

PLAN URBANISTIC GENERAL ORASUL AZUGA

STUDIUL PRIVIND CIRCULATIA MOBILITATEA SI TRANSPORTURILE

BENEFICIAR
CONSILIUL LOCAL AL ORASULUI AZUGA

PROIECTANT GENERAL
S.C. PPS IMOB URBAN S.R.L



CONTRACT nr. 16155/ 23.12.2020
București 2022

PROIECTANT GENERAL

RC J40/16223/29.08.2007
CUI 22330298
TEL ;0799791465;0754679417

SC PPS IMOB URBAN SRL

Adresa: B-dl. Bucurestii Noi nr.56
Bl.6B, sc.C, et.2, ap.9
sectorul 1, Bucuresti

COLECTIV DE ELABORARE

Ing. Predusca Marcela
arh. Paidiu Marcela Antoaneta
stud.urb. Paidiu Petre Sebastian
stagiar arh. Savu Maria Patricia
Urb. Pantea Valeriu
arh. Balan Alexandru Cristian
arh. Samsonescu Paul

Sef Studiu
Sef proiect PUG
elaborator
elaborator
proiectant de specialitate
elaborator
elaborator



CUPRINS

I	CIRCULATII	3
2	Obiectul lucrarii	3
	• solicitari ale temei	3
	• scopul lucrarii	3
	• prevederi program dezvoltare	3
	• modificari PUG anterior	3
	• vecinatati si suprafete introduse in intravilan	12
3	Surse documentare	13
	• lista studiilor anterior PUG	4
	• studii de fundamentare	4
	• date statistice	5
	• proiecte de investitii	6
	• suport topografic	7
	• elemente legislative	8
4	Circulatii	18
	• situatia existenta	
	• etape ale studiului	
	• încadrarea în teritoriu	
	• zone generatoare de trafic in oras	
	• concluzii si propuneri	22
II	MOBILITATE	26
A	P.M.U. - componenta de nivel strategic (corespunzatoare etapei I)	
1.	INTRODUCERE	
	• 1.1. scopul si rolul documentaiei;	
	• 1.2. încadrarea în prevederile documentelor de planificare spatiaala;	
	• 1.3. încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;	
	• 1.4. preluarea prevederilor privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor;	
2.	ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE	
	• 2.1. contextul socio-economic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice;	
	• 2.2. reteaua stradala;	
	• 2.3. transport public;	

- 2.4. transport de marfa;
- 2.5. mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si deplasarea persoanelor cu mobilitate redusa);
- 2.6. managementul traficului (stationarea, siguranta în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica, structuri de management existente la nivelul autoritatii planificatoare);
- 2.7. identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale - gari, aerogari etc.);

3. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITATII

- 3.1. eficienta economica;
- 3.2. impactul asupra mediului;
- 3.3. accesibilitate;
- 3.4. siguranta;
- 3.5. calitatea vietii;

4. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITATII URBANE

- 4.1. viziunea prezentata pentru cele 3 nivele teritoriale;
- 4.2. cadrul/metodologia de selectare a proiectelor;

B P.M.U. - componenta de nivel operational (corespunzatoare etapei II)

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU SI LUNG

- 1.1. cadrul de prioritizare;
- 1.2. prioritatile stabilite;

2. PLANUL DE ACTIUNE

- 2.1. interventii majore asupra retelei stradale;
- 2.2. transport public;
- 2.3. transport de marfa;
- 2.4. mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa);
- 2.5. managementul traficului (stationarea, sigurana în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica, protectia împotriva zgomotului/sunet);
- 2.6. zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale - gari, aerogari etc.);
- 2.7. structura intermodala si operatiuni urbanistice necesare; aspecte instituionale.

C Monitorizarea implementarii Planului de mobilitate urbana (corespunzatoare etapei III)

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTARII P.M.U.;

III TRANSPORTURI

3. MODELUL DE TRANSPORT (OBLIGATORIU PENTRU LOCALITATELE DE RANG 0 SI I)

- 3.1. prezentare generala si definirea domeniului;
- 3.2. colectarea de date;
- 3.3. dezvoltarea retelei de transport;
- 3.4. cererea de transport;
- 3.5. calibrarea si validarea datelor;
- 3.6. prognoze;
- 3.7. testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;

STUDIUL PRIVIND CIRCULATIA MOBILITATEA SI TRANSPORTURILE

I CIRCULATII

INTRODUCERE

1 DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTAȚIEI

Denumire proiect	Planul Urbanistic General ORASUL AZUGA
Beneficiar	PRIMARIA ORASULUI AZUGA
Proiectant general:	SC PPS Imob Urban SRL
Data elaborarii proiectului	2022

2 OBIECTUL LUCRARI

Scopul lucrării:

Prezenta documentație face parte din Planul Urbanistic General ORASUL AZUGA, fiind „Studiu circulații, transporturi și mobilitate urbană” necorespondență documentațiilor „Memoriu General” și „Regulament Local de Urbanism pentru PUG-ului orașului AZUGA. Acesta servește la determinarea potențialului dat de resursele teritoriului administrativ. Acest potențial va determina dezvoltarea intravilanului orașului. Funcțiunile ce vor fi implantate ținând cont de acest studiu vor apărea în Regulamentul Local de Urbanism..

Solicitări ale temei de proiectare:

Prin contract s-a solicitat reactualizarea PUG 2000 prin: marire intravilan în zonele potrivite datorită circulațiilor și cererilor populației de dezvoltare și echiparea corespunzătoare a teritoriului. Dezvoltarea privește circulațiile, dezvoltarea rețelei de servicii publice și dezvoltarea zonelor destinate activităților economice cu caracter de producție, de depozitare, comerciale, de locuire și de turism.

Prevederi ale programului de dezvoltare:

DIRECȚIILE ȘI STRATEGIILE DE DEZVOLTARE

Întrucât documentațiile de urbanism sunt cele care, conform legii, sunt citite împreună (planșa cu textul) Este de preferat ca textul regulamentului și culorile reprezentative pentru funcțiile care definesc direcțiile strategice de dezvoltare să se regăsească în planșele de reglementare și de circulații.

De asemenea în propunerea de zonificare fiscală se face o corelare între importanța zonei urbanistice și relevanța ei fiscală pentru comunitate.

Strategiile sectoriale cerute în mod special de primăria Azuga sunt:

- CIRCULAȚII

- Circulații (pentru ieșirea orașului Azuga din starea de fund de sac și legarea DN1 cu DN 1A)
- Legarea prin transport pe cablu a domeniului skiabil Săcele cu domeniul skiabil Azuga (transport pe cablu pe creastă)
- Legarea prin transport pe cablu a domeniului schiabil Săcele cu domeniul schiabil Azuga

- (transport pe cablu pe creastă)
- legarea crestei cu mai multe trasee de circulații cu gondole între creasta și drumul DN1 - DN1A
 - Ocolirea drumului DN1 de la Busteni pana la ieșirea din Azuga cu o bretea cu două sensuri și cu o banda pe sens cu un drum de categoria II
 - Legarea drumului DN1-DN1A cu drumul de pe Valea Doftanei
 - construirea unor trasee pietonale și de biciclete (trasee de promenada) în lungul râurilor Azuga și Prahova în intravilan
 - construirea unor artere de circulație paralele cu străzile Independenței și Ritovoi în nordul orașului, artera ce se va lega cu DN1 printr-un melc cu raza de 60m. Aceasta artera se propune să fie artera de tranzit DN1-DN1A doar pentru autovehicole de tonaj mic și mediu.
- ZONIFICARE
 - Construirea unor terase - restaurant pe creasta deservite numai de transport pe cablu
 - Separarea funcțională a zonei de locuire de cea cu statut de stațiune turistică prin RLU
 - asigurarea prin RLU a tuturor indicatorilor urbanistici pentru lotizările inițiate de primărie și care nu au fost reglementate până în prezent.
 - Asigurare de locuințe pentru cei din locuințele informale și restituit amplasamentul pentru o funcțiune turistică necesară orașului (zona estica a orașului).
 - TURISM
 - Mărirea domeniului schiabil Azuga prin pârtii construite pe versanții cu expunere nordică
 - Construirea unui complex sportiv pentru patinatori.
 - Construirea unui complex sportiv pentru sporturi nautice
 - Construirea unui bloc de exerciții și concurs de start (pentru sanie, bob și scheleton)
 - Înființarea unor școli și asociații cu profil de turism, sporturi de sezon și activități conexe
 - aducerea în oras a unor brenduri importante din horeca
 - ZONIFICARE FISCALĂ
 - Schimbarea bazei de impozitare pe principii noi

Prezenta documentație se aplică împreună cu regulamentul în lucru pe teritoriul cuprins în limitele intravilanului actual al orașului Azuga, precum și în extinderile acestuia, propuse conform Planului Urbanistic General a fi efectuate și valabil până în anul 2035 și a Teritoriului Administrativ. În interiorul teritoriului administrativ al orașului Azuga Regulamentul va conține și recomandări privind vocația unor trenuri situate în teritoriul administrativ al orașului dar situate în extravilan, importante pentru existența actuală și pentru dezvoltarea corelată a orașului ca:

- circulații rutiere și pe cablu
- pârtii de schi
- zone pe creasta cu vocație de hoteluri pentru schiori
- parc de distracții estivale
- patinoar, ca baza de antrenament concursuri

- vaduri comerciale pentru turism
- reglementări prin RLU pentru zona de turism separata față de celelate funcțiuni urbane

PRINCIPII DE DEZVOLTARE

În orasul Azuga dezvoltarea localității volumetrico-spatială se va face în spiritul următoarelor considerente (principii) prin care se asigura dezvoltarea strategică dorită de comunitate:

1. Economice

- Orașul Azuga este situat lângă zona metropolitană a municipiului Brașov și în zona turistică (la limita județul Brașov cu județul Prahova) în zona turistică (conurbația) Valea Prahovei și face parte componentă dintr-un vad turistic activ al țării respectiv: Brașov (Poiana Brașov) - Predeal - Azuga - Bușteni - Sinaia - Comarnic - Breaza, unde locurile de muncă din turism asigură circa 65% din totalul de locuri de muncă necesar activilor din oraș.
- Strategie pentru amplasare echipamente turistice pentru zonele rămase în afara trupului principal rezidențial (caracteristica cutumială a așezarilor de munte)
- Susținerea deosebită a relațiilor economice cu toată zona turistică Valea Prahovei - Brașov, prin racordarea zonelor economice la circulații rapide (DN-1, autostrada București-Brașov și legatura cu DN 1A)
 - amplasarea funcțiilor economice în intersecții importante și în lungul circulațiilor rapide din categoria I și II. În aceste amplasamente vor fi dezvoltate, în spatele zonelor economice, locuințe colective/hoteluri cu înălțimi până la P+10.
 - Dezvoltarea funcțiilor economice compatibile cu funcțiunea de stațiune turistică cazarea/locuirea și amplasarea dotărilor caracteristice de stațiune în lungul străzii principale.
 - În zonele cu activități economice, în pozițiile de prestigiu și capete de perspectivă trebuie atrase mărci de prestigiu din horeca, respectiv MC Donald, KFS, Starbac, patiserii și cofetării cu produse de calitate superioară și produse vândute în sistemul drive, etc. Se recomandă ca aceste mărci să fie amplasate în clădiri emblematice pentru oraș (în special monumente istorice ce nu vor fi modificate ca să nu își piardă identitatea locală)
 - Echiparea cu rețele de apă și canal a zonelor preponderent economice să fie susținute să se dezvolte prin impozitare mai mică pe un număr finit de ani.
 - Înființarea unei zone de servicii turistice și de agrement în zona halelor desființate.
 - Înființarea zone de servicii pe traseele turistice de tipul: hotel, cabana, loc de luat masă, coșuri gunoi, WC-uri, locuri de campare, parcări, terminale de informare, locuri de alimentație publică cu program fix, etc.

