

STUDIU DE FUNDAMENTARE A SOLUTIEI DE CIRCULATIE

Iunie 2020

BENEFICIAR
SC PALACE SA
HOTEL CARAIMAN

PROIECTANT
SC NOD ARCHITECTS SRL
SEF PROIECT
Arh. Petrescu Doina

INTOCMIT
ING. RADU LUCA



Arh. Petrescu Doina
Radu Luca

BORDEROU

I. PIESE SCRISE

1. Memoriu explicativ

II. PIESE DESENATE

1. U05 STUDIU PRIVIND FUNDAMENTAREA SOLUTIEI DE CIRCULATIE 1:200

MEMORIU EXPLICATIV

-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 CIRCULAȚIA

IV. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

I. INTRODUCERE

I.1 DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI:

DENUMIREA LUCRĂRII: PUD RIDICARE RESTRICȚIE DE CONSTRUIRE SI INCHIDERE SEZONIERA TERASE ACOPERITE, SCHIMBARE PARTIALA DESTINATIE RESTAURANT SI REAMENAJARE PENTRU CENTRU BALNEAR "MEDSPA" LA HOTELUL CARAIMAN - MONUMENT ISTORIC

BENEFICIAR: SC PALACE SA

PROIECTANT GENERAL : SC NOD ARCHITECTS SRL

SEF PROIECT : ARH.PETRESCU DOINA

AMPLASAMENT : B-dul CAROL I, NR. 4, SINAIA, JUD. PRAHOVA

I.2 OBIECTUL LUCRĂRII:

Solicitări ale temei program:

Elaborarea unui STUDIU DE FUNDAMENTARE A SOLUTIEI DE CIRCULATIE PENTRU: PUD RIDICARE RESTRICȚIE DE CONSTRUIRE SI INCHIDERE SEZONIERA TERASE ACOPERITE, SCHIMBARE PARTIALA DESTINATIE RESTAURANT SI REAMENAJARE PENTRU CENTRU BALNEAR "MEDSPA" LA HOTELUL CARAIMAN - MONUMENT ISTORIC

Scopul prezentei documentatii este analiza reglementarilor anterioare din perspectiva sistemului de circulatii rutiere si pietonale si propunerea daca este cazul a solutiilor de circulatie conforme cu propunerile PUD, precum si sistematizarea locurilor de parcare si a circulatiilor interioare .

Prin PUD se propune reglementarea specifica a parcelei cu nr. Cad 24881 Zona studiata si reglementata prin PUD este :

- Hotel Caraiman – indicativ indicativ PH-II-m-A-16656
Obiectiv protejat inscris in Lista Monumentelor Istorice aprobata prin Ordinul MCC nr.2825/2015.

I.3 SURSE DE DOCUMENTARE:

Anterior elaborarii Studiului de fundamentare si PUD, beneficiarul planului, SC PALACE SA a elaborat urmatoarele documentatii cu caracter strategic si de reglementare:

I) Studii de specialitate preliminare:

Studiu geotehnic verificat Af

Suport topografic avizat OCPI

Studiu istoric

II) Documentatii cu caracter strategic si de reglementare

- PLAN URBANISTIC GENERAL aprobat prin HCL Sinaia nr. 231/30.11.2010
- STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILA A ORASULUI SINAIA 2016-2020
- STUDIU DE TRAFIC –ORASUL SINAIA
- PLANUL DE MOBILITATE URBANA DURABILA –ORASUL SINAIA

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 vail 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 romanocatolici (1,48%). Pentru 5,12% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională. Zona studiata este amplasata pe Bulevardul Carol I, intre doua obiective principale ale Orasului Sinaia – Ansamblul Garii Sinaia si Parcul central Dimitrie Ghica. Prin zona studiata trece unul din principalele fluxuri de circulatie ale localitatii, rutier.

II.1.2. Date privind evolutia zonei

Zona studiata 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 Vail Prahovei si a generat configuratia liniara de dezvoltare a localitatii cu ramificatii determinate de morfologia relieului.
- Hotelul Caraiman –obiectiv turistic si de cultura, fiind clasificat conform LMI2010 drept monument istoric–cod lmi PH-II-m-A-16656;
- 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 a

turistilor in statiune, generand importante fluxuri de trafic pietonal de origine si destinatie-inaugurata in data de 10 iunie 1879.

Zona studiata 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 caii 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 ediltilor 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 institutiilor si serviciilor publice
- Zona de parcuri si spatii verzi amenajate
- Zona cai de comunicatie carosabila, pietonala majora/amenajari diverse - Zona cai de comunicatie –zona parcare publice

Configuratia parcelarului este similara, cu parcele dispuse relativ perpendicular pe axul DN1 si Bulevardul Carol I.

Parcela din zona reglementata este ocupata de Hotelul Caraiman- obiectiv turistic si de cultura, fiind clasificat conform LMI2010 drept monument istoric–cod lmi PH-II-m-A16656

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 amenajarilor la nivel de trotuar si circulatie pietonala in acord cu PUG SINAIA si proiectul VIA VERDE DESIGN VERDE DESCHIS.

II.2 ÎNCADRAREA ÎN LOCALITATE:

II.2.1. Pozitia zonei fata de intravilanul localitatii

Parcela reglementata prin PUD, cu suprafata de 3148.00mp (Nr.cad.24881), este amplasata in intravilanul Orasului Sinaia, in zona central nordica a localitatii. Accesul rutier si pietonal este asigurat prin Bulevardul Carol I.

