

PLAN URBANISTIC ZONAL MODIFICARE REGLEMENTARI URBANISTICE PUG

Iulie 2019

**BENEFICIAR
ORASUL SINAIA
PROIECTANT
GREENWOOD TECH GWT SRL**

FOAIE DE GARDĂ

**PROIECTANT GENERAL
GREENWOOD TECH GWT SRL**

**SEF PROIECT,
URBANISM**

urb. dpl. Mircea Radu Atanasiu



BORDEROU GENERAL

PLAN URBANISTIC ZONAL

I. PIESE SCRISE

1. Memoriu general
2. Regulament local de urbanism

II. PIESE DESENATE

OPIS		
NR.PLANSA	DENUMIRE PLANSA	scara
U01.1	INCADRARE IN PUG/PUZ	1:2000
U01.2	DOCUMENTAR FOTOGRAFIC	
U02	ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE	1:500
U03	REGLEMENTARI URBANISTICE	1:500
U04	REGLEMENTARI EDILITARE	1:500
U05	OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA	1:500
U06	MOBILARE ILUSTRATIVA	1:500
U06.1	MOBILARE ILUSTRATIVA - ELEVATIE EST	1:200

VOLUMUL 1

MEMORIU GENERAL

- cuprins -

I. INTRODUCERE

- I.1 Date de recunoaștere a documentației
- I.2 Obiectul lucrării
- I.3 Surse de documentare

II. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

- II.1 Evoluția zonei
- II.2 Încadrare în localitate
- II.3 Elemente ale cadrului natural
- II.4 Circulația
- II.5 Ocuparea terenurilor
- II.6 Echiparea edilitară
- II.7 Probleme de mediu
- II.8 Opțiuni ale populației

III. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

- III.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare
- III.2 Prevederi ale PUG
- III.3 Valorificarea cadrului natural
- III.4 Modernizarea circulației
- III.5 Zonificarea funcțională – reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici
- III.6 Dezvoltarea echipării edilitare
- III.7 Protecția mediului
- III.8 Obiective de utilitate publică

IV. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

I. INTRODUCERE

I.1 DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI:

DENUMIREA LUCRĂRII : **PLAN URBANISTIC ZONAL MODIFICARE REGLEMENTARI URBANISTICE PUG SI CONSTRUIRE PARCARE SUPRAETAJATA TIP "PARK&RIDE", STATIE DE CAPAT DE LINIE PENTRU AUTOBUZE, SPATII COMERCIALE, CENTRU DE INCHIRIERE BICICLETE, PUNCT DE INFORMARE TURISTICA, MOBILIER URBAN, SPATII VERZI, DRUM ACCES, ALEI CAROSABILE SI PIETONALE, UTILITATI, BRANSAMENTE SI ORGANIZARE DE SANTIER**

BENEFICIAR : **ORASUL SINAIA**
PROIECTANT GENERAL : **GREENWOOD TECH GWT SRL**
SEF PROIECT : **urb.dpl. Mircea Radu ATANASIU**
Amplasament : **judetul Prahova, Orasul Sinaia, Aleea Caraiman, nr. cad. 24714, 24716, 24717, 24719, 24816, tarla 25, 50, parcelele Cc36, Cc7, Cc15, Dr35, Bd. Carol 1, DN1**

I.2 OBIECTUL LUCRĂRII:

Solicitări ale temei-program:

Elaborarea unui **PLAN URBANISTIC ZONAL MODIFICARE REGLEMENTARI URBANISTICE PUG**

Scopul prezentei documentatii este actualizarea reglementarilor urbanistice si a indicatorilor urbanistici in vigoare conf. PUG in vederea CONSTRUIRII UNEI PARCARI SUPRAETAJATE TIP "PARK&RIDE", STATIE DE CAPAT DE LINIE PENTRU AUTOBUZE, SPATII COMERCIALE, CENTRU DE INCHIRIERE BICICLETE, PUNCT DE INFORMARE TURISTICA, MOBILIER URBAN, SPATII VERZI, DRUM ACCES, ALEI CAROSABILE SI PIETONALE, UTILITATI, BRANSAMENTE SI ORGANIZARE DE SANTIER .

Prin prezentul PUZ se propune reglementarea specifica a parcelelor cu nr. cad. 24714, 24716, 24717, 24719, 24816, tarla 25, 50, parcelele Cc36, Cc7, Cc15, Dr35, Bd. Carol 1, DN1, amplasate in jud. Prahova, orasul Sinaia prin instituirea unor subzone functionale specifice, conforme cu obiectivele propuse pentru construire.

Zonele studiate si reglementate prin PUZ sunt cuprinse in zona de protectie a urmatoarelor monumentelor/ansamble istorice protejate conform LMI2015:

- **Ansamblul Garii Sinaia - indicativ PH-II-a-A-16673**
- **Gara Regala Sinaia - indicativ PH-II-m-A-16673.01**
- **Gara Sinaia - indicativ PH-II-m-A-16673.02**
- **Hotel Caraiman - indicativ PH-II-m-A-16656**
- **Ansamblu urban I - indicativ PH-II-a-b-16631**

Obiectivele protejate sunt inscrite in Lista Monumentelor Istorice aprobata prin Ordinul MCC nr.2825/2015.

Zona studiata si reglementata prin PUZ este cuprinsa in zona de protectie a urmatoarelor elemente antropice: DN1, Magistrala CFR300 Ploiesti-Brasov, partial in zona de protectie a conductei de gaze de medie presiune si a rețelei subterane de telefonie interurbana si fibra optica.

I.3 SURSE DE DOCUMENTARE:

Pe parcursul elaborării lucrării prezente s-au folosit următoarele surse de documentare:

a) în domeniul urbanismului:

- Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I – Rețele de transport
- Legea nr.171/1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a II-a - Apa;
- Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a III-a - Zone protejate;
- Legea nr.351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități, cu modificările ulterioare;
- Legea nr.575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a V-a - Zone de risc natural;
- Codul civil;
- Hotărârea Guvernului nr.525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, republicată;
- Hotărârea Guvernului nr.584/2001 privind amplasarea unor obiecte de mobilier urban;
- Ordinul ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului, al ministrului apărării naționale, al ministrului de interne și al directorului Serviciului Român de Informații nr. 34/N/M.30/3.422/4.221/1995 pentru aprobarea Precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea executării construcțiilor, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.283 din 7 decembrie 1995 (NOTĂ: are aplicabilitate și în domeniul construcțiilor);

b) în domeniul construcțiilor:

- Legea nr.10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare (Legea nr.587/2002);
- Legea nr.184/2001, republicată, privind organizarea și exercitarea profesiei de arhitect;
- Legea locuinței nr.114/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.198/2004 privind unele măsuri prealabile lucrărilor de construcție de autostrăzi și drumuri naționale;
- Ordonanța Guvernului nr.19/1997 privind transporturile, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr.63/2001 privind înființarea Inspectoratului de Stat în Construcții – I.S.C., aprobată cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora;
- Hotărârea Guvernului nr.925/1995 pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și construcțiilor;
- Hotărârea Guvernului nr.941/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr.198/2004 privind unele măsuri prealabile lucrărilor de construcție de autostrăzi și drumuri naționale;
- Hotărârea Guvernului nr.766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții (regulamente privind: activitatea de metrologie în construcții; conducerea și asigurarea calității în construcții; stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor);

urmărirea comportării în exploatare, intervențiile în timp și postutilizarea construcțiilor; agrementul tehnic pentru produse, procedee și echipamente noi în construcții; autorizarea și acreditarea laboratoarelor de analize și încercări în construcții; certificarea de conformitate a calității produselor folosite în construcții), cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr.1739/2006 pentru aprobarea categoriilor de construcții și amenajări care se supun avizării și/sau

autorizării privind securitatea la incendiu;

