DE PROTECȚIE DE-A LUNGUL CURSURILOR DE APĂ;
- IX. CC1 – SUBZONA CAI DE COMUNICATIE SI CIRCULATIE RUTIERA.

Figură 18 – Reglementări urbanistice – zonificare funcțională



Sursă: extras planșă de reglementări aferentă P.U.Z.

4.4.3. Strategii de mobilitate și reconfigurare a căilor de circulație și de transport

Soluția de circulații reglementează două zone de acces în incinta amplasamentului, din DC129.

Pornind de la cerința Legii nr. 43/1975 și a Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 50/1998 care prevede pentru drumuri platforme minimale și având în vedere necesitatea preluării circulației pietonale și a asigurării unui traseu pentru rețele și conform prevederilor P.U.G. Azuga:

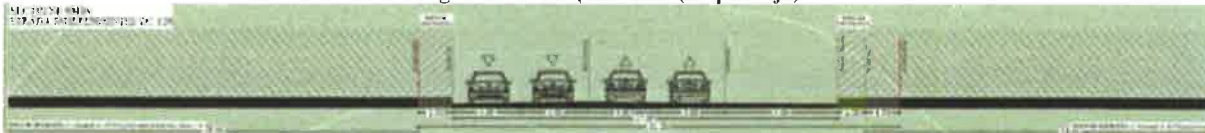
Pentru DC129 a rezultat un profil de 15,00 m, corespunzător unui drum comunal într-o localitate urbană respectiv cu un carosabil de 12,00m cu o două benzi pe sens și două trotuare de 1.050m fiecare. Zona de protecție pentru drumul județean este de 18,00m de la limita zonei de siguranță stânga/ dreapta. Zona de siguranță este prevăzută de 1,50m pe ambele părți ale drumului măsurată de la limita exterioară a amprizei drumului (de la marginea exterioară a șanțurilor).

Figură 19 – Secțiune S1a

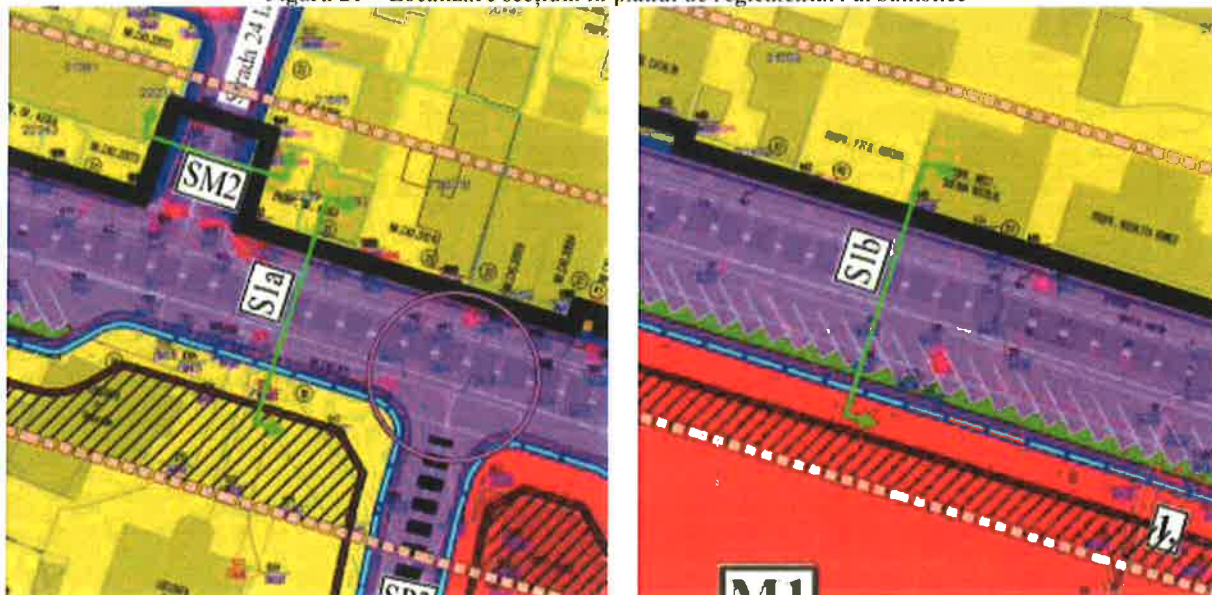


De asemenea, vor fi reglementate și parcuri de-a lungul drumului principal, pe suprafața de teren ce face obiectul P.U.Z. pentru a rezolva una dintre principalele disfuncționalități întâlnite în cadrul teritoriului, un teritoriu cu un specific predominant turistic.