2. Circulații

Principii de realizare a circulației în oraș

- Azuga (fiind fund de sac), consecințe și rezolvare a situației
- circulația din nordul orașului legată cu DN1 printr-un melc cu raza de 60m
- dublarea DN1 cu o bretea ocolitoare pentru localitățile Bușteni și Azuga.
- Dublarea autostrăzii cu străzi locale situate în zone de protecție a autostrăzii

- Circulații pietonale și cu trasee de biciclete pe lângă râurile Azuga și Prahova
- Trasee de biciclete de anduranță în UAT
- Norma de parcare în zone rezidențiale (1,2)
- Norma de parcare în zonele de cazare turistică (1,2)
- Raportul parcuri publice (realizate de primărie)/ parcuri private în zona rezidențială (50/100)
- Raportul parcuri publice (realizate de primărie)/ parcuri private în zona turistică (30/100)
- Legătura dintre domeniul schiabil Sacele și domeniul schiabil Azuga (transport pe cablu)
- Legătura dintre domeniul schiabil Azuga cu DN1A de la intrarea în tunel (transport pe cablu)
- Legătura dintre domeniul schiabil Azuga cu DN1V de la intrarea în tunel (transport pe cablu)
- Construire puncte de alimentare publica pe vârfuri pentru schiori și public deservite de transport pe cablu
- Orașul Azuga, situat pe Valea Prahovei, va suporta o parte din necesarul de utilități (zone de gospodărie comunală – cimitire), iluminat electric pe circulațiile majore necesare dezvoltării zonei turistice să fie îngropate;
- Circulațiile de nivel mai mare decât cel local vor fi bordate de unele zone economice compatibile cu turismul și cu locuirea;
- Multiplicare terminale de informare pentru turism
- Toate circulațiile de grad II, III și străzi principale din oraș vor fi bordate de spații verzi de aliniament continue sau discontinue.
- Spațiile verzi de aliniament vor fi tratate peisagistic și decorativ: respectiv se va urmări plantarea cu specii stabilite prin studiul peisagistic respectind tipul și proporția speciilor în concordanță cu mediul ambiant. Speciile alese vor fi toaletate sau lăsate în regim natural conform condițiilor de vizibilitate a peisajului și construcțiilor reprezentative ale orașului.
- Se va folosi unul sau două elemente unificatoare a aspectului orașului respectiv același tip de iluminat decorativ a străzii, un element de iluminare a spațiilor verzi, un element pentru promenada respectiv pergole cu plante agatatoare, un element pentru spațiile de vânzare a suvenirurilor și unul de limitare a acestor spații de vânzare și depozitare, un tip de mobilier urban (bănci, coșuri de gunoi, jardiniere, firme, totemuri, gardulete pentru unele obiective publice-monumente, parcuri) și gardurile proprietăților (conform unui catalog cu piese acceptate de primărie -2-4 tipuri (și nu mai multe) doar cu 0,2-0,6m soclu opac și restul transparent cu aceeași înălțime toate)
- Realizarea unui drum cu caracter de DN care dublează DN1 A în localitățile Bușteni și Azuga (contract semnat și început de Consiliul Județean Prahova cu firma SC IRIMAT CONS SRL)

3. Turism

Tipuri de turism

- turism de recreere și sport de sezon (antrenamente/cantonamente, ocazional, evenimente, odihnă)
- turism de afaceri
- turism ecumenic

Pentru terenurile din intravilan se va aplica **numai** RLU 2021 în teritoriul nominalizat ca fiind zona de turism și activități conexe (**declarat stațiune prin HG**).

- Parcela minimă construibilă este de 500 mp în stațiune pentru cea mai mică unitate de cazare.
- Intrările în oraș a circulațiilor regionale și naționale vor fi tratate prin ridicarea nivelului înălțimii construcțiilor de minim P+2.
- Se vor înscrie sarcinile privind echiparea edilitară, parcaje și drumurile locale în cartea funciară
- Delimitarea zonelor cu funcțiuni de stațiune (unități de cazare, unități comerciale compatibile cu locuirea și turismul, servicii personale și sociale, unități administrative, unități de sănătate, unități de mică producție pentru turism, învățământ de specialitate, sportive, spații verzi, etc.)
- Delimitarea zonelor cu funcțiuni doar rezidențiale, funcțiuni economice de tip industrial și gospodărie comunală și zone speciale.
- Determinarea zonelor din intravilanul propus acolo unde primăria dorește o tratare separată prin PUZ și cu ce funcțiuni urbanistice de turism și administrare.
- Se vor înființa noi pârtii de schi în zona cu expunere nordică
- Se vor înființa transporturi pe cablu de la baza muntelui până pe creasta pentru pârtiile noi
- Se va înființa un transport pe cablu pe creasta de la domeniul schiabil Azuga până la domeniul schiabil Sacele
- Se va înființa un complex cu patinoar pe fosta fabrica de sticlă
- Se va înființa o pista de bob de vară
- Se va înființa un bazin de înot olimpic și construcții de cazare în zona locuințelor informale
- Se va înființa parc tematic de vara în nordul orasului cu zone de tiroliene.

4. zone rezidențiale

Pentru terenurile din intravilan se va aplica RLU 2021 și derogări de tip Cod Civil în afara zonei de turism și activități conexe, declarate prin regulament.

- Pentru terenurile din intravilan se va aplica RLU 2021 și Codul Civil în vatra veche a orașului acolo unde nu pot exista unități minime de cazare.
- Parcela minimă construibilă este de 250 mp.
- Intrările în oraș a circulațiilor regionale și naționale vor fi tratate prin ridicarea nivelului înălțimii construcțiilor (minim P+2)
- Înscrierea sarcinilor privind echiparea edilitară, parcaje și drumurile locale în cartea funciară
- Determinarea zonelor din intravilanul propus, acolo unde primăria dorește o tratare separată

prin PUZ, și cu ce funcțiuni rezidențiale, administrative și zone verzi.

- Se va extinde intravilanul în lungul vail râului Azuga cu terenuri posibil a fi construite numai cu funcțiunea de turism.

5. Reglementare

- în zona turistică se aplică numai RLU și derogări de tip PUZ și PUD, dar fără derogări de tip Cod Civil.
- în zona rezidențială cu funcțiuni conexe se pot aplica reglementări de tip RLU și derogari de tip PUZ, PUD și Cod Civil (dar numai pentru înălțimi de până la P+1+M)
- în celelalte zone urbanistice denumite în RLU nu se poate aplica Codul Civil
- denumirea de funcțiuni conexe se referă la funcțiunile urbanistice compatibile cu funcțiunea la care se refera, respectiv:
 - funcțiuni conexe cu **locuirea** înseamnă: învățământ de orice fel, comerț cu amănuntul, servicii personale, funcțiuni bancare, posta, sănătate, etc.
 - funcțiuni conexe cu **turismul** înseamnă: învățământ de specialitate, comerț cu amănuntul specializat, servicii personale oferite de restaurante/hoteluri/pensiuni, funcțiuni bancare, poștă, manufacturi pentru obiecte din cadrul activităților de turism, închirieri echipamente sportive, asociatii profesionale de profil, etc.
 - funcțiuni conexe pentru **industrie, comerț major, depozitări mari** înseamnă: parcări TIR, rampe de descarcare CF, birouri, servicii vamale, servicii de pază, servicii pentru auto mari, servicii pentru industrie, industrie de subansamble, stații electrice și de gospodărie comunală mari, activități cu mari degajări de poluanți în aer, apă, sol zgomote, vibrații și mirosuri, etc
- în afara industriilor existente și care sunt viabile economic în interiorul zonei turistice și a zonei rezidențiale nu se admite nici înființarea unor unități noi și nici extinderea celor existente.
- Intersecția străzilor poate fi subliniată prin amplasarea în intersecție de clădiri cu un nivel în plus față de cele din lungul străzii iar la parter poate exista o funcțiune comercială sau compatibilă cu zona funcțională în care se află amplasamentul.
- Înălțimea maximă în oraș fără documentație de derogare poate fi P+2+M
- Pentru amplasarea unitatilor de prestigiu mai înalte de P+1+M, din zona turistică este nevoie de PUZ, deoarece trebuie și o simulare privind încadrarea în peisaj a construcției respective.
- Pentru a fi construibilă în regim izolat o parcela, pentru funcția de locuire, va trebui să aibă deschiderea la strada de 12,0m (conform Cod Civil și 15,0m conform RLU), pentru funcțiunea M1 și L2 minim 20,0m, iar pentru funcțiile M2, G (acestea necesitând doar un acces de 4,0m, indiferent de deschiderea lotului la strada) și A minim 38,0m lățime. Aceste deschideri la strada fiind minim obligatorii pentru deservire cu autoturisme pentru locuire, autovehicole de sub 1,0t pentru funcțiile M1 și L2, peste 1,0t pentru funcțiile M2, G și A.
- Pentru a fi construibilă în regim izolat o parcela pentru funcția de Turism (M1T) va trebui să

aibă deschiderea la strada de 12,0m, iar lotul poate fi de orice formă.

- Pentru unitatea minimă de cazare (o camera, un loc de luat masa pentru 4 persoane, o baie separată și două locuri de parcare în interiorul lotului), lotul poate fi similar cu cel de la locuire individuală
- Pentru hoteluri mici și pensiuni de maxim 10 camere lotul poate fi de minim 600mp dar cu asigurarea parcarilor conform RLU, pe terenul propriu și prin închiriere de spații amenajate ca parcări de la primărie.
- Pentru hoteluri mai mari de peste 10 camere lotul va fi de minim 1000mp și va asigura necesarul de locuri de parcare pe terenul propriu și prin închiriere de spații amenajate ca parcări de la primărie.
- Zonele lotizate și cu loturi vandute deja de administrația publică vor fi introduse în intravilan și vor primi toți indicatorii urbanistici necesari pentru a putea fi autorizate direct.
- Zonele adiacente râului Azugs cu suprafețe inundabile sau în care apa se ridică peste nivelul terenului în cazul ploilor importante ca volun și debit se pot reglementa doar că zone rezidențiale sau turistice de tip LACUSTRU, sau se poate regulariza raul și ridica nivelul terenului prin umplutura. Aceasta prevedere înseamnă că locuințele vor fi ridicate la minim 0,5m peste cota la ploaie de una la suta de ani(1%), iar toate circulațiile din ansamblu sunt pietonale și la cota 0,00 a caselor și toate rețelele vor fi amplasate sub case dar deasupra cotei ploii de 1%. Parcările acestor locuințe/unități de cazare se va face pe un teren neinundabil sau în care se ridică cota apei freatice deasupra cotei terenului natural.
- Cele două zone din nordul orașului, cu pădure, vor fi reglementate ca parcuri tematice iar zona adiacentă surselor de apă a orașului poate primi doar funcțiuni administrative și de reprezentare pentru oraș
- În zona locuințelor informale se vor desființa prin asigurare altor locuințe de către primărie pentru acești locuitori, iar amplasamentul se va reglementa pentru echipamente turistice de iarnă și de vară și locurile de cazare pentru utilizatori.
- La nord de zona lacustra pe terenul primăriei se va amplasa o instalație de start pentru sanie, bob și scheleton.