- Hotărârea Guvernului nr.62/1996 privind aprobarea Listei obiectivelor de investiții și de dezvoltare, precum și a criteriilor de realizare a acestora, pentru care este obligatoriu avizul Statului Major General;

- Hotărârea Guvernului nr.28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții;

- Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr.649/2001 pentru aprobarea Normativului pentru adaptarea clădirilor civile și spațiului urban aferent la exigențele persoanelor cu handicap, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.287/2001 din 31 mai 2001;

- Precizări comune ale ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului, ministrului muncii și protecției sociale și al ministrului transporturilor nr.5.122/NN/1.384/ 178/1999, privind modul de constituire și virare de către investitori sau proprietari a cotei de 0,5% din valoarea devizului de construcții, cu corespondent în devizul general al lucrării, cotă aferentă Casei Sociale a Constructorilor;

c) în domeniul administrației publice

- Legea administrației publice locale nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr.188/1999 privind Statutul funcționarului public, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare;

d) în domeniul proprietății funciare

- Legea fondului funciar nr.18/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr.1/2000 pentru reconstituirea dreptului de proprietate asupra terenurilor agricole și celor forestiere, solicitate potrivit prevederilor Legii fondului funciar nr.18/1991 și ale Legii nr.169/1997, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr.7/1996, republicată;

ACTELE NORMATIVE COMPLEMENTARE:

- Legea nr.422/2001, privind protejarea monumentelor istorice, republicată;

- Legea nr. 98/1994 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la normele legale de igienă și sănătate publică, republicată;

- Legea apelor nr.107/1996 cu modificările și completările ulterioare;

- Legea apărării naționale a României nr.45/1994, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr.481/2004 privind protecția civilă, republicată;

- Legea nr.307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor;

- Legea nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr.33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică;

- Legea nr.46/2008 pentru aprobarea Codului Silvic;

- Hotărârea Guvernului nr.930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;

- Ordinul nr.536/1997 al ministrului sănătății pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;

- Ordinul nr.117/2002 al ministrului sănătății și familiei privind aprobarea Procedurilor de reglementare sanitară pentru proiectele de amplasare, construcție, amenajare și reglementare sanitară a funcționării obiectivelor și a activităților desfășurate în acestea, altele decât cele supuse înregistrării în registrul comerțului, și a Procedurilor de reglementare sanitară a punerii pe piață a substanțelor și produselor noi sau importate pentru prima dată și destinate utilizării ori consumului uman;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr.27/2003 privind procedura aprobării tacite, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr.112/2000 pentru reglementarea procesului de scoatere din funcțiune, casare și valorificare a activelor corporale care alcătuiesc domeniul public al statului și al unităților administrativ-teritoriale;
- Ordonanța Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.540/2000 privind aprobarea încadrării în categorii funcționale a drumurilor publice și a drumurilor de utilitate privată deschise circulației publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.31/1996 pentru aprobarea Metodologiei de avizare a documentațiilor de urbanism privind zone și stațiuni turistice și a documentațiilor tehnice privind construcțiile din domeniul turismului;
- Hotărârea Guvernului nr.44/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr.571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- Ordinul ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr.1.141/2002 pentru aprobarea procedurii și competențelor de emitere a avizelor și autorizațiilor de gospodărire a apelor;
- Ordinul ministrului agriculturii, alimentației și pădurilor nr.326/2001 privind abilitarea oficiilor de studii pedologice și agrochimice județene și a direcțiilor generale pentru agricultură și industrie alimentară județene, respectiv a municipiului București, să îndeplinească atribuțiile prevăzute la art.74-103 din Legea nr.18/1991, republicată;
- Ordinul ministrului apelor și protecției mediului nr.860/2002 pentru aprobarea Procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și de emitere a acordului de mediu, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului apelor și protecției mediului nr.863/2002 privind aprobarea ghidurilor metodologice aplicabile etapelor procedurii-cadru de evaluare a impactului asupra mediului;

e) Studii de specialitate preliminare:

Studiu geotehnic verificat Af

Suport topografic avizat OCPI

Studiu istoric si de peisaj

Studiu de fundamentare a solutiei de circulatie rutiera

Studiu de trafic

Desfasurate stradale

II.

STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

II.1 EVOLUȚIA ZONEI*:

Orasul Sinaia este situat la o altitudine cuprinsa intre 798 si 1055m, pe versantul sud-estic al Masivului Bucegi, de-a lungul vaili Prahova.

Orasul este amplasat in zona nordica a judetului Prahova, la o distanta de 123 km de Bucuresti, 106 km de Aeroportul International Henri Coanda (Bucuresti) si 37 Km de Brasov, Sinaia este situata de-a lungul DN1, beneficiind si de cai ferate de acces.

Conform recensământului efectuat în 2011, populația orașului Sinaia se ridică la 10.410 locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2002, când se înregistraseră 12.512 locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (93,03%), cu o minoritate de romi (1,24%). Pentru 5,04% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (91,68%), cu o minoritate de romano-catolici (1,48%). Pentru 5,12% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională.

Zona studiată este amplasata intre Bulevardul Carol I si Drumul national 1/Magistrala CFR 300-Ploiesti-Brasov, intre doua obiective principale ale Orasului Sinaia – Ansamblul Garii Sinaia si Hotelul Caraiman/Parcul central Dimitrie Ghica. In **zona studiată** se intersecteaza principalele fluxuri de circulatie ale localitatii, rutier si feroviar, reprezentand un punct critic in functionarea localitatii.

II.1.2. Date privind evolutia zonei

Zona studiată este situata in intravilanul Orasului Sinaia, tangent nucleului central al orasului. In imediata vecinatate se regasesc functiuni mixte, complexe, cu un impact major asupra teritoriului:

- **Bulevardul Carol I** – artera principala de circulatie rutiera si pietonala a localitatii, care urmareste directia naturala a Vaili Prahovei si a generat configuratia liniara de dezvoltare a localitatii cu ramificatii determinate de morfologia reliefului.
- **Drumul National 1**- artera principala de circulatie rutiera care preia fluxurile rutiere tranzitorii ale zonei, pe directia Ploiesti-Brasov;
- **Gara Sinaia** – punctul principal de acces feroviar al turistilor in Orasul Sinaia si Valea Prahovei. Amplasat pe Magistrala CFR300 este punctul de intrare si de iesire al turistilor in statiune, generand importante fluxuri de trafic pietonal de origine si destinatie -inaugurata in data de 10 iunie 1879.
- **Hotelul Caraiman** – obiectiv turistic si de cultura, fiind clasificat conform LMI2015 drept monument istoric – cod lmi PH-II-m-A-16656;

Zona studiată s-a dezvoltat similar, in aceeasi perioada de timp cu zona centrala a localitatii. Nucleul principal al Orasului Sinaia fiind Manastirea Sinaia, ctitorie a spatarului Mihail Cantacuzino, care dateaza din anul 1695. Incepand cu sfarsitul secolului XIX, Sinaia se dezvolta ca statiune turistica, odata cu construirea soselei Sinaia – Brasov (1847), a caili ferate Bucuresti – Sinaia (1879), si, mai ales, a castelului Peles, care a transformat Sinaia intr-un centru al vietii politice si o zona rezidentiala privilegiata.

In oras a fost construit un numar mare de resedinte private, amplasate in zone pitoresti si beneficiind de o arhitectura (exterioara si interioara) deosebita. Dotarile de patrimoniu

muzeistic si arhitectural al orasului Sinaia se situeaza la un nivel de exceptie, dandu-i acestuia – pe buna dreptate – numele de „oras – muzeu”.

Intre anii 1875 – 1883, este construit Castelul Peles, devenit la vremea respectiva, resedinta de vara a familiei lui Carol I, primul rege al Romaniei. Urmeaza castelele Pelisor si Foisor.