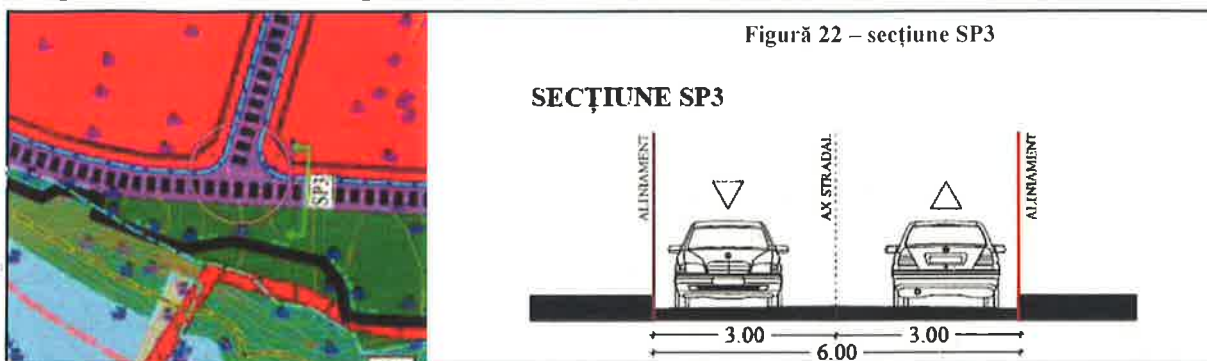
Figură 20 – Secțiune S1b (cu parcaje)



Figură 21 – Localizare secțiuni în planul de reglementări urbanistice

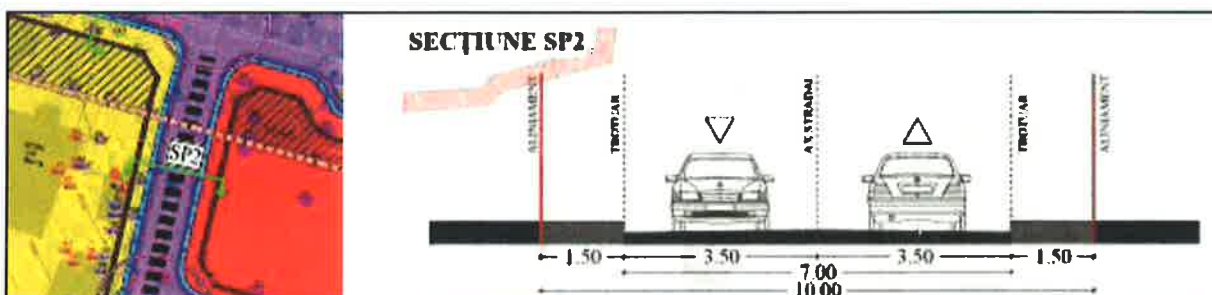
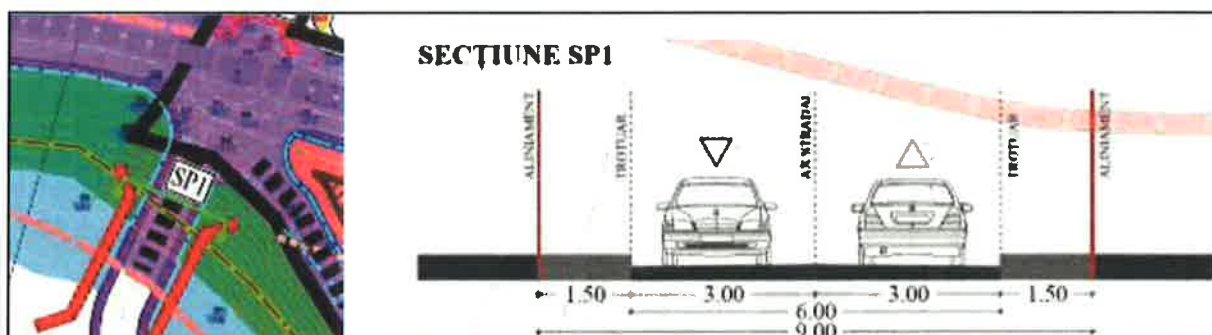