6. Funcționale

- În cadrul unui UTR se poate admite ca 30% din suprafața construită pe acel lot să aibă o funcțiune complementară (conexa) cu funcțiunea principală, dar nu este posibilă construirea doar a unei clădiri cu funcțiunea complementară. (ex: pe un lot cu funcțiune de locuire în cadrul construcției edificate se poate admite existența unui birou, sau cabinet, sau magazin cu o suprafață de maximum 30% din suprafața totală a construcției).
- Funcțiunile zootehnice admise în intravilan vor fi în corp separat și își vor asigura singuri alimentare cu apă, canalizare și evacuarea/neutralizarea și depozitare a deșeurilor

7. Fiscalitate

- Zonarea fiscală se va face pentru susținerea unor zone din oraș (rezidențial, turism,

industrie, comerț) pe care primăria dorește sa le coaguleze (susțină) în funcție de necesitățile locale.

- Fiscalitate crescută în funcție de apropierea de un element geografic de prestigiu (pădure, râu, deal).

8. Rețele edilitare

alimentare cu apa și canalizarea

- Extinderea rețelelor de apă în zonele noi, conform etapelor de dezvoltare
- Extinderea rețelelor de canalizare în zonele noi, conform etapelor

Ape de suprafață

- Recalibrare albiei
- Amenajare maluri și tratare în scop peisagistic și de agrement

Precizarea obiectivelor de utilitate publică

Cai de circulație

- a) drum de legătură DN1 -DN1A prin tuneluri
- a1) completarea circulațiilor cu tronsoane de străzi, parcaje, trotuare semne de circulație
- a2) realizarea unui drum cu caracter de drum național care dublează DN1 A în localitățile Bușteni și Azuga
- b) drum pe cablu pe creasta
- c) drum pe cablu de jos până în creastă
- d) drumul de nord al orașului legat cu DN1 printr-un melc vertical
- e) drumuri pietonale și trasee de biciclete pe lângă ape în intravilan
- f) completarea circulațiilor cu tronsoane de străzi, parcaje, trotuare semne de circulație etc

Turism

- g) înființare unor părți noi în domeniul schiabil Azuga pe versanti cu expunere nordică
- h) înființare patinoar de antrenament și concurs pe amplasamentul fabricii de sticlă

Alimentare cu apa

- i) extinderea rețelelor de apă conform etapei de dezvoltare
- j) extinderea rețelelor de canalizare conform etapei de dezvoltare

Gospodărirea apelor

- k) tratarea peisagistica a apelor de suprafață
- Fiscalizare de susținere a zonelor importante pentru dezvoltarea locală*

- l) zonarea fiscală

Obiective de utilitate publică

- m) tratarea peisagistica a imaginii echipamentelor electrice și reclamelor în lungul DN1
- n) realizarea PUG cu reglementări diferențiate între zona turistică și zona rezidențială
- o) PUZ-uri importante pentru primărie
- o1) PUZ-uri nefinalizate de primărie se vor înscrie în PUG cu toți indicatorii urbanistici pentru a fi autorizate direct

o2) PUZ-ul amplasat în zone inundabile se vor înscrie în PUG cu toți indicatorii urbanistici pentru zona de locuințe lacustre și cu reglementări speciale pentru rețele și circulații.

Vecinatati:

UAT-urile cu care se invecineaza ORASUL AZUGA sunt:

Vecinatatile teritoriului administrativ orasului Azuga sunt urmatoarele;

- La nord- orasul Predeal, care apartine judetului Brasov.
- La nord-est orasul Sacele, care apartine judetului Brasov.
- La vest si sud vest- orasul Busteni.
- La est si sud est - comuna Valea Doftanei.

3 SURSE DE DOCUMENTARE

Pentru realizarea documentației prezente au fost consultate lucrări cu caracter general și studii de specialitate. Lucrările menționate reprezintă principalele documente studiate.

Lista studiilor relaborate anterior PUG 2019

- Elemente din secțiunile Planului de Amenajare ale Teritoriului Național
- Elemente din Planul de Amenajare al Județului Prahova
- P.U.G. Municipiul Brasov
- Planul Urbanistic General al orasului AZUGA (2000)
- Planul Urbanistic General al orasului AZUGA (2006) pentru amplasarea autostrazii
- Planul Urbanistic General al orasului AZUGA (2014) nefinalizat
- Regulament local de Urbanism (2000)
- Regulament local de Urbanism (2014) nefinalizat
- Planurile Urbanistice Zonale si de Detaliu realizate dupa PUG-ul 2000
- ridicare topografica
- Strategia orasului AZUGA, judetul Prahova elaborata de Ministerul Administratiei si Internelor
- Schema cadru de gospodarie a apelor pentru judetul Prahova
- Harta Geologica -1:200 000 -Institutul Geologic.
- Studiul de mobilitate urbana pentru Municipiul Brasov
- Studiul de gospodarie a apelor PPPDEI,

Studii de fundamentare minim necesare avizarii PUG

- 1) Studiu reactuaizare baza topo
- 2) Studiu conditii geo
- 3) Raport de mediu, evaluare adecvata si schimbari climatice
- 4) Studiu istoric si arheologic
- 5) Studiu peisagistic
- 6) Studiu tipuri de proprietate
- 7) Studiu infrastructura tehnico-edilitara

- 8) Studiu evaluare economica si demografica
- 9) Studiu factori interesati-ancheta sociala
- 10) Studiu relatii periurbane
- 11) Studiu potential turistic
- 12) Studiu circulatii, transport si mobilitate
- 13) Studiu sanatatea populatiei
- 14) Studiu gospodarie a apelor si zone inundabile

Suport topografic

- Harti topografice scarile 1:50.000, 1:25.000; 1:5.000;
- Harti cadastrale scarile 1:10.000, 1:2.000
- Schițele de puneri în posesie si planuri parcelare puse la dispoziție de Primăria AZUGA

Proiecte de investitii

- Proiecte de extindere alimentare cu apa-canalizare si drumuri ce se vor realiza de catre primarie cu institutii din subordinea consiliul judetean Prahova

Date statistice

- Studii de specialitate monografia judetului Prahova
- Date și informații culese pe teren
- Fisa localitatii pentru anii 2012-2021

Elemente legislative

Reglementări legale care au stat la baza elaborarii planului urbanistic general și regulamentul local de urbanism

- **Noul Cod Civil** – legea 287/2009 cu modificarile ulterioare.
- **Legea nr. 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificarile ulterioare
- **Legea nr. 50/2001** privind autorizarea lucrărilor de construcții republicata, cu modificarile ulterioare;
- **Legea nr. 18/1991** a fondului funciar, republicata, cu modificarile ulterioare.
- **Legea nr. 10/1995** privind calitatea în construcții, cu modificarile ulterioare
- **Ordonanta de urgență nr.195/2005** privind protecția mediului, aprobată prin Legea nr. 265/2006, cu modificarile și completările ulterioare.
- **Legea nr.24/2007** a spațiilor verzi, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr. 7/1996** privind cadastrul și publicitatea imobiliară, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr.46/2008** – Codul silvic, cu modificarile și completările ulterioare.
- **Legea nr. 107/1996** a apelor, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr. 33/1994** exproprierea pentru cauză de utilitate publică, cu modificarile ulterioare
- **Legea 255/2010** privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificarile ulterioare
- **Legea 114/1996** a locuinței, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr. 213/1998** privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia cu modificarile

ulterioare.

- **Legea 139/2000** privind meteorologia, cu modificarile ulterioare.
- **Legea nr.363/2006** privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national – Sectiunea I – Rețele de transport.
- **Legea nr.171/1997** privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national – Sectiunea a II-a Apa.
- **Legea nr. 5/2000** privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național- Sectiunea a III-a- zone protejate.
- **Legea nr. 351/2001** privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național –Sectiunea IV:Rețeaua de localități, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr.575/2001** privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național –Sectiunea V – Zone de risc natural
- **Legea nr.190/2001** privind aprobarea OUG 142/2008 privind aprobarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național –Sectiunea a VII – Zone cu resurse turistice
- **Legea nr. 422/2001** privind protejarea monumentelor istorice, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr. 451/2002** pentru ratificarea Convenției europene a peisajului, adoptată la Florența la 20 octombrie 2000.
- **Legea nr.120/2006** a monumentelor de for public
- **Ordonanta nr.43/2000** privind protectia patrimoniului arheologic și declararea unor situri arheologice ca zone de interes national, aprobata cu modificari prin Legea 378/2001, modificata, republicata
- **Legea 307/2006** privind apărarea impotriva incendiilor
- **Legea nr.104/2011** privind calitatea aerului inconjurator
- **Legea nr.215/2001** a administratiei publice locale, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr.6/2008** privind regimul juridic al patrimoniului tehnic și industrial
- **Legea nr.85/2003** a minelor, cu modificarile ulterioare
- **Legea 153/2011** privind masuri de crestere a calitatii arhitectural-ambientale a clădirilor, cu modificarile ulterioare
- **Legea 204/2008** privind protejarea exploatatii agricole
- **OUG nr.12/1998** privind transportul pe căile ferate române, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Legea nr.55/2006** privind siguranța feroviară, cu modificările ulterioare
- **Legea 203/2003** privind realizarea, dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport de interes național și european, republicată
- **Ordonanta Guvernului nr.43/1997** privind regimul juridic al drumurilor, aprobata prin **Legea nr.82/1998**, republicata, cu modificarile ulterioare
- **Ordonanta de urgență nr.18/2009** privind cresterea performantei energetice a blocurilor de locuințe cu modificarile ulterioare

- **Ordonanta de urgență nr.34/2013** privind organizarea, administrarea și exploatarea pajiștilor permanente și pentru modificarea și completarea Legii fondului funciar nr.18/1991, cu modificările ulterioare
- **Codul Aerian al României** aprobat cu Ordonanța Guvernului nr.29/1997, cu modificările ulterioare
- **Legea 211/2011** privind regimul deșeurilor, republicată
- **Ordonanța Guvernului nr.79/2000** privind regimul navigației pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari, cu modif.ulterioare
- **HG nr.525/1996** pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism, republicat, cu completările și modificările ulterioare
- **HG nr.382/2003** pentru aprobarea normelor metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajarea teritoriului și urbanism pentru zonele cu riscuri natural
- **HG nr. 349/2005** privind depozitarea deșeurilor, cu modificările ulterioare
- **HG nr. 1284/2007** privind declararea ariilor de protecție specială avifaunistică ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România cu modificările ulterioare (HG 971/2011)
- **HG 447/2003** pentru aprobarea normelor metodologice privind modul de elaborare și conținutul hartilor de risc natural la alunecari și inundatii
- **HG 930/2005** pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică
- **Legea nr.59/2016** privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase
- **ORDIN nr. 3.710/1.212/99/2017** al MDRAPFE, M.Mediu, MAI privind aprobarea Metodologiei pentru stabilirea distanțelor adecvate față de sursele potențiale de risc din cadrul amplasamentelor care se încadrează în prevederile Legii nr. 59/2016 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase în activitățile de amenajare a teritoriului și urbanism
- **HG nr.1064/2013** privind aprobarea Normelor metodologice pentru aplicarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 34/2013 privind organizarea, administrarea și exploatarea pajiștilor permanente și pentru modificarea și completarea Legii fondului funciar nr. 18/1991
- **HG 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, cu modificările ulterioare
- **Ordinul MDRL nr. 839/2009** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii 50/1991 privind autorizarea lucrărilor de construcții, și modificările ulterioare.
- **Ordinul nr. 34/N/M 30/3422/4221 din 1995** al MLPAT, MI, MAPN, SRI, pentru aprobarea Precizărilor privind avizarea documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, precum și a documentațiilor tehnice pentru autorizarea construcțiilor.