Sinaia este prin excelenta o statiune in care primordiala este activitatea turistica. Valentele de statiune cu sezon permanent si dezvoltarea sa social-economica au contribuit la inzestrarea Sinaiei cu o baza materiala importanta: hoteluri, restaurante, pensiuni, mijloace de transport pe cablu, vile, spatii culturale, spatii de agrement, tabere scolare, s.a. toate acestea contribuind la afirmarea puternica a turismului montan in zona. La zestrea edilitara a orasului s-au adaugat, in ultimile decenii, noi constructii scolare, obiective sociale, amenajari sportive, cartiere de locuinte, spatii comerciale, modernizari ale retelei de drumuri, s.a.

II.1.3. Caracteristici semnificative ale zonei, relationate cu evolutia localitatii

Zona studiata se prezinta similar parcelarului existent in zona centrala a Orasului Sinaia. Fondul construit este divers, avand dimensiuni si gabarite diferite, in functie de functiunea gazduita. Din punct de vedere functional intalnim urmatoarele zone:

- Zona centrala
- Zona cai de comunicatie – zona parcare publice
- Zona CFR

Configuratia parcelarului este similara, cu parcele dispuse relativ perpendicular pe axul **DN1 si Bulevardul Carol I**. Parcelele din zona reglementata sunt libere de constructii, caracteristica dominanta a acestora fiind panta accentuata de aproximativ 30 de grade si vegetatia matura, inalta de conifere si foioase, crescuta spontan.

II.1.4. Potential de dezvoltare

Datorita caracteristicilor functionale, a istoricului zonei si a localitatii, a fluxurilor de circulatie rutiera si pietonala existente, zona reglementata are un potential ridicat de dezvoltare, in sensul incurajarii functiunilor intermodale care vor asigura:

- articularea Garii Sinaia cu Zona centrala a orasului;
- preluarea traficului rutier de destinatie si incurajarea transportului in comun si cu mijloace alternative;
- amenajarea zonei de acces a turistilor in localitate sub forma unei arhitecturi moderne, integrate din punct de vedere functional si morfologic in vecinatate;
- reducerea presiunii rutiere asupra zonei centrale a localitatii si eliminarea punctelor critice existente in sistemul de circulatii rutier si pietonal;
- eliminarea difunctiilor existente la nivelul DN1 prin intersectarea fluxurilor rutiere tranzitorii si fluxurilor pietonale generate intre Gara Sinaia si zona centrala;
- realizarea accesului in oras a turistilor prin intermediul unor amenajari si constructii publice de o calitate ridicata;

I.2 ÎNCADRAREA ÎN LOCALITATE:

II.2.1. Pozitia zonei fata de intravilanul localitatii

Parcelele reglementate prin PUZ , cu suprafata cumulata de 11104.00 mp (Nr.cad.24716 = 694 mp - domeniu public, Nr.cad.24717 = 2018 mp - domeniu privat, Nr.cad.24714 = 2231 mp - domeniu privat, Nr.cad.24719 = 1926 mp - domeniu public, Nr.cad.24816 = 66 mp - domeniu public, Bulevardul Carol I = 1765 mp - domeniu public, Calea Prahovei = 2404 mp - domeniu public), sunt amplasate in intravilanul Orasului Sinaia, in zona central nordica a localitatii. Accesul rutier si pietonal este asigurat prin DN1 si Bulevardul Carol I.

II.2.2. Relationarea zonei cu localitatea, sub aspectul pozitiei, accesibilitatii, cooperarii in domeniul edilitar, servirea cu institutii de interes general etc.

ACCESUL IN ZONA STUDIATA se realizeaza rutier si pietonal din aliniamentul Bulevardului Carol I si din aliniamentul DN1.

Un aspect important al zonelor studiate si reglementate este topografia terenului, intre aliniamentele Bulevardului Carol I si DN1 fiind o diferenta de nivel de aproximativ 20,00 m, terenul avand o panta de aprox 30°. Versantul din zona reglementata este acoperit de vegetatie matura, inalta de conifere care limiteaza perceptia directa de la nivelul ochiului intre Gara Sinaia si Hotelul Caraiman. Intre cele doua obiective nu exista relatie de covizibilitate.

In zona reglementata exista principala legatura pietonala intre Gara Sinaia si Zona centrala a Orasului Sinaia, Aleea Caraiman, nemodernizata, subdimensionata, cu imbracaminte din piatra cubica, care nu respecta prevederile NP051-2012-Revizuire NP051/2000 – Normativ privind adaptarea cladirilor civile si patiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap.

Zona studiată este situată tangent față de zona centrală a Orasului. Accesibilitatea pietonala este redusa, fluxurile pietonale de mare intensitate traversand cu dificultate zona datorita configuratiei acestora si a DN1. Fluxurile rutiere dominante sunt tranzitorii si strabat zona studiată de la nord la sud prin intermediul DN1 si B-dul Carol I.

Zona care urmează a fi reglementată prin documentația prezentă are următoarele vecinatati:

- N** – NC.CAD.20763 – Spatii comerciale si prestari servicii – cu regim de inaltime D5+D4+D3+D2+D1+P – Proprietar Primaria Sinaia
- S** – nr.cad. 1158, Proprietar Locuinta individuala P+3+M, Savin Vasile, Soare Mela, Olovinaru Elena Marilen, Petrescu Vasile, Tudor Ion, Olteanu Ioan – proprietar parcela – Primaria Sinaia
- V** – Hotel Caraiman – Proprietar S.C. PALACE S.A. – NC24882
- E** – Gara Sinaia

Din perspectiva **infrastructurii edilitare**, zona reglementata este strabatuta de urmatoarele retele edilitare:

- Retele LES 0.6kV subterane si supraterane;
- Retele de apa potabila – Dn100mm si Dn160 mm;
- Retea publica de canalizare – Dn400mm;
- Retea de gaze de medie presiune;
- Retele de telecomunicatii – fibra optica;
- Retele de gaze de joasa presiune – retea de distributie

Zona reglementata are acces direct catre urmatoarele obiective de interes public general:

- Gara Sinaia;
- Parcul Central Dimitrie Ghica;
- Axe principale de circulatie pietonala si rutiera: DN1, Bulevardul Carol I;

Zona reglementata este deficitara din punctul de vedere al accesibilitatii, dotarilor si serviciilor aferente transportului in comun si a utilizatorilor pietonali.

II.3 ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL:

II.3.1. Zona reglementata, cat si zona studiată, se afla in afara ariilor protejate ale elementelor naturale.

Elemente ale cadrului natural ce pot interveni in modul de organizare urbanistica:

- **relieful:** conform Planului de situatie avizat OCPI, amplasamentele studiate si reglementate se prezinta o panta generala catre est, de circa 40-60 de grade. Este stabil in conditiile actuale datorita litologiei in care se dezvolta si a vegetatiei arboricole ce ancoreaza fragmente de roci, dar cu **potential mediu de risc cu privire la fenomenele de alunecare, si cu probabilitate medie-mare;**
- **retea hidrografica:** conform Studiului geotehnic elaborat, zona montana se caracterizeaza prin ape subterane cantonate in depozitele deluviale situate pe pantele versantilor. De asemeni, in functie de structura tectonica si litologia zonei se remarca prezenta unor izvoare ce apar datorita circulatiei permanente a apei prin falii si fisuri in stratele flisului grezos. Din punct de vedere hidrogeologic, nivelul hidrostatic se situeaza la adancimi mai mari de 6 m, dar poate aparea pe fisuri in timpul precipitatiilor – **risc moderat.** Nivelul hidrostatic nu a fost intalnit in forajele geotehnice executate. Apa are inasa o influenta asupra terenului de fundare pe zona de alterare a rocii de baza cat si asupra infrastructurii ce urmeaza a fi realizata, deoarece poate aparea o circulatie pe fisuri. Producerea unor evenimente seismice dar si lucraile necesarea realizarii obiectivelor de investitii pot conduce la schimbarea directiei de curgere a apei pe falii si fisuri astfel incat pe perioada de realizare a constructiei cat si in cea de exploatare, sa apara infiltratii cu debite variabile dinspre versant. Se recomanda realizarea unui sistem de drenaj a apelor ce se pot infiltra in versant. Pe masura realizarii excavatiei de sus in jos se va construi sistemul de drenaj si se va realiza peretele parcarii. Acesta se va ancora de versant. Se va realiza protejarea taluzului excavat inainte de realizarea drenului, prin curatare, ranguire, suflare cu aer comprimat, etc. (sursa: Studiu geotehnic, realizat de Rockware Utilities, Cap.4, litera d).
- **Clima:** conform Studiului geotehnic elaborat;