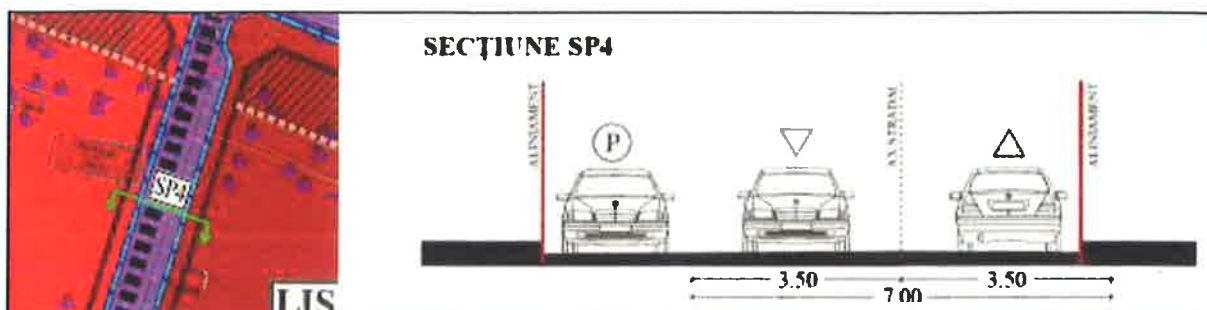
Pentru drumul propus în partea de sud a teritoriului studiat, situat de-a lungul oglinzii de apă se va avea stabili un profil de 6,00m, doar carosabil cu o bandă de circulație pe sens.



Pentru drumurile din interiorul zonei mixte se propun următoarele profile:

- un profil de 9,00m cu un carosabil de 6,00m (o bandă pe sens) și două trotuare de 1.50m fiecare (SP1);
- un profil de 10,00m cu un carosabil de 7,00m (o bandă pe sens) și două trotuare de 1.50m fiecare (SP2);
- un profil de 6,00m cu un carosabil de 6,00m (o bandă pe sens) (SP3);
- un profil de 10,00m cu un carosabil de 7,00m (o bandă pe sens), și un spațiu destinat parcerii de-a lungul străzii cu lățimea de 3,00m (SP4).





4.4.3.1. Trafic estimat (în cadrul ansamblului studiat)

Se estimează ca obiectivul propus va atrage următorul trafic pe categorii de vehicule – autovehicule < 3,5t. În funcție de zona reglementată, numărul de autovehicule este estimat astfel:

- Zona aferentă locuințelor individuale: **20-26 autovehicule** (2 autovehicule per lot) conform *Regulamentul General de Urbanism cu H.G.R. NR. 525/1996 - republicată, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 856 din 27 noiembrie 2002 - Anexa Nr. 5 - Parcaje- art. 5.11.*;
- Zona de servicii-comerț și dotări aferente locuirii: **aprox. 500 autovehicule** conform *Regulamentului General de Urbanism, cu H.G.R. NR. 525/1996 republicată, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 856 din 27 noiembrie 2002- Anexa Nr. 5 - Parcaje- art. 5.3.1. și art. 5.11.*

Numărul total de autovehicule estimat în interiorul amplasamentului studiat este de aproximativ 526 vehicule < 3,5t.

4.4.3.2. Trafic estimat (în cadrul zonei de studiu)

Prin intervențiile de modernizare la nivelul DC129 cu un profil de 15,00m, parte carosabilă de 12,00, viteza medie estimată va fi aceeași de 40-50 km/h, iar capacitatea de circulație (capacitatea practică) pe două benzi de circulație (conform STAS11044/5) va ajunge la o valoare mai ridicată. Nivelul situației existente în ceea ce privește capacitatea de circulație va rămâne la același nivel - 950 per tronson de circulație.

Schimbarea se va produce și va fi observată în sezonul rece, atunci când localitatea cunoaște cele mai mari valori privitoare la trafic, unde ambuteiajele sunt zilnic întâlnite. Prin propunerea de noi artere ce sunt delimitate pe suprafețele de teren innecesibile până acum, circulația va deveni mai fluentă, rezolvându-se în același timp și problema parcării, fiind propuse mai multe locuri.

Tabelul 3

Nr. art.	Distanța între intersecții, A m	Viteza v, în km/h							
		5	10	15	20	30	40	50	60
Capacitate de circulație cu flux continuu N ^c , în V _h /h									
1	-	250	480	500	650	1040	1000	950	900
Capacitate de circulație cu flux discontinuu N, în V _h /h									
2	100	140	210	180	180	250	180	140	120
3	200	190	280	240	260	390	310	280	200
4	300	210	320	210	300	510	410	360	280
5	400	230	360	240	360	630	510	470	360
6	500	250	370	260	390	740	610	550	440
7	600	275	400	280	430	800	670	600	480
8	700	290	410	290	450	820	720	630	500
9	800	300	410	290	460	840	750	660	520
10	900	315	420	300	470	860	770	680	540
11	1000	330	430	300	480	880	790	700	560

Valoarea de 526 a totalul de autovehicule preconizate investiției este raportată la intervalul de 24h, în afara sezonului rece. Pentru calcularea estimată a raportului de debit de circulație/ capacitate maximă de circulație al fluxul continuu N_c, indicator exprimat în număr vehicule etalon pe oră (Veh/h) conform tabel 3 din STAS 10144-5, valoarea estimată va fi de 22 veh/h.