- **Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014** pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației
- **Ordinul Ministrului Sănătății nr. 1524/2019** pentru aprobarea Metodologiei de organizare a studiilor de evaluare a impactului anumitor proiecte publice și private asupra sănătății populației
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr.1295/2017** pentru aprobarea Normelor tehnice privind încadrarea în categorii a drumurilor naționale (înlocuieste OMT 43/1998).
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1296/2017** pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor (înlocuieste OMT 45/1998).
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017** pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice (înlocuieste OMT 46/1998).
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1294/2017** pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale (înlocuieste OMT 47/1998)
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 49/1998** pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 571/1997** pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor pe poduri, pasaje, viaducte și tuneluri rutiere.
- **Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 735/2015** pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015
- **Ordinul Ministrului de Interne nr. 163/2007** pentru aprobarea Normelor generale de apărare împotriva incendiilor.
- **Ordinul nr. 3376/MC / M.3556 / 2102 / 667/C1/ 4093 / 2012 / 14083 / D-821 din 1996** al MLPAT, MI, MAPN, SRI, MJ, SIE, STS, SPP pentru aprobarea condițiilor de autoriza a construcțiilor cu caracter militar
- **Ordinul MLPAT nr.21/N/2000** pentru aprobarea reglementării tehnice GHID PRIVIND ELABORAREA ȘI APROBAREA REGULAMENTELOR LOCALE DE URBANISM indicativ GM-007-2000
- **Ordinul MLPAT nr.22/N/1996** privind aprobarea „GHIDULUI DE PROIECTARE A ZONELOR URBANE DIN PUNCT DE VEDERE ACUSTIC indicativ GP 0001-96
- **Ordinul MLPAT nr.10/N/1993** privind aprobarea „NORMATIVULUI PENTRU PROIECTAREA PARCAJELOR DE AUTOTURISME în LOCALITATI URBANE indicativ P 132-93 (înlocuit parțial prin NP24-97)
- **Ordinul MLPTL nr.141/N/1997** privind aprobarea „NORMATIVULUI PENTRU PROIECTAREA, EXECUTIA ȘI EXPLOATAREA PARCAJELOR ETAJATE PENTRU AUTOTURISME indicativ NP 24-97
- **Ordinul nr.6/139/2003** al MLPTL/MAP privind măsuri pentru respectarea disciplinei în

domeniul urbanismului și amenajării teritoriului în scopul asigurării fluidizării traficului și a siguranței circulației pe drumurile publice de interes național și județean

- **Ordinul MDRT nr. 2701/2010** pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism.

4 EXTRAS STUDIU DE CIRCULATII

SITUATIA EXISTENTA

GENERALITATI ASUPRA CADRULUI DE INTOCMIRE A STUDIULUI

Conceptul de abordare al studiului

Intr-un inteles general, in domeniul de studiu al orasului si a vecinatatilor sale, *circulatiile persoanelor, marfurilor si activitatilor, fiind determinata si legata de spatiu*. Infrastructura de circulatii este compusa din circulatii rutiere si pe cale ferata. Circulatiile rutiere sunt compuse din drumuri de tip Autostrazi, drumuri nationale si ocolitoare, drumuri comunale, strazi orasenesti si strazi pietonale. In prezentul studiu se va evidentia situatia ezistenta si nevoile locale, zonale si locale in viitor

Descrierea studiului

Prezentul studiu de circulatie se intocmeste pentru evaluarea conditiilor de trafic actuale si pentru a putea stabili solutiile optime de dezvoltare a infrastructurii rutiere a orasului Azuga. Factorul circulatie a fost intotdeauna elementul prin care activitatea manifestata pe un teritoriu mai intins sau mai restrans si-a gasit posibilitatea de desfasurare si valorificare. Stabilirea corecta a retelei stradale semnificative necesita pe langa considerente de ordin urbanistic, cunoasterea circulatiei actuale si de perspectiva de pe fiecare artera de circulatie mai importanta.

Etape de studiu

I. CIRCULATIA MAJORA IN TERITORIU

- Situatia actuala: legatura la reseaua europeana de transport rutier (coridorul IV pan-european), reseaua de drumuri de importanta nationala, judetean, comunal (legaturi si lungime) si accesul acestora in localitate.
- Trafic pe reseaua majora de circulatie: recensamant CESTRIN 2015 pentru DN, DJ, DC, fluxuri majore de circulatie.
- Disfunctionalitati: zona turistica si pentru practicarea sporturilor de iarna.
- Situatia in perspectiva de 10 ani (proгноza trafic, propuneri): autostrada Ploiesti-Brasov, legatura DN1-DN1A, etc.

II: CIRCULATIA LOCALA (INTRAVILAN)

- Situatia actuala : reseaua de strazi principale si secundare (centralizator strazi, caracteristici structura si elemente geometrice, trotuare, piste de ciclisti, rigole), populatia, zone generatoare si polarizatoare de trafic, transport in comun rutier si pe C.F.;
- Trafic pe reseaua locala de circulatie: sondaje de trafic (masuratori de trafic cate o ora pentru

fiecare punct, valorile obtinute astfel se vor transforma in vehicule etalon)

- **Disfunctionalitati:** strazi pietruite sau de pamant, intersectii nesemnalizate, strazi cu pante mari, traversarea DN1, poluare fonica de-a lungul DN1, trafic tranzit greu semnificativ pe DN1, locuri de parcare insuficiente, etc.
- **Situatia in perspectiva** de 10 ani (proгноza trafic, propuneri): structura, dimensionare si organizarea circulatiei (trasee strazi noi, legatura intre DN1 si DN1A, strazi cu sens unic, accese rutiere si pietonale traseu teleski-telecabina), dotari necesare circulatiei si echiparea tehnica (semnalizare intersectii si treceri de pietoni, amenajare trotuare si piste de ciclisti, iluminat strazi si intersectii, protectia impotriva poluarii fonice a DN1, plantatii de protectie, etc).

III. CONCLUZII, PRIORITATI, ETAPIZARE

- STUDIU AMPLASARE PARCAJE IN INTRAVILAN (publice, de resedinta, etc)
- STUDIU AMPLASARE ACCESE PENTRU TRASEU TELESKI-TELECABINA
- PROPUNERILE SE VOR DETALIA LA INTOCMIREA PUZ/PUD.
- SE VA TINE CONT DE TRASEUL PROPUIS PENTRU AUTOSTRADA PLOIESTI-BRASOV.
- ETAPIZAREA SE VA STABILII PRIN CONSULTAREA AUTORITATILOR LOCALE.

IV. CORELAREA DEZVOLTARII RETELELOR DE CIRCULATII IN TERITORIU SI LOCALA CU STRATEGIILE PREVAZUTE IN P.U.G. AZUGA.

In ceea ce priveste dezvoltarea propusa prin PATN si PATJ pana in prezent nu a fost materializata autostrada Brasov – Bucuresti dar, a fost realizata modernizarea unor tronsoane din coridorului IV paneuropean de cale ferata.

Fata de dezvoltarea propusa prin PATJ au fost realizate proiecte noi pentru UAT Azuga respectiv :

- pasajul de subtraversare a DN1
- ocolitoarea DN1 pentru orasele Azuga si Busteni
- propunerea infiintarii unui drum off road care sa lege satul Traisteni cu orasul Azuga traversand muntii Baiului

Circulatia majora in teritoriu

In teritoriu administrativ al orasului Azuga exista un drum national (DN1) si un drum judetean (DJ 129) si se propune inca un drum de tip DN (ocolitoarea DN1), si o legatura DN1-DN1A.

Se propune de asemenea ca pe un tronson in oras DJ 129 sa aiba un profil de 4 benzi intre doua giratori.

Incadrarea in teritoriul de influenta

- Orasul Azuga este situat in nordul extrem al judetului Prahova, in muntii Baiului, la limita cu judetul Brasov, pe cursul superior al raului Prahova, acolo unde primeste apele afluentului Azuga.

- Este strabatut de soseaua nationala DN1-E60 (Bucuresti-Brasov) si de calea ferata Bucuresti-Brasov, deservita de statia Azuga.
- Teritoriul administrativ al orasului Azuga se invecineaza cu:
 - la nord – Limita judet Prahova/Brasov, localitatea Predeal
 - la sud – vest – localitatea Busteni
 - la sud – est – localitatea Valea Doftanei.

Incadrarea zonei studiate in Planul de Amenajare a Teritoriului National, sectiunea I – retele de transport

A. DIRECTII DE DEZVOLTARE A RETELEI DE CAI RUTIERE

In planul de amenajare a teritoriului national, PATN, sunt prevazute doua coridoare de transport rutier paneuropean:

- **Coridorul de transport paneuropean multimodal IV** – Dresda/Nurenberg-Praga-Viena/Bratislava-Budapesta-Arad-Bucuresti-Constanta/Craiova-Sofia-Salonic/Plovdiv-Istanbul, inseamna traseul rutier si punctele de legatura de transport naval, aerian, maritim si combinat, incluzand instalatii auxiliare ca: semnalizari, instalatii necesare pentru dirijarea traficului, drumuri de acces, puncte de trecere a frontierei, statii de service, terminale pentru marfuri si calatori, depozite, etc. aflate pe traseul coridorului;
- **Coridorul de transport paneuropean intermodal IX** – Helsinki-St. Petersburg-Moscova/Pscov-Vitebsk-Kiev-Ljubasvika-Chisinau-Bucuresti-Dimitrovgrad, inseamna traseul rutier si infrastructurile de transport combinat, incluzand instalatii auxiliare ca: semnalizari, instalatii necesare pentru dirijarea traficului, aflate pe traseul coridorului, precum si legaturile lor cu toate nodurile de infrastructura de transport aflate pe traseul coridorului.

Cele doua coridoare de transport nu influenteaza in mod direct zona studiata. Cele mai apropiate puncte de conexiune la Coridorul IV si Coridorul IX se fac la Sibiu prin Autostrada Sibiu-Brasov-Ploiesti-Bucuresti si prin drumurile expres care fac legatura prin Pitesti cu Coridorul IV si Focsani-Tecuci cu Coridorul IX.