- **Conditii geotehnice:** Conform **Studiului geotehnic anexat documentatiei**, stratificatia interceptata in forajele geotehnice este specifica zonei studiate. La suprafata terenului este prezent un deluviu format din fragmente de roca dezagregate prinse intr-o matrice argiloasa-nisipoasa. Sub acestea au fost interceptate "Stratele de Sinaia", ce se compun dintr-o alternanta de strate centimetrice-decimetrice in fascies marno-grezos, cu ritmuri dese si intercalatii sporadice de calcarenite, brezii si gresii calcaroase instrate mai groase, marne, marno-calcare si siltite tari, marnoase, fin micacee. Avand in vedere Studiul geotehnic elaborat, **analizand particularitatile amplasamentului in concordanta cu prevederile Normativului NP074/2014, Anexa A, tabelul A.1.1., A.1.2. si A.1.3, succesiunea litologica interceptata in forajele geotehnice, se incadreaza la terenuri bune-dificile de fundare.**

CONF. STUDIULUI GEOTEHNIC ELABORAT DE ROCKWARE UTILITIES S.R.L., CAP.5, RISCUL GEOTEHNIC AL EXECUTIEI ACESTEI LUCRARI ESTE MAJOR.

II.4 CIRCULAȚIA:

II.4.1. Aspecte critice privind desfasurarea, in cadrul zonei, a circualtiei rutiere, feroviare, navale, aeriene, dupa caz.

Circulatia rutiera:

În intravilanul localității există un total de 74,1 km de străzi, din care 53 km de drumuri modernizate, rețeaua stradală fiind alcătuită din străzi de:

- Strazi de categoria I – magistrale;
- Strazi de categoria a II-a – de legatura;
- Strazi de categoria a III-a – colectoare;
- Strazi de categoria a IV-a – de folosință locala

Rețeaua stradală primară constă în artere de circulație ce asigură o capacitate ridicată de circulație și o viteză de deplasare mai rapidă pentru realizarea unor relații în cadrul localității ce leagă puncte importante.

Bulevardul Ferdinand, împreună cu Bulevardul Carol I reprezintă arterele de parcurgere ale centrului orașului, acestea fiind arterele cu cele mai mari fluxuri pietonale din cadrul orașului Sinaia. Cele doua bulevarde au un profil stradal variabil între 11,00 m și 16,00 m. Bulevardul Carol I, conform surselor, preia mare parte din trafic pe tot parcursul zilei. (Plan de mobilitate urbana 2017-2030 al Orasului Sinaia si Studiu de trafic 2016 – Oras Sinaia)

DN1 preia majoritatea traficului din oraș și cel pendular pe direcția București-Ploiești-Brașov pe ambele sensuri și este un drum foarte aglomerat pe tot timpul anului, în special în timpul perioadelor cu aflux de turiști. Este format dintr-o șosea cu câte o bandă pe sens, iar observațiile sugerează că depășirile reprezintă o problemă des întâlnită pe secțiunile acestuia, mai ales în curbele fără vizibilitate.

Circulatia feroviara :

Transportul feroviar ocupă 18,90 ha din intravilanul oraşului Sinaia, ce reprezintă un procent de 2,70%. Lungimea totală a căii ferate, în teritoriul administrativ al oraşului Sinaia este de 8,338 km. În interiorul oraşului, sunt prezente două gări (pentru călători şi mărfuri): Sinaia şi Sinaia haltă.

Linia CF 300 Bucureşti – Braşov - este dublă electrificată şi pentru transportul mixt (călători/marfă), delimitează partea de est a oraşului Sinaia, constituindu -se în barieră şi limită a dezvoltării.

Probleme

- Capacitatea de transport actuală este insuficientă, fiind necesare atât achiziţionarea de mijloace noi de transport ecologice, cât şi de extindere a traseelor de transport, odata cu extinderea zonelor locuite din oraş.
- Transportul în comun aparţine organizatoric de Sinaia şi se desfăşoară defectuos mai ales în perioadele de vârf.
- Capacităţile scăzute ale infrastructurii de transport în raport cu creşterea numărului de călători spre zonele turistice;
- Legăturile slabe sau inexistente între diferitele moduri de transport (cale ferată-transport public – transport pe cablu în raport cu recenta modernizare a căii ferate);
- Scăderea interesului călătorilor pentru transportul feroviar.
- Lipsa unor spaţii amenajate corespunzător destinate staţionării mijloacelor de transport în comun pe timp de noapte (depou)

Circulaţia navală : nu este cazul

Circulaţia aeriană : nu este cazul

Conform Planului de Mobilitate Urbana 2017-2030 al Oraşului Sinaia si al Studiului de trafic aferent, în urma analizei sistemului de circulaţiei rutiere, pietonale si feroviare existente la nivelul Oraşului, au fost realizate următoarele concluzii preliminare:

- alocare majoră a spaţiului stradal pentru circulaţia şi staţionarea automobilelor în favoarea altor utilizări ale spaţiului urban, pentru pietoni, biciclişti, amenajări peisagistice, etc.;
- infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată şi ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);
- peisaj urban de slabă calitate rezultat din unele zone lipsite de spaţii de odihnă şi mobilier urban;
- în afara zonei centrale, multe zone nu dispun de un spaţiu public accesibil persoanelor cu vulnerabilitate crescută (copii şi persoane în vârstă) şi în mod deosebit persoanelor cu mobilitate redusă.

Viziunea Planului de Mobilitate Urbana Durabila a Oraşului Sinaia pentru oraşul Sinaia, pentru perioada 2016-2030 este:

Sistemul de transport din oraşul Sinaia în anul 2030 este unul integrat, eficient, durabil, sigur şi accesibil tuturor, turişti sau locuitori, ce promovează dezvoltarea economică şi teritorială şi asigură o bună calitate a vieţii.

În anul 2030 orașul Sinaia este bine conectat la rețelele de transport europene TEN-T (Coridorul Rihn- Dunăre) prin intermediul Autostrăzii București-Brașov, Aeroportului Brașov și a CF București-Brașov.

Acestă legătură cu restul statelor UE propulsează Sinaia ca unul din cele mai accesibile orașe stațiune de pe harta turistică a Europei.

Ca și oraș stațiune de importanță regională, supraregională și națională, Sinaia funcționează într-o relație de sinergie cu celelalte stațiuni de pe Valea Prahovei. Accesul persoanelor atât la atracțiile turistice cât și la locurile de muncă din și înspre zonele metropolitane a centrelor regionale Brașov și Ploiești este asigurat de servicii de transport în comun sustenabile și atractive.

Gradul de accesibilitate este ridicat, sigur și facilitat de reorganizarea transporturilor, reducându-se numărul de accidente și promovându-se transportul public eficient și mijloacele de transport nemotorizate. O rețea intermodală organizată susține calitatea locuirii, printr-o mobilitate ce protejează mediu, prin spații publice ce asigură coeziunea socială și facilitează accesul rapid la dotările complementare.

Pentru atingerea acestei viziuni, în cadrul punctului 6.1 al PMUD - **Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport, D. Gestionarea eficientă a unui sistem de parcuri coerent**, a fost identificată ca necesară **D2.Implementarea unui sistem de tip Park&Ride în proximitatea Gării Sinaia**.