Traficul generat de propunerea P.U.Z. va avea o valoare moderată. Se estimează că obiectivul va genera un trafic suplimentar de 14 vet/h, ceea ce reprezintă aproximativ 10% raportat la capacitatea actuală (130vet/h).

Așadar, în conformitate cu valorile măsurate la nivelul situației existente, la care se adaugă valoarea estimată la nivelul amplasamentului studiat prin P.U.Z., a fost calculat raportul debit/capacitate estimat la nivelul situației propuse.

Tabel 6 – Raport debit de circulație/ capacitate maximă de circulație

Punct de măsurare/	Maxim vet/h înregistrat	Maxim vet/h estimat	Capacitate vet/h înregistrată cf. STAS11044/5	Capacitate vet/h estimată cf. STAS11044/5	Raport debit/capacitate înregistrat (%)	Raport debit/capacitate estimat (%)
1 (DC129)	130	130+2 2	950	950	13,68	16

Sursă:preluare proiectant în baza măsurătorilor și STAS11044/5

După cum se poate observa din prognoza traficului estimat la nivelul DC129, capacitatea de preluare a traficului nu va fi depășită.

Pentru o analiză mai critică a traficului estimativ, implicit a raportului debit/capacitate estimat, se propun două scenarii:

- a) Un procent de 60-80% din totalul de 526 de autovehicule preconizate reprezintă fluxuri ce se vor suprapune în intervalul orar 7:00-9:00/16:00-18:00, generând un trafic estimat de 368 de autovehicule care vor părăsi amplasamentul în medie în zilele de lucru; raportat la veh/h, rezultă un flux de 184 autovehicule.
- b) Un procent de 20-40% din totalul de 526 de autovehicule preconizate reprezintă fluxuri se vor suprapune în intervalul orar 9:00-16:00, generând un trafic estimat de 158 de autovehicule care vor părăsi amplasamentul în medie în zilele de lucru; raportat la veh/h, rezultă un flux de 23 autovehicule.

Pentru calculul raportului debit de circulație/capacitate maximă, se ia în considerare că acest flux NU se poate împărți la $\frac{1}{2}$ având în vedere că amplasamentul prezintă doar un acces.

Rezultatele obținute în cele două scenarii indică faptul că și în perioadele considerate cu flux maxim într-un interval de 60min., capacitatea de preluare a traficului pe aceste străzi nu va fi depășită.

➤ **Sistemul rutier**

Suprafețele de teren destinate circulației la nivelul zonei studiate sunt compuse din următoarele straturi rutiere:

- strat de uzură (rulare):
 - 4,0cm beton asfaltic BA16;
- strat legătură (binder)
 - 5,0cm binder BAD25;
- strat de bază:
 - 6,0cm mixture asfaltică AB31,5;
- strat de fundație:
 - 15,0cm balast stabilizat cu ciment 6%;
 - 20,0cm fundație din balast.

➤ **Parcaje**

Locurile de parcare vor fi configurate spațial în conformitate cu Normativul Departamentului pentru Proiectarea Parcajelor în Localități Urbane – P132/1993 (și proiect nr. 6970/N/1992 – URBANPROIECT), se vor asigura și de-a lungul circulațiilor (domeniului public), dar și în incinta amplasamentului, iar necesarul de parcaje va fi stabilit conform

prevederilor art. 33 și Anexa nr. 5 – *Regulamentului General de Urbanism*. Staționarea autovehiculelor se admite numai în interiorul parcelei în cazul locuințelor individuale și în parcaje special amenajate în afara și de-a lungul circulației publice.

Se vor asigura un număr de 180 locuri de parcare publice la sol aferente zonei de servicii, comerț și zonei de dotări aferente locuirii. Locurile de parcare aferente zonei de comerț, servicii și dotări aferente locuirii vor fi asigurate conform prevederilor din *Regulamentului General de Urbanism*, cu H.G.R. NR. 525/1996 republicată, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 856 din 27 noiembrie 2002- Anexa Nr. 5 - Parcaje- art. 5.3.1. și art. 5.11.