B. DIRECTII DE DEZVOLTARE A RETELEI DE CAI FERROVIARE

In planul de amenajare a teritoriului national, PATN, sunt prevazute doua coridoare de transport feroviar paneuropean:

- **Coridorul de transport paneuropean multimodal IV** – Dresda/Nurenberg-Praga-Viena/Bratislava-Budapesta-Arad-Bucuresti-Constanta/Craiova-Sofia-Salonic/Plovdiv-Istanbul, inseamna traseul feroviar si punctele de legatura de transport naval, aerian, maritim si combinat, incluzand instalatii auxiliare ca: semnalizari, instalatii necesare pentru dirijarea traficului, drumuri de acces, puncte de trecere a frontierei, statii de service, terminale pentru marfuri si calatori, depozite, etc. aflate pe traseul coridorului;
- **Coridorul de transport paneuropean intermodal IX** – Helsinki-St. Petersburg-Moscova/Pscov – Vitebsk-Kiev – Ljubasvika – Chisinau-Bucuresti - Dimitrovgrad, inseamna traseul feroviar si infrastructurile de transport combinat, incluzand instalatii auxiliare ca:

semnalizari, instalatii necesare pentru dirijarea traficului, aflate pe traseul coridorului, precum si legaturile lor cu toate nodurile de infrastructura de transport aflate pe traseul coridorului.

Coridorul de transport paneuropean IV trece prin zona studiata venind dinspre Arad-Deva-Alba Iulia-Medias-Sighisoara-Brasov-Azuga-Ploiesti-Bucuresti-Constanta.

Cel mai apropiat punct care face legatura cu Coridorul de transport paneuropean IX este la Ploiesti.

Pe cele doua coridoare infrastructura de cale ferata va permite o viteza de 160 km/h. (Plansa 1 – *Incadrare in PATN*).

Incadrarea zonei studiate in REGIUNEA SUD MUNTENIA - Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean

Planul de amenajare a teritoriului national are in vedere realizarea autostrazilor Bucuresti-Brasov, Transilvania si Moldova, sunt cuprinse si in reseaua rutiera TEN-T (Rețeaua transeuropeana de transport).

Teritoriul localitatii Azuga va fi direct influentat de traficul ce se va derula pe autostrada A3 Bucuresti-Brasov.

Incadrarea zonei studiate in MPGT – Master Planul General de Transport al Romaniei

Master Planul General de Transport al Romaniei (MPGT) prezinta prioritatile de dezvoltare a sistemului de transport din Romania pentru toate modurile.

MPGT a fost aprobat prin Hotararea de Guvern nr. 666 din 14.09.2016.

Master Planul se concretizeaza intr-o lista de proiecte prioritizate pe moduri de transport si orizonturi de timp. In cadrul identificarii prioritatilor de dezvoltare a rețelei de drumuri, MPGT defineste cinci coridoare de conectivitate nationala intre principalele regiuni de dezvoltare ale Romaniei, „dar si in lungul unor aliniamente care sa conecteze polii de crestere economica si centrele industriale ale Romaniei (cele existente sau potențiale). O atenție deosebită în identificarea si analiza coridoarelor de conectivitate s-a acordat conexiunii acestora cu coridoarele de transport din țările vecine dar și cu cele dezvoltate la nivel continental. Din aceasta perspectiva, au fost stabilite cinci coridoare cheie la nivel national si mai multe intercoridoare care sa asigure nevoia de conectivitate a populatiei si a mediului de afaceri, care stau la baza identificarii proiectelor din sectorul rutier”, dupa cum urmeaza:

Coridorul 1 – București – Brașov (OR1): „se desfasoara intre partea de sud a tarii si regiunea Centru, intre Bucuresti si Brasov si conecteaza areale cu o densitatea a populatiei peste media tarii (Bucuresti, judetul Prahova, judetul Brasov) dar si cu unitati economice de prim rang la nivel national. Centrele economice Bucuresti, Ploiesti si Brasov sunt dependente de o retea de transport moderna si rapida care sa asigure interconectivitatea atat pentru forta de muncă cat si pentru materiile prime si cele finite”. Variantele de ocolire Busteni si Azuga ofera accesibilitate coridorului prioritar OR1, care are rolul de a creste viteza de deplasare intre Comarnic si Predeal.

Parametrii social-economici

Orasul Azuga are o populatie de 4440 locuitori conform recensamantului efectuat in 2011 si se intinde pe o suprafata de 83 kmp. Orasul Azuga este o statiune climaterica si turistica importanta, fiind

renumita indeosebi ca statiune turistica pentru sporturile de iarna.

Partiile amenajate din Azuga sunt:

1. Sorica: lungime 2100 m, dificultate medie, diferența de nivel de 561 m, instalație de iluminat nocturn și tunuri de zăpadă;
2. Cazacu: lungime 1920 m, dificultate medie, diferența de nivel 530 m;
3. Cazacu variantă: lungime 400 m, dificultate medie, dispune de zăpadă artificială;
4. Cazacu bretea: lungime 715 m, diferența de nivel 163 m;
5. Sorica Sud - lungime 770 m, ușoară;
6. La Stână - lungime 910 m, ușoară.

Alte pârtii de schi fond, precum și un traseu de snowboard, situate în vecinătatea pârtiei Cazacu, însumează 10 km.

Azuga dispune de o telegondolă inaugurată la sfârșitul anului 2007, care oferă acces din punctul superior către toate pârtiile din stațiune. Există de asemenea și instalații de teleschi, miniteleschi și babyschi. În anul 2018, numărul turiștilor a fost de 20717 de persoane, din care 837 au fost turiști străini. Fata de cele existente se propune o dezvoltare cu 1/3 lungime de partii, o telegondola si un telescaun

Zonele generatoare si polarizatoare de trafic in oras

Caracteristica principala a circulatiei rutiere din localitatea Azuga este data de traversarea sa de catre drumul national **DN1 – strada Victoriei**: Bucuresti - Otopeni - Ciolpani - Ploiesti - Baicoi - Campina - Breaza - Comarnic - Sinaia - Busteni - **Azuga** - Predeal - Sacele - Brașov - Ghimbav - Codlea - Sercaia - Fagaras - Cartisoara - Avrig - Sibiu - Saliste - Miercurea Sibiului - Sebes - Alba Iulia - Teius - Aiud - Turda - Cluj-Napoca - Huedin - Alesd - Oradea – Bors, in lungime totala de 627 km. DN1 are traseu comun cu E60 intre Bucuresti si Brasov.

De la iesirea din Bucuresti si pana la aeroportul Henri Coanda din Otopeni, DN1 are 6 benzi, 3 benzi pe sens; de la Otopeni pana la Comarnic DN1 este pe 4 benzi, 2 pentru fiecare sens. La fel de la Brașov pana la Codlea, de la Vestem la Miercurea Sibiului, de la Turda la Cluj si de la Oradea la Bors, DN1 are cate doua benzi pe sens. In rest, el are doar o banda pe sens.

Legătura cu celelalte localități din zonă se efectuează pe următoarele artere de circulație:

- DN1 – Predeal, Busteni, Sinaia, Brasov, Ploiesti, Bucuresti;
- DN1-DN73A – Rasnov;
- DN1-DN71 – Targoviste, Pitesti.

In orasul Azuga, circulatia autovehiculelor se realizeaza pe strada Victoriei-DN1, traseul intersectandu-se cu strazile: Intrarea Lalelelor, Postavariei, Prahovei, Voluntari, Independentei.

Traversarea pietonilor se realizeaza pe la cele 2 treceri de pietoni la nivel si pe la pasarela pietonala suspendata din centrul orasului Azuga.

In localitatea Azuga se suprapun trei categorii de trafic:

- traficul intern, generat de activitatea economica, sociala, comerciala, etc. a localitatii;
- traficul de acces, generat de legaturile comerciale, economice, sociale sau de forta de munca pe care le are localitatea Azuga cu localitatile din jur;
- traficul de tranzit, generat de vehiculele care venind dinspre Busteni sau Brasov, nu au ca destinatie Azuga, ci alte destinatii mai indepartate.

La nivelul localitatii, principala sursa generatoare de trafic este drumul national DN1. In intravilanul orasului, drumul national se desfasoara intre km 134+576 si km 136+000, respectiv pe o lungime de 1,424 km.

Acest drum national aduce in localitate un trafic de tranzit important ca valori. Se estimeaza ca din totalul traficului generat de DN1, 80% din trafic reprezinta trafic de tranzit. Datorita faptului ca drumul national DN1 tranziteaza localitatea cu un volum foarte mare de vehicule, intreaga activitate a localitatii este perturbata in sensul ca accesul vehiculelor de pe strazile laterale, secundare, se face dificil dupa perioade mari de asteptare si cu risc de accidente.

Astfel, acest trafic de tranzit aduce prejudicii importante localitatii Azuga prin:

- stanjenirea circulatiei din localitate;
- poluarea, atat sonora cat si chimica a aerului, etc.

Surse secundare generatoare de trafic sunt:

- circulatia cu caracter de aprovizionare
- circulatia turistica sezoniera.

Caracteristicile traficului existent si al factorilor determinanti

Sursa principala a datelor de trafic existente, utilizata in proiect este "Recensamantul General al Circulatiei", efectuat in 2015 si coordonat de catre CESTRIN, care include:

- Recensaminte de trafic clasificate (2015);
- Numaratori automate de trafic (2015-2017);
- Anchete Origine-Destinatie (2015).

Recensamantul National de Circulatie efectuat in anul 2015, a considerat urmatoarele 11 categorii ale cererii (sursa: AND 557-2015, Instructiuni pentru efectuarea inregistrarea circulatiei rutiere pe drumurile publice):

- biciclete si motociclete
- autoturisme
- microbuze, autospeciale
- autocamionete si autospeciale cu maxa maxima autorizata cel mult 3,5 tone
- autocamioane si derivata cu 2 axe
- autocamioane si derivata cu 3 sau 4 axe
- autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 axe, remorchere cu trailer
- autobuze

- tractoare cu/fara remorca si vehicule speciale
- autocamioane cu remorca (tren rutier)
- vehicule cu tractiune animala.

Estimarile MZA sunt derivate dintr-un esantion de zece contorizări de trafic care au avut loc de-a lungul anului, la fiecare punct de recenzie, prin translatarea datelor la nivel de medie saptamanala, lunara si, in final, anuala. Acesti factori depind de tipul autovehiculului. In principiu, procesul este unul care ar trebui sa produca estimari rezonabile ale volumului de trafic MZA de-a lungul rețelei de drumuri.

Din sinteza a datelor de recensamant la nivelul anului 2015, sub forma de valori medii la nivel de drum, a rezultat pentru DN1 o valoarea medie de aproximativ **15.000 vehicule / zi**. Pe relatia de calatorie Bucuresti – Brasov, in lungime de 184 km, s-a inregistrat un timp de calatorie mediu de 10800 sec si o viteza medie de calatorie de 61 km/h.

CONCLUZII SI PROPUNERI

DISFUNCTIONALITATI – PROPUNERI DE IMBUNATATIRE

I. VARIANTA OCOLITOARE AZUGA – BUSTENI

DN1 este drumul national din Romania care face legatura intre Bucuresti si Oradea.

Legatura intre Bucuresti si Brasov este asigurata in prezent de doua drumuri nationale DN1 si DN 1A. Pe tronsonul Bucuresti - Brasov apar de multe ori aglomerari in trafic din cauza faptului ca DN1 se foloseste de asemenea pentru a ajunge la ambele aeroporturi ale Bucurestiului (Henri Coanda — Otopeni si Baneasa), cat si pe **Valea Prahovei**, atractie turistica.

Valea Prahovei este una dintre cele mai importante destinatii turistice din tara si cea mai scurta cale de acces dinspre Bucuresti spre Transilvania. Aceasta este strabatuta de un singur drum – DN1 – care, pe sectorul studiat, are cate o banda pe sens.