II.4.2. Capacitati de transport, greutate in fluenta circulatiei, incomodari intre tipurile de circulatie, precum si dintre acestea si alte functiuni ale zonei, necesitati de modernizare a traseelor existente si de realizare a unor artere noi, capacitati si trasee ale transportului in comun, intersectii cu probleme, prioritati.

CONCLUZII SI DISFUNCTIONALITATI IDENTIFICATE IN MODUL DE DESFASURARE A CIRCULATIEI RUTIERE (conform Studiului de Trafic 2016 al Orasului Sinaia)

- În raport cu dimensiunile orașului, cu condițiile socio-economice aferente care determină nivelul cererii de mobilitate, se poate considera că în orașul Sinaia, la nivelul anului 2016, transportul rutier se desfășoară în parametrii corespunzători fără importante rezerve de capacitate de circulație;
- Tendința de dezvoltare economică a orașului Sinaia determină în continuare sporirea cererii de transport. Această situație se identifică în zona centrală unde își au sediul o serie de funcționalități urbane cu destinații diverse: unități rezidențiale de locuire urbană, hoteluri, restaurante, spații de agrement cu componente comerciale;
- În urma investigațiilor realizate pe teren, precum și din analizele realizate prin modelarea traficului pe calculator, se constată că în zona centrală, o serie de intersecții care sunt amplasate pe vechiul traseu al drumului național DN1, funcționează la ora actuală în apropierea limitei de capacitate de circulație;
- În perspectiva apropiată sau pe termen mai îndelungat, în condițiile dezvoltării urbane și a sporirii mobilității este de așteptat ca rețeaua rutieră de pe axul central al orașului să nu mai poată prelua cerințele de trafic și în acest mod să se înregistreze întârzieri, bogaie și reduceri substanțiale ale vitezelor de deplasare;

- Avand in vedere faptul ca orasul Sinaia reprezinta o statiune turistica de prima importanta, sporirea valorilor de trafic auto cumulate cu reduceri ale vitezelor autovehiculor, determina la nivel global o sporire importanta a noxelor. Modelele de trafic prezentate mai sus, precum si valorile noxelor estimate, indica o importanta degradare a conditiilor de mediu in vecinatatea cailor de comunicatie;
- In perioadele de varf sezonier si in weekend s-a constatat o lipsa acuta a locurilor de parcare in zona centrala a orasului, precum si in zonele principalelor obiective turistice, fapt care genereaza parcare neregulamentara si reducerea capacitatii de circulatie pe arterele stradale adiacente;
- Contorizarile efectuate au confirmat un trafic sporit de biciclete, in special in zona centrala, care circula fara sa beneficieze de amenajari adecvate;
- Accesibilitatea Garii Sinaia de catre pietoni si biciclisti este redusa, avand in vedere diferenta de nivel dintre zona statiei CF si centrul orasului de aproximativ 10-15 m, precum si lipsa unui lift sau a scarilor rulante.

II.5 OCUPAREA TERENURILOR:

II.5.1. Principalele caracteristici ale functiunilor ce ocupa zona studiata

Zona reglementata se prezinta similar din punct de vedere functional parcelarului existent in zona studiata. Zona reglementata are destinatia conform PUG Oras Sinaia aprobat prin HCL Sinaia nr. 231/30.11.2010 de institutii si servicii publice si zona cai de comunicatie rutiera. In zona studiata, din punct de vedere functional intalnim urmatoarele zone:

- Zona centrala
- Subzona cai de comunicatie rutiera - CCr

Parcelele reglementate prin PUZ sunt libere de constructii sau alte amenajari si apartin domeniului public si privat al Orasului Sinaia si domeniului public al statului aflat in administrarea CNAIR. (Nr.cad.24716 = 694 mp - domeniu public, Nr.cad.24717 = 2018 mp - domeniu privat, Nr.cad.24714 = 2231 mp - domeniu privat, Nr.cad.24719 = 1926 mp - domeniu public, Nr.cad.24816 = 66 mp - domeniu public, Bulevardul Carol I = 1765 mp - domeniu public, Calea Prahovei = 2404 mp - domeniu public)

II.5.2. Relationari intre functiuni

Zona reglementata asigura legatura intre Gara Sinaia si functiunile existente in zona centrala a Orasului Sinaia.

Nu exista incompatibilitati functionale in zona studiata in urma propunerii prezentului PUZ.

Indicatorii urbanistici reglementati conf PUG (POT 5%, CUT 0.50) sunt nespecifici pentru functiunea existenta – Zona centrala, fiind necesara actualizarea acestora pentru realizarea obiectivelor de investitii aferente subzonelor CCR1 si CCR2.

II.5.3. Gradul de ocupare a zonei cu fond construit

Zona reglementata nu este ocupata de fond construit.

II.5.4. Aspecte calitative ale fondului construit

Zona reglementata nu este ocupata de fond construit.

II.5.5. Asigurarea cu servicii a zonei, in corelare cu zonele invecinate

Funcțiunea propusa nu necesita asigurarea cu servicii sau dotari publice, acesta fiind un punct de articulare a tesutului urban existent, impreuna cu serviciile si funcțiunile aferente acestuia.

II.5.6. Asigurarea cu spatii verzi

Zona reglementata este in prezent amenajata partial cu o alee pietonal (Aleea Caraiman) care leaga aliniamentul DN1 si Bulevardul Carol I. Terenul este ocupat de vegetatie matura, inalta de conifere si foioase crescute spontan. Nu exista spatii verzi amenajate. Conform prevederilor PUZ si RLU, se vor mentine spatii verzi minim 20% din suprafata terenului.

II.5.7. Existenta unor riscuri naturale in zona studiata sau in zonele vecine

Conform **Studiului geotehnic elaborat** terenul destinat viitorului obiectiv se prezinta cu **RISC GEOTEHNIC MAJOR**. Pentru orice obiective de investii realizate in zona reglementate se vor respecta cu strictete concluziile si recomandările studiilor geotehnice aprofundate elaborate pentru fiecare obiectiv de investitie in parte.

II.5.8. Principalele disfunctionalitati

DISFUNCTIONALITATI

- circulatie pietonala anevoioasa, subdimensionata si neadaptata necesitatilor utilizatorilor spatiului public;
- circulatie rutiera nemodernizata;
- indicatorii urbanistici nespecifici nereglementati;
- accesibilitate redusa intre aliniamentele DN1 si B-dul Carol I din cauza lipsei amenajarilor specifice si a configuratiei existente a terenului natural;
- punct de aglomerare a traficului rutier (punct de destinatie pentru traficul rutier generat de turisti si transportul in public de interes local si regional)
- zona cu caracter monofunctional, dominat de spatii destinate circulatiei feroviare si rutiere;
- lipsa spatii verzi amenajate
- conflicte intre fluxurile de circulatie rutiere si pietonale;
- lipsa mobilier si dotari urbane;
- spatiu public degradat;
- lipsa institutiilor si serviciilor de interes public;
- lipsa infrastructura adecvata pentru mijloace alternative de transport in comun;

II.6 ECHIPARE EDILITARĂ:

Zona reglementata va avea asigurat racordul la rețelele edilitare existente:

- Rețele LES 0.6kV subterane si supraterane;
- Rețele de apa potabila – Dn100 mm si Dn160 mm;

- Retea publica de canalizare – Dn400mm;
- Retea de gaze de medie presiune;
- Retele de telecomunicatii – fibra optica;
- Retele de gaze de joasa presiune – retea de distributie

Eventualele devieri sau modificari ale capacitatilor retelelor publice existente se vor stabili la faze de proiectare ulterioare, in functie de solutiile de arhitectura proiectate si avizele tehnice ale detinatorilor de retele.