ACCESUL IN ZONA STUDIATA se realizeaza rutier si pietonal din aliniamentul Bulevardului Carol I, precum si pietonal dinspre Parcul Orasului Sinaia.

Vecinatati :

N-V - Parcul Orasului Sinaia, Nr. Cadastral 23686

N – SC PALACE SA, Nr. Cadastral 24882

N-E – Bulevardul Carol I, Nr. Cadastral 24820

S – Parcul Orasului Sinaia, Nr. Cadastral 23686

II.3 CIRCULAȚIA:

II.3.1. 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 a centrului orașului, acestea având 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, fiind un drum foarte aglomerat pe tot timpul anului, în special în timpul perioadelor cu aflux de turiști–punctul principal de acces feroviar al turistilor fiind Gara Sinaia. Fluxul rutier al DN1 este asigurat sub forma unei strazi 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. (Studiu de trafic, 2016)

-Capacitatea de transport actuală este insuficientă, fiind necesare atât achiziționarea de mijloace noi de transport ecologice, cât și de extindere a traseelor de transport, odata cu extinderea zonelor locuite din oraș.

-Transportul în comun aparține organizatoric de Sinaia și se desfășoară defectuos mai ales în perioadele de vârf.

-Capacitățile scăzute ale infrastructurii de transport în raport cu creșterea 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 spații amenajate corespunzător destinate staționării mijloacelor de transport în comun pe timp de noapte (depou)

(Sursa: Studiu de trafic si Plan de mobilitate urbana durabila a Orasului Sinaia)

Circulatia navala: nu este cazul

Circulatia aeriana: nu este cazul

Conform Planului de Mobilitate Urbana 2017-2030 al Orasului Sinaia si al Studiului de trafic aferent, in urma analizei sistemului de circulatii rutiere, pietonale si feroviare existente la nivelul Orasului, au fost realizate urmatoarele concluzii preliminare:

-alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în defavoarea altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, bicicliști, amenajări peisagistice, etc.;

-infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și 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 spații de odihnă și mobilier urban;
-în afara zonei centrale, multe zone nu dispun de un spațiu public accesibil persoanelor cu vulnerabilitate crescută(copii și persoane în vârstă) și în mod deosebit persoanelor cu mobilitate redusă—situație regasită și în cazul Aleei Caraiman, care asigură accesul pietonal între aliniamentul B-dul Carol I și DN1.

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

Sistemul de transport din orașul Sinaia în anul 2030 este unul integrat, eficient, durabil, sigur și accesibil tuturor, turiști sau locuitori, ce promovează dezvoltarea economică și teritorială și asigură o bună calitate a vieții.

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.

IV. CONCLUZII SI DISFUNCTIONALITATI IDENTIFICATE IN MODUL DE

DESFASURARE A CIRCULATIEI RUTIERE (date extrase din Studiului de Trafic 2016 al Orasului Sinaia)

- În raport cu dimensiunile orasului, cu condițiile socio-economice aferente care determina nivelul cererii de mobilitate, se poate considera ca 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 determina în continuare sporirea cererii de transport. Acesta 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, 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;
- Având în vedere faptul că orașul Sinaia reprezintă o stațiune turistică de primă importanță, sporirea valorilor de trafic auto cumulate cu reduceri ale vitezelor autovehiculor, determina la nivel global o sporire importantă 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;

- 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.

Principalele disfunctionalitatile sistemului rutier in zona reglementata prin PUD:

- circulatie pietonala anevoioasa si neadaptata necesitatilor utilizatorilor spatiului public;
- circulatie rutiera nemodernizata;
- lipsa mobilier si dotari urbane;
- spatiu public degradat, dominat de circulatia rutiera spontana sau organizata insuficient;
- lipsa infrastructura adecvata pentru mijloace alternative de transport in comun;

Propuneri de dezvoltare a sistemului de trafic rutier

Sunt propuse reglementarea acceselor pietonale si rutiere din B-dul Carol I

Organizarea circulatiei rutiere si a transportului in comun:

Zona reglementata isi pastreaza functiunea existenta, si nu va avea un impact major asupra structurilor urbane existente.

Avand in vedere aceasta propunere, nu sunt necesare modificari ale organizarii transportului in comun.

Sistemul de circulatie rutiera si pietonala se va conforma la structura morfo-functionala a tesutului urban al zonei centrale a Orasului Sinaia dupa cum urmeaza:

- Accesul in parcare Hotelului Caraiman se va face doar pe directia Brasov – Bucuresti si se va face prin coborarea la nivel a bordurii trotuarului.
- Iesirea din incinta se va realiza prin acelasi loc dar doar pe directia Brasov – Bucuresti, la iesire fiind amplasat un panou indicator cu „Obligatoriu Dreapta” si a unui panou „STOP”
- In incinta se vor amenaja 26 de locuri de parcare, marcate cu vopsea. Dintre cele 26, 2 vor fi dimensionate si destinate utilizarii de catre persoanele cu handicap. Acestea vor fi amplasate in coltul din N-E al lotului, in apropierea rampei de access in cladire.
- Pe lotul cu numar cadastral 24882, proprietar fiind tot SC PALACE SA , se vor mai amenaja inca 15 locuri de parcare, care vor fi insumate cu cele de pe lotul cu nr cadastral 24881, totalizand 41 de locuri de parcare.
- Locurile de parcare de pe lotul 24882 pot fi accesate din aleea carosabila de access de pe lotul 24881.

Data,
Iunie 2020

Intocmit

Ing. Radu Luca