De la Comarnic pana la Predeal, DN1 intra in zona defileului Prahovei avand un traseu dificil, specific zonelor montane. Pe sectorul Comarnic - Sinaia a fost construita in anumite zone banda a III-a pentru vehicule lente. De la Predeal, DN1 se inscrie pe Valea Timisului avand tot un traseu sinuos cu declivitati mari si un sector de cativa kilometri pe care se gasesc serpentine.

In situatia existenta, circulatia intre punctul de start al variantei ocolitoare pe DN1, km 128+300, si punctul de final pe DN1, la km 136+100, se desfasoară cu dificultati foarte mari, formandu-se cozi de asteptare foarte lungi, in special în zilele de vineri, sambata si duminica, precum si in perioadele sarbatorilor legale.

Principalele probleme ale circulatiei pe drumul existent, sunt urmatoarele:

- capacitatea de circulatie pe drumul national, neasigurata pentru nivelul de serviciu aferent,

- datorita valorilor de trafic (debitul de calcul) foarte mari;
- zona comerciala dezvoltata in jurul drumului national, ce conduce la numeroase blocaje si intarzieri datorita parcarii vehiculelor in zone interzise si a traversarii pietonilor prin zone nepermise;
 - relatiile de stanga pe ambele sensuri din drumul principal;
 - zona turistica foarte dezvoltata.

In sedinta de consiliu extraordinara a Consiliului Judetean Prahova, din 16.11.2021, au fost aprobati indicatorii tehnico-economici ai investitiei „Varianta ocolitoare Azuga – Busteni”. Necesitatea investitiei este evidenta pentru imbunatatirea conditiilor de circulatie si in general asupra mediului, influentand in mod pozitiv nivelul de trai al locuitorilor.

II. REALIZARE PASAJ RUTIER LA INTERSECTIA DN1 CU STRADA PRAHOVEI

Mare parte a localitatii Azuga este amplasata pe partea dreapta a drumului national DN1.

Accesul in aceasta zona, care cuprinde si zona partiilor de schi, se realizeaza prin DC 129 (strada Independentei).

Intersectia dintre DN1 si DC 129 (strada Independentei) este la nivel, incadrata in clasa IV de functionalitate (AND 600/2015) si este nesemaforzata. Intersectia are o banda de virare la dreapta (spre Brasov) delimitata de o insula directionala.

Prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1368/01.11.2021 au fost aprobati indicatorii tehnico-economici ai proiectului „Realizare pasaj rutier la intersectia DN1 cu strada Prahovei (Azuga)”.

Pasajul rutier subteran va fi situat la intersectia DN1 cu strada Prahovei si strada Independentei (DC 129). Obiectivul propus incepe de la sensul giratoriu de pe strada Prahovei (in apropierea garii Azuga), subtraverseaza DN1 si se continua pe strada Independentei (DC 129) pana in zona Primariei Azuga.

Realizarea proiectului va duce la o serie de efecte pozitive si anume:

- fluidizarea traficului
- reducerea timpului de calatorie si cresterea vitezei medii de deplasare
- imbunatatirea conditiilor de siguranta a traficului rutier
- reducerea numarului de accidente
- imbunatatirea confortului in timpul calatoriei
- reducerea emisiilor de poluanti si impactul negativ asupra mediului

III. REALIZARE LEGATURII DN1 -DN1A INTRE ORASULUI AZUGA SI BRADET

Mare parte a localitatii Azuga este amplasata pe partea dreapta a drumului national DN1.

Accesul in aceasta zona, care cuprinde si zona partiilor de schi, se realizeaza prin DC 129 (strada Independentei) si 129A (strada Valea Azugii).

DN1 este incadrata in clasa IV de functionalitate (AND 600/2015)

Prin PUG se propune realizarea proiectului „LEGATURII DN1 -DN1A AZUGA _CHEIA”.

legatura va iesi din DN1 la km 135+850 si va intra in DN1A in localitatea Babarunca
Realizarea proiectului va duce la o serie de efecte pozitive si anume:

- fluidizarea traficului spre Brasov
- reducerea timpului de calatorie si cresterea vitezei medii de deplasare
- imbunatatirea conditiilor de siguranta a traficului rutier
- reducerea numarului de accidente
- imbunatatirea confortului in timpul calatoriei
- reducerea emisiilor de poluanti si impactul negativ asupra mediului
- traseul va avea o lungime de circa 40Km din care 2Km vor fi in tunel si circa 10Km drum forestier existent. Acest traseu se va intersecta cu drumul din Traisteni de pe Valea Doftanei.

Traseul legaturii DN1-DN1A incepe din giratoriu de legatura intre ocolitoarea Busteni-Azuga cu DN1

II MOBILITATE

A P.M.U. - componenta de nivel strategic (corespunzatoare etapei I)

Principalul element de mobilitate strategica in judetul Prahova si in regiunea sud-est si regiunea 8 Bucurest-IIfov o constituie transportul public si privat pe DN1, respectiv Valea Prahovei, portiunea Comarnic-Brasov. In acest sens au fost intreprinse diverse proiecte in curs de realizare pentru fluidizarea acestui parcurs. Printre proiectele incepute si in desfasurare sunt:

- intretinere si reabilitare supratraversari pietonale
- infintarea unor pasaje subterane auto a DN1
- infiintarea ocolitorii pentru DN1 pentru tronsoanele Busteni si Azuga
- construirea portiunilor de autostrada ce nu implica lucrari de arta deosebite si legarea la retea de DN-uri existenta

1. INTRODUCERE

- 1.1. scopul si rolul documentaiei;

MOBILITATEA IN MEDIUL URBAN SI PERI-URBAN

Intr-un inteles general, in domeniul de studiu al orasului si a vecinatatilor sale, *mobilitatea defineste capacitatea de deplasare a persoanelor, marfurilor si activitatilor, fiind determinata si legata de spatiu.* Existenta unei distante de parcurs, cat si a motivatiei fundamentale „accesibilitatea activitatilor localizate” determina in sens larg *mobilitatea spatiala.*

O mobilitate sustenabila – care sa permita oamenilor si bunurilor sa circule liber, in siguranta, cu protejarea mediului inconjurator – reprezinta principalul obiectiv al comunitatii care prin dezvoltarea politicilor de transport va crea cadrul necesar pentru asigurarea calitatii vietii si pentru dezvoltarea economica.

In conditiile societatii actuale, „*serviciul de transport*” este rezultatul eforturilor depuse de specialisti care isi aduc aportul la realizarea unei activitati eficiente. In acest sens, rolul determinant in gestionarea mobilitatii este conditionat de cooperarea factorilor implicati, care prin actiunile lor, pot influenta „politica de transport” la nivel local (comuna, oras, judet) sau la nivele superioare (stat, regiune).

- 1.2. încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaiala;

Principalele documentatii de dezvoltare spatiala respectiv documentatiile PUG, PUZ si PUD vor fi obligate sa preia toate propunerile de dezvoltare spatiala din proiectele in desfasurare prin avizele pentru studiile de oportunitate si prin avizele pentru documentatiile de urbanism si amenajarea teritoriului.

- 1.3. încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;

Prin documentatiile de urbanism vor fi respectate calibrele circulatiilor si zonele de servitute cu caracter de restrictie si de protectie a infrastructurii de transport rutier si caile ferate conform legislatiei tehnice specifice.

- 1.4. preluarea prevederilor privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor;

Intrucat circulatiile si capacitatile de transport determina in prima faza marimea si zonelor functionale

si caracteristicile economice, in documentatiile de urbanism si apoi prin cele de investitii vor fi preluate capacitatile initiale de constructie care ulterior pot fi marite prin dezvoltarea capacitatilor de transport.

2. ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE

- 2.1. contextul socioeconomic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice;

In prezent orasul Azuga este in UAT situat pe Valea Prahovei in centrul conurbatiei Campina -Brasov situata pe teritoriu a doua judete. Acesta zona este strabatuta de primul drum national al tarii si reprezinta cea mai cunoscuta , veche si mare zona turistica a tarii. Acest oras a fost un oras tipic industrial si in care dupa anul 1990 a deczut sectorul economic de tip industrial si in care a mai ramas o singura fabrica (bere Azuga) cu profil schimbat (imbuteliere apa). Acest oras desfasoara o foarte lenta tranzitie de la economie de tip industrial la economie de tip turistic. Rata de conversie este de circa 1% pe an, UAT A fost ajutata sa se petreaca aceasta conversie existenta a doua partii cunoscute Sorica si Cazacu di care una de categorie foarte dificila (neagra). In prezent populatia este mai mica decat la inceputul anilor 1990 cu circa 10%, iar dintre activii orasului doar circa 1/6 isi gasesc de munca in economia locala, restul fiind someri sau muncesc in UAT-urile vecine.

Intrucat conversia spre turism este facuta numai pe baza celor doua partii dezvoltarea se bazeaza pe un singur sezon turistic si deci insuficient din punct de vedere economic pentru a putea sustinerea economia locala si toata populatia activa din oras.

Pentru impulsinarea dezvoltarii, primaria are in vedere dezvoltarea domeniului schiabil si legarea acestuia cu domeniul schiabil Busteni din zona Zamora. Prin PUG se propun de asemenea doua obiective pentru a imbraca celelalte sezoane turistice (complex de iarna cu patinoar si complex de atletism.

- 2.2. reseaua stradala;

Reteaua de strazi in orasul Azuga este o retea de tip linear in lungul CF, DN1, DJ129 si DJ 129A cu portiuni relativ mici de preluare a terenului natural. Intre DJ 129A si raul Azuga strazile longitudinale fata de rau sunt construite cu aproximatie pe baturi de terase, iar la nord de str. Independentei stazile sunt in principal paralele cu aceasta si cu strazi de legatura perpendiculare pe acestea. Aceasta caracteristica face ca strazile paralele cu Independentei sa fie la aceeasi cota in mare parte cu pante relativ mici, iar strazile perpendiculare sunt cu pante mari in jurul pantei de 10%. La contactul cu muntele strazile mai preiau si forme naturale iar zonele prea abrupte se realizeaza parcuricu rare traversari carosabile perpendiculare pe panta vrsantului.

Formele de relief si spatiul ingust duc la realizarea strazilor cu profile mici respectiv cu fir de banda de maxim 3,0m si cu trotuare micisub normele STAS. In oras exista doua puncte majore de conflict: primul la intrarea in oras din DN1 ce se va rezolva prin pasajul propus de CNAIR iar al doilea la intersectia ritivoi cu Independentei care se va rezolva printr-un giratoriu.

3. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITATII

• 3.1. eficienta economica;

Eficienta economica a unui sistem de transport in oras pune in discutie pentru turisti posibilitatea parcarii la distanta mai mare de 250m de locul de inoptare si obtinerea de catre primarie a unor venituri din existenta unor parcarii cu plata si posibilitatea de circulatie facila la baza partiei, actiune care la ora actuala este foarte greoaie.

- Pentru persoanele care circula la si de la domiciliu la locul demunca sau la scoala pe teritoriul orasului se obtine o utilizare cat mai judicioasa a timpului de transport la si de la sevici/scoala.
- Pentru persoanele care circula la si de la domiciliu la locul demunca sau la scoala pe teritoriul oraselor vecine se obtine o utilizare cat mai judicioasa a timpului de transport la si de la sevici/scoala spre mijloacele de transport in comun deja existente pe CF in special si accidental rutiere.
- Pentru toate aceste facilitati de transport primaria poate incasa sume din organizarea acestui tip de transport care poate fi permanent si suplimentat sezonier

Transportul poate fi organizat cu o singura linie in forma de "T" cu 4 case de vandut bilete/abonamente lunare/ saptamanale/zilnice sau bilete/cursa. Casele fiind amplasate in centru si la cele 3 capete de linie. Traseul poate fi organizat cu 4 statii si trei capete de linie.