II.7 PROBLEME DE MEDIU:

Conform adresei nr.3067/23.02.2018 emisa de Agentia Nationala pentru Protectia Mediului, Agentia pentru Protectia Mediului Prahova, nu exista probleme de mediu. Proiectul nu intra sub incidenta Ordinului nr.19/2010 privind evaluarea adecvata a efectelor potentiale ale planurilor si proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar si nu afecteaza obiectivele de conservare ale acestor arii naturale protejate.

II.8 OPTIUNI ALE POPULAȚIEI:

Opțiunea populației pentru dezvoltarea proiectului va fi exprimată în fazele de informare și de consultare a populației, conform legislației în vigoare, respectiv Ordinul nr. 2701 din 30.12.2010.

S-au afisat la sediul Primariei Orasului Sinaia, Panou rezistent la intemperii si pe site-ul Primariei anunturile publice privind intentia de elaborare, documentare, obtinere avize si elaborarea documentatiei de urbanism incepand cu data de 31.10.2018.

III. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

III.1 CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE:

Conform Certificatului de Urbanism nr. 29/21.02.2018 eliberat de Primaria Orasului Sinaia pentru aprobarea **P.U.Z. MODIFICARE REGLEMENTARI URBANISTICE PUG SI CONSTRUIRE PARCARE SUPRAETAJATA TIP "PARK&RIDE", STATIE DE CAPAT**

DE LINIE PENTRU AUTOBUZE, SPATII COMERCIALE, CENTRU DE INCHIRIERE BICICLETE, PUNCT DE INFORMARE TURISTICA, MOBILIER URBAN, SPATII VERZI, DRUM ACCES, ALEI CAROSABILE SI PIETONALE, UTILITATI, BRANSAMENTE SI ORGANIZARE DE SANTIER

S-au elaborat următoarele studii de fundamentare:

- Studiu geotehnic – verificat Af -
- Studiu topografic **avizat OCPI**;
- Studiu de trafic;
- Studiu istoric si de peisaj;
- Studiu de fundamentare a solutiei de circulatie rutiera;
- Desfasurate stradale

ANEXE ALE PEZENTEI DOCUMENTATII.

În urma elaborării studiilor de fundamentare solicitate, se impune preluarea în cadrul Planului Urbanistic Zonal a următoarelor concluzii și reglementări specifice:

I. STUDIUL GEOTEHNIC:

- se va consulta Studiului Geotehnic elaborat pentru fundamentarea PUZ;

II. RAPORT DE MEDIU:

- nu este cazul;

De asemenea s-au obtinut urmatoarele **AVIZE DE SPECIALITATE**:

- *Agentia pentru Protectia Mediului Prahova*
- *Alimentare cu apa;*
- *Canalizare*
- *Alimentare energie electrica*
- *Gaze naturale;*
- *CNAIR*
- *Telefonizare;*
- *Aviz Compania Nationala de Cai ferate CFR SA Bucuresti*
- *Aviz MDRAP*
- *Aviz IPJ Prahova*
- *Aviz Ministerul Culturii;*
- *Aviz CTATU a C J Prahova;*
- *Aviz Inspectoratul General de Politie Bucuresti;*

În urma elaborării studiilor de fundamentare solicitate, se impune preluarea în cadrul Planului Urbanistic Zonal a următoarelor concluzii și reglementări specifice:

I. STUDIUL GEOTEHNIC:

- se va consulta Studiului Geotehnic elaborat

II. REAMBULARE TOPOGRAFICA

- Nu este cazul;

III.2 PREVEDERI ALE PUG:

Conform reglementarilor PUG Oras Sinaia, zona reglementata este situata in UTR24 - Subzona 6, are acces din B-dul Carol I si DN1. Categoria de folosinta este curti constructii si drum. Functiunea este zona centrala si subzona cai de comunicatie - CCr.

Indicatori existenti: POT - 5% CUT 0.50

Conform C.U. 29/21.02.2018 emis de Primaria Orasului Sinaia, prezenta documentatie PUZ - Modificare reglementari urbanistice PUG va stabili urmatoarele:

- Definirea unui UTR nou - UTR24';
- Se va schimba functiunea parcelelor cu nr. cad.24714, 24717, 24716 din Zona centrala in CCr2 - Subzona constructii intermodale si functiuni complementare;
- Se vor modifica indicatorii urbanistici maximali admisi: POT, CUT, regim de inaltime - de la POT 5%, CUT 0.50, P+1E pentru Zona centrala la POT 50%, CUT 2.40, S+D+P+1E+2R+3R+4R+5R+6R de la aliniamentul DN1 pentru CCr2;
- Se va stabili solutia de circulatie si acces in zona reglementata conf. aviz CNAIR nr.92/88638 din 27.12.2018;
- Se va modifica limita zonei centrala a Orasului Sinaia conf. plansei U03-Reglementari urbanistice;
- Aliniamente stradale ale DN1 si B-dul Carol I vor fi mentinute, conf. profilelor stradale 3-3 si 4-4 propuse;
- Regim de aliniere se va modifica fata de reglementarile PUG Oras Sinaia, astfel incat regimul minim de aliniere va fi de 0,00 m fata de aliniamentele DN1 si B-dul Carol I;
- Se va reglementa zona edificabila aferenta CCr2, atat in proiectie orizontala si verticala, astfel incat se vor respecta conditiile impuse de catre Ministerul Culturii prin avizul nr.107/U/2019 "...etaje retrase succesiv urmarind panta naturala a terenului...";
- Asigurarea utilitatilor si a spatiilor verzi din cadrul incintei;

III.3 VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL:

Executarea obiectivului va avea un impact mediu asupra mediului. Indicatorii urbanistici propusi vor respecta cadrul legislativ si normativele in vigoare. Functiunea propusa nu presupune procese tehnologice poluante fonic, particule, deversari de substante chimie, contaminari ale solului, apei sau aerului. Se va mentine o pondere de minim 20% din zona reglementata sub forma de spatii verzi publice.

III.4 MODERNIZAREA CIRCULAȚIEI:

Sunt propuse reglementarea acceselor pietonale si rutiere din DN1 si B-dul Carol I, articularea fluxurilor pietonale dintre Gara Sinaia si Zona Centrala a Orasului Sinaia prin treceri sub si supraterrane si amenajarea zonelor de parcare.

III.4.1. Organizarea circulatiei rutiere si a transportului in comun: zona reglementata va avea functiuni cu impact major asupra structurilor urbane existente. Avand in vedere aceasta propunere, sunt necesare modificari ale organizarii transportului in comun.

Sistemul de circulație rutieră și pietonală se va conforma la structura morfo-funcțională a țesutului urban al zonei centrale a Orasului Sinaia după cum urmează:

A. DESCRIEREA SISTEMULUI DE ACCES LA DN1

A.1 Descrierea acceselor

Accesul în și din parcare supraetajată se face din ambele sensuri de pe DN1, denivelat pe relația București – Brașov și la nivel doar cu relații de dreapta pe relația Brașov – București.

Pentru a asigura accesul în bune condiții, axul existent al drumului național DN 1, va fi translatat pe direcția N-V cu maxim 1.0 m, în vederea reorganizării benzilor de circulație și a accesului în și din parcare. Lucrările se vor realiza fără întreruperea traficului.

A.1.1. Accesul in si din DN1 pe relația București-Brașov

Pentru traficul ce utilizează DN1 pe firul 1 (relația București – Brașov) s-a amenajat accesul în și din parcare supraetajată prin parcare existentă în fața Gării. Intrarea în parcare se va face cu aproximativ 15m spre sud fata de actuala intrare. Accesul se poate face atât în parcare de suprafață cât și în parcare supraetajată. Intrarea în parcare supraetajată din direcția București-Brașov se face din platforma parcării actuale printr-un pasaj ce subtraversează DN 1 și ajunge la subsolul parcării supraetajate.