Pentru zona de locuințe individuale se vor asigura câte 2 locuri de parcare în incintă conform *Regulamentului General de Urbanism* cu H.G.R. NR. 525/1996 - republicată, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 856 din 27 noiembrie 2002- Anexa Nr. 5 - Parcaje- art. 5.11.

- ***Alimentarea cu apa potabila***

Pentru terenul studiat se propune asigurarea alimentării cu apa potabilă în sistem centralizat local. Necesarul de apă va asigura :

- alimentarea cu apă potabilă a locuitorilor
- udatul spațiilor verzi;

Cantitățile de apă necesare vor fi calculate conform SR 1343/1-1995, STAS 1478-90, STAS 1846-90. Debitul de apă necesar consumului în zona se va asigura din rețeaua de distribuție locală, propusă a fi alimentată prin intermediul a unei gospodării de apă.

Pentru aglomerările urbane au fost elaborate proiecte integrate.

- ***Canalizarea apelor uzate***

Realizarea lucrărilor necesare pentru asigurarea canalizării se va face pe baza unui proiect de execuție întocmit de o firmă de specialitate cu respectarea legislației și normativelor în vigoare, precum și a avizelor necesare.

- ***Canalizarea apelor pluviale***

Apele de ploaie vor fi preluate de pe suprafața acoperișurilor prin burlane de unde se scurg liber la suprafața terenului prin rigole.

Panta naturală a terenului permite scurgerea apelor pluviale.

- ***Alimentare cu energie termică și gaze naturale***

Datorită avantajelor pe care le prezintă folosirea gazelor naturale față de folosirea combustibilului solid sau lichid se propune alimentarea cu gaze naturale a clădirilor și dotărilor din zona studiată.

Alimentarea cu gaze naturale a zonei studiate se poate face prin extinderea rețelei de distribuție de gaze naturale deja existentă în orașul Azuga.

Se recomanda ca și clădirile și dotările să fie dotate cu instalații de încălzire centrală și centrale termice proprii.

- ***Alimentare cu energie electrică***

Pentru noii consumatori se poate realiza branșarea la rețeaua existentă prin extinderea acesteia în sistem L.E.A., în măsura în care rețeaua existentă o permite, și cu acordul deținătorului.

Soluția de alimentare cu energie electrică va trebui să aibă în vedere o serie de considerente obligatorii pentru a asigura un serviciu energetic performant și sigur.

- ***Iluminatul public***

Se va prevedea iluminat stradal amplasat pe drumul creat pe proprietate.

- ***Telecomunicații***

Rețeaua locală se va extinde și la viitoarele zone reglementate.

➤ **Semnalizarea rutieră**

Pentru siguranța circulației, se propune amplasarea următoarelor indicatoare rutiere:

- pentru drumurile de acces în incintă pentru traficul auto se va semnaliza „Oprire”.
- Pentru drumurile principale din incintă se va semnaliza „Drum cu prioritate”;
- Pentru drumurile secundare care se intersectează cu cele principale din incintă se va semnaliza „Cedează trecerea”.

Semnalizarea rutieră se va realiza atât pe orizontală, cât și pe verticală, în concordanță cu standardele SR 1848-1,2,3/2011 și SR 1848-7/2015.

➤ **Semnalizarea rutieră pe timpul execuției**

Semnalizarea precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000.

CAPITOLUL V. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Proiectul analizează întregul amplasament studiat generat prin obiectivul P.U.Z., cu integrarea soluției constructive și descrierea funcțiunii propuse. Obiectivul documentației de tip P.U.Z. ce propune schimbarea funcțiunii terenului ce are ca scop procesul de revitalizare a zonei studiate, îmbunătățind astfel spațiul din punct de vedere funcțional, ambiental și socio-cultural, nu generează probleme la nivelul circulației rutiere și nu creează disfuncționalități funcționale în teritoriu.

Sistemul de circulație prevăzut și reglementat contribuie semnificativ la creșterea gradului de accesibilitate în zona amplasamentului studiat. Scopul acestui studiu a contribuit la trasarea direcțiilor și soluțiilor de planificare la nivelul infrastructurii de circulație.

Se va ține cont de perioada din an pentru stabilirea în timp real valorilor de trafic, din cauza specificului locului. Acestea vor suferi modificări în funcție de următorii factori:

- anotimp;
- dată;
- perioadă din săptămână;
- oră;
- nr. de unități de cazare disponibile.

Se recomandă ca la faza de autorizație de construire propunerile actuale de circulație să fie preluate și analizate prin proiecte tehnice detaliate.

Elaborat

lect.dr.arh.urb. Laura Andreea DOBRESCU



Specialiști

urb. Maria IVAȘCU

urb. Marius Alexandru ILIE