Prin aceasta propunere se estimeaza a fi rezolvate circa 98% din cererile de transport intern ale orasului la ora actuale si pentru un orizont de timp de circa 5 ani.

Costurile pentru realizarea acestui model se poate realiza prin circulatii realizate de CNAIR, consiliul Judetean si Consiliului Local.

Costurile pentru asigurarea mobilitatii sunt cele generate de :

- costuri de construire a retelei de circulatii in totalitate
- costuri pentru mentenanta retelei de circulatii
- costuri pentru achizitionarea unui parc auto de transport local
- costuri pentru mentenanta unui parc auto de transport local
- costurile pentru personalul de deservira a parcului de transport local (soferi, casiere, personal TESA)

Preturi pentru lucrari de constructii la caile de circulatii

- ocolitoarea Azuga-Busteni 10.000.000 lei/ Km
- breteaua DN1-DN1A 6.000.000 lei/Km
- pasaj pe sub DN1 6.000.000 lei/ pasaj
- strazi locale 1.300.000 lei/Km

- **3.2. impactul asupra mediului;**

Prin realizarea transportului in comun in orase realizeaza o rducere a circulatiei cu masini pe teritoriul acestuia de circa astfel reducere cu 600 autovehicole/zi in timpul saptamanii si ci circa 800 autovehicole/zi in timpul weekend-ului, deci o reducere semnificativa a poluarii aerului. Toate valorile sunt pentru anul 2019 conform INS. Ultimele valori sunt instantanee rezultate in urma masuratorilor de trafic din deschiderea sezonului rece 2021-2-22 in datele 14.01.2022-16.01.2022.in aceasta perioada pe zi se inregistraza circa 14.000 masini pe sensul Bucuresti-Brasov si circa 10.000 masini pe sensul Brasov-Bucuresti.Din valorile masurate pe camerele de luat vederi ale primariei rezulta un trafic de tranzit de circa 24.000 autovehicole pe zi si un numar de circa 3.500 autovehicole care intra in oras de unde rezulta ca traficul care intra in oras in wckend este de aproximativ 15% din traficul de tranzit de pe DN1.

In impactul asupra mediului in oras trebuie socotit traficul de tranzit de circa 24.000 autovehicole / zi de pa DN1 si traficul de CF calatori si marfa. Principial banda de poluare a unui culuar de trafic cu un DN si doua linii de cale ferata este intre 450m-500m in care se simt noxele de tip CO, CO2, NOx, Sox, pulberi in suspensie, zgomot si vibratii ce depasesc normele de zone industriale. Avand in vedere ca acest pachet de trafic este in principal in zone de tip debleu se poate considera ca poluarea este considerabil redusa. Si zona inverzita ajuta putin la stoparea raspandirii inora dintre noxe.

- **3.3. accesibilitate;**

In discutia despre accesibilitate in conurbatia Valea Prahovei intra in discutie doua aspecte

1. acesibilitatea in zona "Valea Prahovei"ce este asigurata in principal de CF, DN1 si de dezvoltarile acestei cai de comunicatie respectiv ocolitoarea Azuga -Busteni, autostrada Bucuresti-Brasov, DJ 129 Azuga-Sacele (neasfaltata circa 90%) si propunerea PUG respectiv breteaua de legatura DN1-DN1A. Toate aceste cai de comunicatii dispun de spatii pentru parcaje ce sunt in proportie de circa 90% neamenajate si neintretinute oferind o imagine deplorabila, o igiena ce lasa de dorit si nici un venit la bugetul local
2. accesibilitatea in oras este asigurat de reseaua stradala care este asfaltata in proportie de peste 90% si 85% cu trotuare. Reteaua ofera destul de putine locuri de parcare circa 50% din necesaracestea fiind asigurate in principal de primarie cu o intretinere in general buna dar pentru care nu se percepe taxa.

- **3.4. siguranta;**

Siguranta in trafic este in principal asigurata de elementele de geometrie realizate corect, si signalistica ajutate de zonele de protectie si monitorizarea permanenta a traficului. La drumurile ma mari decat nivelul local se realizeaza prin intreprinderile specifice (CNAIR, Politia Rutiera, Consiliul Judetean), iar circulatia locala este realizata intretinuta si supravegheata de intreprinderi sau servicii aflate in subordinea primariei Azuga.

- **3.5. calitatea vietii;**

Circulatiile pot contribui la calitatea vietii prin mai multe mijloace respectiv:

- calitatea acimbracamintilor drumurilor
- calitatea signalisticii
- corectitudinea realizării drumurilor (dimensiune profil, dimensiune trotuare, pante drum, spații verzi de aliniament, semne publicitare, parcuri, locuri de popas, calitate îmbracaminti a cailor de rulare sau pietonale, parapeti, pereti de sprijin, garduri etc)

4. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

- 4.1. viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale;

Nivel țară

- localitatea este tranzitată de culoarul CF (IV paneuropean)
- autostrada
- DN1
- ocolitoarea Azuga-Busteni
- subtraversări ale DN1
- bretea de legătură propusă între DN1 și DN1A

Nivel regional:

- TRANS BAI
- legătură de transport pe cablu între domeniul schiabil Zamora (Busteni) și Aomeniul schiabil Azuga

Nivel local:

- străzi locale de diverse profiluri de la 4 benzi la sens unic
- parcuri
- spații verzi de aliniament
- garduri, parapeti
- esplanade și promenade în lungul raului Azuga
- transport pe cablu pentru o parte nouă

- 4.2. cadrul/metodologia de selectare a proiectelor;

Etapa I prevederea lor în planurile urbanistice :PUG și PUZ (după caz)
Etapa II lansarea proiectelor pe SICAP de către primărie.

B P.M.U. - componenta de nivel operaional

1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU SI LUNG

- 1. cadrul de prioritizare;

Prin strategiile sectoriale realizate în cadrul etapelor de realizare a PUG au fost stabilite etapizări și ierarhizări ale activităților de circulație

Principii de realizare a circulației în oraș

- Azuga (fiind fund de sac), consecințe și rezolvare a situației

- circulația din nordul orașului legată cu DN1 printr-un melc cu raza de 60m
- dublarea DN1 cu o bretea ocolitoare pentru localitățile Bușteni și Azuga.
- Dublarea autostrăzii cu străzi locale situate în zone de protecție a autostrăzii
- Circulații pietonale și cu trasee de biciclete pe lângă râurile Azuga și Prahova
- Trasee de biciclete de anduranță în UAT
- Norma de parcare în zone rezidențiale (1,2)
- Norma de parcare în zonele de cazare turistică (1,2)
- Raportul parcuri publice (realizate de primărie)/ parcuri private în zona rezidențială (50/100)
- Raportul parcuri publice (realizate de primărie)/ parcuri private în zona turistică (30/100)
- Legătura dintre domeniul schiabil Sacele și domeniul schiabil Azuga (transport pe cablu)
- Legătura dintre domeniul schiabil Azuga cu DN1A de la intrarea în tunel (transport pe cablu)
- Legătura dintre domeniul schiabil Azuga cu DN1V de la intrarea în tunel (transport pe cablu)
- Construire puncte de alimentare publică pe vârfuri pentru schiori și public deservite de transport pe cablu
- Orașul Azuga, situat pe Valea Prahovei, va suporta o parte din necesarul de utilități (zone de gospodărie comunală – cimitire), iluminat electric pe circulațiile majore necesare dezvoltării zonei turistice să fie îngropate;
- Circulațiile de nivel mai mare decât cel local vor fi bordate de unele zone economice compatibile cu turismul și cu locuirea;
- Multiplicare terminale de informare pentru turism
- Toate circulațiile de grad II, III și străzi principale din oraș vor fi bordate de spații verzi de aliniament continue sau discontinue.
- Spațiile verzi de aliniament vor fi tratate peisagistic și decorativ: respectiv se va urmări plantarea cu specii stabilite prin studiul peisagistic respectând tipul și proporția speciilor în concordanță cu mediul ambiant. Speciile alese vor fi toaletate sau lăsate în regim natural conform condițiilor de vizibilitate a peisajului și construcțiilor reprezentative ale orașului.
- Se va folosi unul sau două elemente unificatoare a aspectului orașului respectiv același tip de iluminat decorativ a străzii, un element de iluminare a spațiilor verzi, un element pentru promenada respectiv pergole cu plante agatatoare, un element pentru spațiile de vânzare a suvenirurilor și unul de limitare a acestor spații de vânzare și depozitare, un tip de mobilier urban (bănci, coșuri de gunoi, jardiniere, firme, totemuri, gardulete pentru unele obiective publice-monumente, parcuri) și gardurile proprietăților (conform unui catalog cu piese acceptate de primărie -2-4 tipuri (și nu mai multe) doar cu 0,2-0,6m soclu opac și restul transparent cu aceeași înălțime toate)
- Realizarea unui drum cu caracter de DN care dublează DN1 A în localitățile Bușteni și Azuga (contract semnat și început de Consiliul Județean Prahova cu firma SC IRIMAT CONS SRL)

Precizarea obiectivelor de utilitate publică

Cai de circulație

- a) drum de legătură DN1 -DN1A prin tuneluri
- a1) completarea circulațiilor cu tronsoane de străzi, parcaje, trotuare semne de circulație
- a2) realizarea unui drum cu caracter de drum național care dublează DN1 A în localitățile Bușteni și Azuga
- b) drum pe cablu pe creasta
- ci) drum pe cablu de jos până în creastă
- d) drumul de nord al orașului legat cu DN1 printr-un melc vertical
- e) drumuri pietonale și trasee de biciclete pe lângă ape în intravilan
- f) completarea circulațiilor cu tronsoane de străzi, parcaje, trotuare semne de circulație etc

2. PLANUL DE ACIUNE

- **2.1. intervenții majore asupra rețelei stradale;**

Intervențiile majore vor fi făcute de CNAIR prin realizarea pasajului pe sub DN1 din centru orașului, modernizarea pasarelelor pentru pietoni și echiparea lor cu lifturi, realizarea deja efectuată de recalibrare și modernizare a podului de peste raul Azuga și realizarea ocolitorii pentru orasele Azuga și Busteni, realizarea deja a modernizării liniei CF și propunerea de realizare a autostrazii București-Brasov

Intervențiile ce se vor realiza la nivel interjudetean prin realizarea bretelei de tip DN între DN1 și DN1A

Intervențiile ce se vor realiza la nivel judetean prin realizarea drumului ofroad Traisteni - Azuga (Trans Bai)

Intervențiile ce se vor realiza la nivel local prin realizarea tronsonului cu 4 benzi din strada Independentei, Podului peste raul Azuga și cartierul Postavarie și realizarea parcarilor publice,

- **2.2. transport public;**

Având în vedere că în weekend necesarul de transport este de circa 1555 persoane/zi, iar în timpul săptămânii necesarul de transport este de 3740 persoane. Din aceste date, dacă se scade coeficientul de simultaneitate de 70%, rezulta un necesar, dar și un coeficient de 20% privind transportul în comun de tranzit dar rezulta și un necesar de circa 900 persoane în weekend și 2300 în timpul zilei din săptămână. Rezulta că pe varf de trafic la sfârșit de săptămână trebuie transportați circa 500 persoane deci cu trei autobuze de minim 50 persoane o dată la 15 minute, în timpul săptămânii, iar în varf de trafic 4 autobuze la 10 minute. Rezulta un necesar de 4 mașini de transport și una de rezervă pentru transportul public din oras. Nu se fac propuneri pentru transportul public pe CF.