Ieșirea din parcare supraetajată se face de la subsolul parcării construite prin același pasaj ce subtraversează DN 1. Intrarea în fluxul de trafic ce utilizează DN1 în direcția București-Brașov se va face cu ajutorul unei benzi de accelerație pe DN1 ce va deservi ieșirea din parcare subterană, cât și ieșirea din parcare actuală.

Partea carosabilă a rampelor din direcția București-Brașov va avea 3.50 m, curbele cu raza de 7.00 m. Pantele rampelor de acces vor fi de aproximativ 15%.

A.1.2. Accesul in si din DN1 pe relația Brașov-București

Relația rutieră Brașov-București va avea accesul în parcare supraetajată la parterul clădirii parcării. Ieșirea din parcare va avea o bandă de accelerație de minim 35.0 m și se va face pe la sudul clădirii. Intrarea în parcare va avea o bandă de decelerare de minim 35.0 m și se va face pe latura nordică.

A.1.3. Accesul pietonal

Parcare existentă din fața Gării va avea trotuare de acces ce se vor construi pe marginea DN 1. Accesul pietonal de pe o parte și alta a drumului național se va face prin pasajul de subtraversare a drumului național DN 1 și va fi legat cu accesul din parcare.

Accesul pietonal va fi facil către cele două stații de autobuz construite pentru a deservi parcare.

A.2 Sistemul rutier și pietonal de acces și piațeta publică la B-dul Carol I

Accesul în parcare de pe Bulevardul Carol I se va face doar pe direcția Brașov-București și se va face la nivel. Pentru a asigura manevra în condiții de siguranță se va amenaja o bandă de stocaj. Partea carosabilă va avea 3.0m cu supralărgire pe zona buclei la 4.0 m, iar panta longitudinală maximă va fi de aproximativ 15% pe zona buclei de coborâre.

A.3 Pasajul subteran

Pentru accesul și ieșirea din parcare pe direcția București-Brașov se prevede construirea unor rampe de acces și a unui pasaj subteran pentru subtraversarea drumului național DN 1.

Rampele deschise la partea superioară vor fi sprijinite pe ambele părți cu ajutorul unui perete format dintr-un șir din piloți secanți cu diametru de 80 cm. Pentru a reduce efortul în zid la partea superioară se va realiza o grindă în care se vor prevedea ancoraje.

Pasajul subteran va avea în componență infrastructuri cu aceeași soluție ca la rampe, piloți secanți cu diametru 80 cm, o grindă de ancoraj la partea superioară.

Suprastructura va fi alcătuită din grinzi de pod din beton precomprimat cu secțiunea "T" întors, lungimea de 12.0 m și înălțimea de 52cm, care la partea superioară vor fi monolitizate cu o placă de beton. În zonele de ramificare a bretelelor, unde nu se pot folosi grinzi drepte, va fi turnată o placă monolită sub forma necesară.

Lungimea pasajului va fi de aproximativ 22.0 m, iar lățimea utilă a acestuia va fi de 9.80 m. Benzile de acces vor fi de 3.5 m, cu un spațiu median de 1.3 m și un trotuar pietonal de 1.5 m.

A.4 Realizarea lucrărilor

În funcție de strategia de investiții a primăriei Sinaia, este posibil ca investiția să se implementeze în etape. În prima etapă se va realiza parcare și acces. În această primă etapă, accesul în parcare se va face din Bulevardul Carol I din ambele sensuri și din drumul național DN1 în direcția Brașov-București. În etapa a2-a se va realiza pasajul subteran și accesul pe relația București – Brașov.

Conformarea circulațiilor va fi realizată conform prescripțiilor Regulamentului Local de Urbanism aferent prezentului P.U.Z.. Morfologia sistemului de circulații interioare zonei reglementate se va stabili în faza de proiectare P.T.-D.D.E, în conformitate cu necesitățile de exploatare și a soluției peisagistice alese pentru punerea în valoare a obiectivelor în raport cu cadrul natural existent.

III.4.2. Organizarea circulației feroviare: se vor respecta condițiile impuse de Compania Națională de Căi ferate "CFR" – S.A. prin avizul tehnic nr. R.2/21/464 din 30.10.2018.

III.4.3. Organizarea circulației aeriene: nu este cazul.

III.4.4. Organizarea circulației pietonale: se vor organiza circulații pietonale de incintă racordate la sistemul pietonal existent de-a lungul DN1 și B-dul Carol I. Soluțiile de amenajare vor fi detaliate la faza DTAC/PT.

Se va asigura un traseu pietonal exterior, suprateran, drept substituit pentru Aleea Caraiman, intre aliniamentele DN1 si B-dul Carol.

III.5 ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ – REGLEMENTĂRI, BILANȚ TERITORIAL, INDICI URBANISTICI:

Funcțiunile principale ale zonei reglementate prin PUZ vor fi:

Ccr1 - SUBZONA CAILOR DE COMUNICATIE RUTIERA SI PIETONALA

Ccr2 - SUBZONA CONSTRUCTII INTERMODALE SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE

SP - SUBZONA SPATIILOR VERZI PUBLICE

Zona reglementată va rămâne în teritoriul intravilan al orasului, care va putea fi utilizata conform Regulamentului local de Urbanism (R.L.U.) aferent prezentului PUZ.

Subzonele functionale reglementate vor fi delimitată conform planșei **REGLEMENTĂRI URBANISTICE** a prezentului P.U.Z.

Utilizarea morfo-funcțională a **zonei reglementate** se va realiza conform **RLU** aferent prezentului P.U.Z.

nr.crt.	BILANT PROPUȘ IN ZONA REGLEMENTATA PRIN PUZ	SUPRAFATA	PROCENT	SUPRAFATA	PROCENT
		m.p.	%	m.p.	%
	ZONA REGLEMENTATA PRIN PUZ	11,104.00	100	11,104.00	100
		EXISTENT		PROPUȘ	
0	ZONA CENTRALA	6,935.00	62.45	0.00	0.00
1	SUBZONA CAI RUTIERE - CCR	4,169.00	37.55	6,160.17	55.48
2	SUBZONA CONSTRUCTII INTERMODALE SI FUNCTIUNILOR COMPLEMENTARE	0.00	0.00	4,522.52	40.73
3	SUBZONA SPATIILOR VERZI PUBLICE	0.00	0.00	421.31	3.79
	TOTAL	11,104.00	100.00	11,104.00	100.00

III.6 DEZVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE:

Utilitatile pentru obiectivul propus se vor asigura prin racord la rețelele publice existente in zona:

- Rețele LES 0.6kV subterane si supraterane;
- Rețele de apa potabila – Dn100mm si Dn160 mm;
- Retea publica de canalizare – Dn400mm;
- Retea de gaze de medie presiune;
- Rețele de telecomunicatii – fibra optica;
- Rețele de gaze de joasa presiune – retea de distributie

Eventualele devieri sau modificari ale capacitatilor retelelor publice existente se vor stabili la faze de proiectare ulterioare, in functie de solutiile de arhitectura proiectate si avizele tehnice ale detinatorilor de retele.

III.7 PROTECȚIA MEDIULUI:

Nu exista probleme de mediu. Prezentul PUZ **nu se supune evaluarii de mediu sau evaluarii adecvate.**

III.7.1 Diminuarea pana la eliminare a surselor de poluare: nu este cazul

III.7.2 Prevenirea producerii riscurilor naturale: Conform **Studiului geotehnic elaborat** terenul destinat viitorului obiectiv se prezinta cu **RISC GEOTEHNIC MAJOR**. Pentru orice obiective de investitii realizate in zona reglementate se vor respecta cu strictete concluziile si recomandările studiilor geotehnice aprofundate elaborate pentru fiecare obiectiv de investitie in parte. conform Studiului geotehnic elaborat, zona montana se caracterizeaza prin ape subterane cantonate in depozitele deluviale situate pe pantele versantilor. De asemeni, in functie de structura tectonica si litologia zonei se remarca prezenta unor izvoare ce apar datorita circulatiei permanente a apei prin falii si fisuri in stratele flisului grezos. Din punct de vedere hidrogeologic, nivelul hidrostatic se situeaza la adancimi mai mari de 6 m, dar poate aparea pe fisuri in timpul precipitatiilor – risc moderat. Nivelul hidrostatic nu a fost intalnit in forajele geotehnice executate. Apa are in sa o influenta asupra terenului de fundare pe zona de alterare a rocii de baza cat si asupra infrastructurii ce urmeaza a fi realizata, deoarece poate apara o circulatie pe fisuri. Producerea unor evenimente seismice dar si lucaile necesarea realizarii obiectivelor de investitii pot conduce la schimbarea directiei de curgere a apei pe falii si fisuri astfel incat pe perioada de realizare a constructiei cat si in cea de exploatare, sa apara infiltratii cu debite variabile dinspre versant. Se recomanda realizarea unui sistem de drenaj a apelor ce se pot infiltra in versant. Pe masura realizarii excavatiei de sus in jos se va construi sistemul de drenaj si se va realiza peretele parcarii. Acesta se va ancora de versant. Se va realiza protejarea taluzului excavat inainte de realizarea drenului, prin curatare, ranguire, suflare cu aer comprimat, etc. (sursa: Studiu geotehnic, realizat de Rockware Utilities, Cap.4, litera d).

III.7.3 Epurarea si preepurarea apelor uzate: retea publica de canalizare cu instalatii de preepurare, dupa caz.

III.7.4 Depozitarea controlata a deseurilor: se vor amenaja platforme pentru colectarea selectiva a deseurilor menajere in limtele zonei reglementate.

III.7.5 Recuperarea terenurilor degradate, consolidari de maluri, plantari de zone verzi, etc.: După finalizarea construcțiilor și amenajărilor, se va trece la recuperarea zonelor afectate, reșezând stratul vegetal și semănarea speciilor vegetale adecvate zonei, așa cum va prevedea programul de restaurare ambientală și de protecție a mediului inclus în faza PT-DE a proiectului.

III.7.6 Organizarea sistemelor de spatii verzi: se va mentine, pe cat posibil, vegetatia matura existenta. Se vor amenaja spatii verzi in procent de minim 20% din suprafata zonei reglementate. Orice spatiu neocupat de constructii sau alte amenajari antropice, va fi plantat cu specii endogene, din specii similare cu cele existente in zona reglementata pentru diminuarea riscurilor geotehnice identificate in Studiul geotehnic elaborat.

III.7.7 Protejarea bunurilor de patrimoniu, prin instituirea de zone protejate: nu este cazul, se vor mentine zonele de protectie a monumentelor istorice existente:

TABEL CENTRALIZATOR AL MONUMENTELOR ISTORICE EXISTENTE IN SI IN VECINATATEA ZONEI REGLEMENTATE

nr.crt.	DENUMIRE	COD LMI
1	HOTEL CARAIMAN	PH-II-m-A-16656
2	GARA SINAIA	PH-II-m-A-16673.02
3	ANSAMBLUL GARII SINAIA	PH-II-a-A-16673
4	GARA REGALA SINAIA	PH-II-m-A-16673.01
5	ANSAMBLU URBAN I	PH-II-a-B-16631

III.7.8 Refacere peisagistica si reabilitare urbana: Ulterior finalizarii lucrarilor de construire, se vor asigura spatii verzi plantate, extinderea spatiului public pietonal, a dotarilor si mobilierului urban astfel incat se vor elimina disfunctionalitatile identificate si se va asigura o inserare adecvata a obiectivelor nou propuse in cadrul urban existent.

III.7.9 Valorificarea potentialului turistic si balnear: se va asigura accesibilizarea pietonala intre principalul punct de acces al turistilor in Orasul Sinaia, respectiv Gara Sinaia si centrul orasului. De asemenea, se va degreva centrul orasului de traficul rutier; zona reglementata avand rol de debuseu si punct de plecare pentru transportul in comun. Astfel, volumul rutier si poluarea (fonica, vizuala, prin noxe si particule) in zona centrala a orasului vor fi diminuate. Spatiile publice care sunt destinate in prezent parcajelor vor putea fi refunctionalizate si redade pietonilor si imbunatatirii cadrului urban al orasului.

III.7.10 Eliminarea disfunctiilor din domeniul cailor de comunicatii si al retelelor edilitare majore:

- Diminuarea traficului de tranzit in zona centrala a Orasului Sinaia, respectiv pe B-dul Carol I.
- Extinderea retelelor pietonale intre zona garii si zona centrala;
- Crearea a minim 300 locuri de parcare care vor deservi zona Garii Sinaia si zona Hotelului Caraiman si vor diminua presiunea existenta asupra zonei centrale a Orasului Sinaia;
- Extinderea capacitatilor transportului in comun;
- Promovarea utilizarii mijloacelor de transport alternative si ecologice;
- Eliminarea punctelor critice, cu incidenta ridicata a accidentelor, de pe traseul DN1 si B-dul Carol I;
- Diversificarea functiunilor existente in zona reglementata;
- Reglementarea urbanistica specifica a zonei reglementate;

III.8 OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ:

Statutul juridic al terenurilor reglementate se va mentine dupa aprobarea PUZ. Nu s-au propus schimburi de teren.

OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA

DOMENII	CATEGORIA DE INTERES			DIMENSIUNI	
	NATIONAL	JUDETEAN	LOCAL	SUPRAFATA TEREN	LUNGIME
CAI DE COMUNICATIE				(mp)	(m)
DN1	X			2.404,00	168,00 m
B-dul Carol I			X	1.765,00	126,00 m
Aleea Caraiman			X	694	192,00 m
NC24719 - Parcare			X	1.926,00	-
NC24816 - Pietonal			X	66,00	-
TOTAL				6.855,00	

III.8.1 Plan de actiune pentru implementarea investitiilor propuse:

- **costurile** generate de implementarea PUZ "MODIFICARE REGLEMENTARI URBANISTICE PUG", vor fi suportate din fonduri publice si fonduri nerambursabile europene.

Grafic de etapizare a investitiilor:

- Elaborare si avizare PUZ : 12 luni
- Elaborare si avizare SF : 6 luni
- Elaborare DTAC/PT : 6 luni
- Faza executie : 36 luni
- **TOTAL : 60 luni**

IV CONCLUZII - MĂSURI ÎN CONTINUARE:

Prezentul Plan Urbanistic Zonal sustine dezvoltarea sustenabila a orasului Sinaia, cu efecte pozitive atat asupra mediului social, cultural, antropic, natural si economic. Obiectivele reglementarii urbanistice sunt accesibilizarea zonei Garii Sinaia cu zona centrala a orasului, eliminarea disfunctiilor identificate prin documentatia de urbanism si studiile de fundamentare aferente, asigurarea conditiilor pentru o dezvoltare sustenabila, avand in vedere aspectele de identitate locala si de functionalitate a spatiului urban aflat sub o presiune constanta din partea actorilor publici si privati interesati, mentinand in acelasi timp elementele de identitate consacrate pe plan local si national.

Reglementarile urbanistice ale prezentului Plan Urbanistic Zonal mentin si dezvolta propuneri realizate succesiv prin documentatiile urbanism si amenajarea teritoriului elaborate anterior:

- Plan urbanistic zonal - zona centrala Sinaia - elaborat in anul 1994 de Consproiect Ploiesti;
- Plan urbanistic general - oras Sinaia - elaborat in anul 2000 de Consproiect Ploiesti;

Întocmit,
GREENWOOD TECH GWT S.R.L.

prin,

**Specialist cu drept de semnatura al
Registrului Urbanistilor din Romania,**

urb.dpl. Mircea Atanasiu

D3Dz0E



A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Mircea Atanasiu", written over a vertical line.