Se apreciază că necesarul de parcare publice la ora actuală este de circa 500-700 locuri de parcare.

Pentru aceste parcuri primaria va face un parcaj subteran la baza partiilor dar nu asigura decat maxim 1/5 din necesar. Restul locurilor de parcare se vor plasa pe domeniul public la intrarea in oras prin parcuri tampon ce vor fi cu plata si pazite. De la aceste parcuri se va ajunge la locurile de cazara (inoptare) cu ajutorul transportului in comun orasenesc.

- 2.3. transport de marfa;

Trasportul de marfa se face si se va face cu tensportatorii agentilor economici existenti

- 2.4. mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa);

Datorita configuratiei orasului nu intra in discutie infiintarea unor piste de bicilete dar se propune infiintarea unui traseu de mauntin baic.

Pentru persoanele cu modilitate redusa se vor prevedea echipamente la toate institutiile publice si la unitatile de comert-serviciii in vederea posibilitatii deservirii si acestor persoane. Demersul este in curs de desfasurare si asigurat prin autorizatiile de cinstuire si receptia constructiilor de catre primarie.

- 2.5. managementul traficului (stationarea, sigurana in trafic, sisteme inteligente de transport , signalistica, protectia impotriva zgomotului/sonora);

La ora actuala supravegherea traficului pe DN se realizeaza prin politia statala iar supravegherea in oras se va realiza prin politia locala.

- 2.6. zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracie/generare de trafic, zone intermodale - gari, aerogari etc.);

Poli inportanti de trafic in oras sunt amplasate pe DN1 si

- 2.7. structura intermodala si operaiuni urbanistice necesare; aspecte instituionale.

Nu se poate vorbi de poli intermodali in oras si singurele aspecte urbanistice se realizeaza prin PUG si prin avizarea acestuia.

C Monitorizarea implementarii Planului de mobilitate urbana

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTARII P.M.U.;

Stabilirea procedurilor de evaloare se va face de catre primarie in urma realizarii obiectivelor din PMU.

III TRANSPORTURI

SITUATIA EXISTENTA

- 1. transport public;

Transportul public in oras spre alte localitati se face prin CFR si prin reseaua privata de microbuze pe zona rutiera. In oras nu este organizat transport public de calatori pe reseaua rutiera, cu exceptia transportului pe cablu pentru turisti.

- 2. transport de marfa;

Transportul de marfa in oras este facut pe linile ferate si prin auto proprii ale beneficiarilor sau ale transportatorilor privati. Transportul pentru gospodaria comuna destinata retelelor de apa, electrice si de gunoi se face cu masinile respectivei intreprinderi,

- 3. mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si deplasarea persoanelor cu mobilitate redusa);

In oras se foloseste curent mersul pe bicicleta in mica masura dar se utilizeaza in principal mersul pe jos, determinat in mare masura de conditiile materiale ale populatiei si de distantele scurte intre punctele de deplasare (maxim 5Km).

- 4. managementul traficului (stationarea, sigurana in trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica, structuri de management existente la nivelul autoritatii planificatoare);

In ceea ce priveste traficul in oras principalul element este traficul **de tranzit urmat de traficul pietonal si de marfa**. Aceste tipuri de trafic sunt manageriate dupa cum urmeaza:

- Traficul de tranzit se desfasoara pe DN1 si DJ129
 - stationarea pe DN1 este asigurata prin mai multe zone de parcare amenajate cu macadam si nedefinite, nesemnalizate si negestionate de nimeni
 - siguranta in trafic trebuie asigurata de compania se drumuri prin gestiunea imbracamintii, supraveghere, gestiunea parapetilor si semnalizarii, gestionarea elementelor de sprijin pentru versanti, gestionarea perdelelor vegetale de protectie si asigurarea suprafetei carosabile pe timp de iarna. Din observatiile directe se constata ca imbracamintea asfaltica este in general satisfacatoare, supravegherea traficului se face de catre politie si prin camerele de luat vederi (care sunt nefunctionale). Se constata ca elementele geometrice ale drumurilor sunt intretinute satisfacator. Perdelele de protectie vegetale sunt intregi, iar suprafata carosabila pe timpul iernii este practicabila. Singurul element nedefinit si incorect intretinut este parcare.
- Pe DJ 129 si pe strazile din oras situatia traficului este urmatoarea.
 - siguranta in trafic trebuie asigurata de primarie prin gestiunea imbracamintii carosabile si a trotuarelor, supraveghere, gestiunea parapetilor si semnalizarii, gestionarea elementelor de sprijin pentru versanti, gestionarea perdelelor vegetale de protectie si asigurarea suprafetei carosabile pe timp de iarna. Din observatiile directe se constata imbracamintea asfaltica

este in general satisfacatoare, supravegherea traficului se face de catre politia locala si prin camerele de luat vederi (care sunt functionale). Se constata ca elementele geometrice ale drumurilor sunt intretinute satisfacator. Perdelele de protectie vegetale sunt intregi, iar suprafata carosabila pe timpul iernii este practicabila. Singurul element nedefinit si incorect intretinut este parcare.

- 5. identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracie/generare de trafic, zone intermodale - gari, aerogari etc.);

Zonele in care circulatia in oras este cu un caracter mai complex sunt urmatoarele:

DN1

- zona DN1 cu intrarea in ocolitoare
- zona DN1 cu podul peste raul Azuga care este si un nod de circulatie locala
- zona DN1 cu pasajul din centrul orasului
- zona DN1 cu iesirea din ocolitoare si legatura propusa cu breteaua DN1-DN1A

Strazi principale in oras

- zona cuprinsa de la iesirea spre oras pana la giratoriu de intoarcere propus la intersectia strazii Independentei cu Ritivoi
- intersectia dintre strazile Ritivoi cu strada Rondului si zonele de parcare

MODELUL DE TRANSPORT IN COMUN (OBLIGATORIU SAU NU PENTRU LOCALITATELE DE RANG III)

- 1. prezentare generala si definirea domeniului;

Datorita suprafetei reduse a orasului si a lungimii reduse pe diverse directii (maxim 5Km din centru catre orice directie) nu se impune infiintarea unui serviciu de transport public in oras. Pe DN1 exista curse de transport particulare cu microbuze care acopera una din directiile de desfasurare a orasului, existind totodata si transport in comun pe calea ferata.

Motivul pentru care se propune un transport public sezonier este datorita conformatiei orasului, afluxului de turisti in sezonul de iarna si lipsa fizica a amplasamentelor posibil de utilizat ca parcare.

Exista putine amplasamente posibile atat publice cat si private, motiv pentru care se vor utiliza amplasamente situate la distante mai mari decat cele legale intre zonele de parcare si zonele de rezidenta sezoniera, acest fapt ducand la nevoia infiintarii unui transport in comun care sa raspunda acestei nevoi.

Transporturile de marfa nu sunt tratate in acest capitol.

- 2. colectarea de date;

Pentru pregatirea modelului de transport in comun necesar au fost studiate cele doua forme de transport in comun existente si gradul lor de satisfacere a nevoilor orasului si a vizitatorilor precum si disfunctionalitatile existente la fiecare. Astfel transportul rutier este puternic perturbat de aglomerarea

de pe DN1, iar transportul CF, desi la perioade convenabile de timp si cu trenuri si rapide si cu personale, are dezavantajul pozitionarii garii fata de centrul localitatii si lipsei locurilor de parcare in apropierea acesteia.

Pentru a propune un model de transport in comun au fost efectuate masuratori de trafic in doua puncte importante si in sezonul de varf (timp al zilei si timp al sezonului). Punctele sunt intrarea in oras din DN1 si intersectia cu giratoriu din vecinatatea bazei partiilor. Masuratorile au fost pe DN1 cele facute de CESTRIN in anul 2015 si cele facute de firma in anul 2021 din iarna 2021-2022.

- **3. dezvoltarea retelei de transport;**

Prin propunerile PUG se prevede o linie de transport care va avea forma de "T" si va cuprinde capetele bretelei de ocolitoare si baza partiilor la plecarea telegondolei. Propunerea de functionare a acestei linii de transport in comun este urmatoarea: va functiona in sezonul de ski in fiecare zi in perioada de functionare a telegondolei de la ora 7,00 pana la ora 17,00 la fiecare jumatate de ora si va avea o capacitate de transport de circa 100 persoane/ tura de traseu.

- **4. cererea de transport;**

Din datele colectate pe camerele de luat vederi la intrarea in oras si din datele statistice privind cazarile in sezonul de iarna au fost luate in calcul un numar de 20722 persoane /sezon respectiv in anul 2019, reprezentand:

- 90% din inoptarile din sezon sunt weekend reprezentand 1555 de persoane
- 10% din inoptari sunt si in timpul zilei/saptamana reprezentand 173 de persoane
- populatie scolara in timpul zilei/saptamana reprezentand 453 de persoane
- populatie activa care lucreaza in oras in timpul zilei/saptamana reprezentand 593 de persoane
- populatie activa care lucreaza in afara orasului in timpul zilei/saptamana 2521 de persoane

Avand in vedere datele prezentate in weekend necesarul de transport este de circa 1555 persoane/zi, iar in timpul saptamanii necesarul de transport este de 3740 persoane. Din aceste date, daca se scade coeficientul de simultaneitate de 70%, rezulta un necesar, dar si un coeficient de 20% privind transportul in comun de tranzit dar rezulta si un necesar de circa 900 persoane in weekend si 2300 in timpul zilei din saptamana. Rezulta ca pe varf de trafic la sfarsit de saptamana trebuiesc transportati circa 500 persoane decid trei autobuze de minim 50 persoane o data la 15 minute, in timpul saptamanii, iar in varf de trafic 4 autobuze la 10 minute. Rezulta un necesar de 4 masini de transport si una de rezerva pentru transportul public din oras.

- **5. calibrarea si validarea datelor;**

Toate datele prezentate si luate in calcul sunt realizate prin preluare de la Institutul National de Statistica, prelucrate in studii de fundamentare pentru PUG respectiv studiu socio-economic si studiul de potential turistic dar si date preluate din masuratori de trafic unele realizate de CESTRIN si altele

realizate de firma.

- 6. prognoze;

Necesarul de transport este realizat pe baza datelor statistice actuale disponibile si prelucrate in firma astfel rezultand un procent de conversie a economiei orasului din industrie in turism de circa 10% la zece ani deci 1% /an, deci o conversie foarte lenta, acest procent fiind si gradul de dezvoltare prognozat.

- 7. testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;

Modelul de transport nu a fost testat pana in prezent intr-un alt studiu de caz decat cel prezent dar a fost realizata o evaluare a sistemului propus.

Sef proiect

Ing. Predusca Marcela:

proiectant de specialitate

Urb. Pantea Valeriu

Elaboratori:

Arh. Paidiu Marcela
Stud. Urb. Paidiu Petre Sebastian
arh. Balan Alexandru Cristian
arh. Samsonescu Paul
arh. Savu Patricia Maria