



ROMANIA
JUDEȚUL PRAHOVA
ORASUL COMARNIC
PRIMĂRIA

Nr.13712/05.12.2023

ANUNȚ DEZBATERE PUBLICĂ

Primăria Orașului Comarnic, în conformitate cu prevederile art. 7 al *Legii nr. 52/ 2003 privind transparența decizională în administrația publică*, anunță elaborarea **Proiectului de hotărâre nr. 152/05.12.2023 privind aprobare PUZ "Acces rutier complementar descărcare A3 Comarnic"**.

Precizăm că propuneri, sugestii, recomandări pe marginea proiectului de hotărâre al cărui conținut îl dăm publicității însoțit de referatul de aprobare, raportul de specialitate și aviz secretar pe site-ul Primăriei (www.primariacomarnic.ro), se primesc la sediul Primăriei Orașului Comarnic – Registratură, și pot fi transmise prin fax la numărul 0244/360076 int.215 sau în format electronic la adresa de e-mail: registratura@primariacomarnic.ro, până în data de **27.12.2023, ora 10:00**.

Persoanele sau organizațiile interesate care transmit în scris propuneri, sugestii sau opinii cu privire la proiectul de act normativ supus dezbaterii publice vor specifica articolul sau articolele din proiectul de act normativ la care se referă, menționând data trimiterii și datele de contact ale expeditorului.

PRIMAR,
ec.Sorin Nicolae POȘTA



Primăria Oraș Comarnic
Str. Republicii nr.104, Jud. Prahova
TELEFON: 0244 360076 FAX: 0244-360076, 0244390932
www.primariacomarnic.ro
E-Mail registratura@primariacomarnic.ro



ROMANIA
JUDEȚUL PRAHOVA
ORĂȘUL COMARNIC
PRIMĂRIA

PROIECT DE HOTĂRÂRE nr.152/05.12.2023 privind aprobare P.U.Z. "Acces rutier complementar descărcare A3 Comarnic "

Vazând referatul de aprobare nr.13709/05.12.2023 al domnului primar-ec.Sorin Nicolae Popa;
Luând act de raportul de specialitate nr.13710/05.12.2023 al Biroului Urbanism, Cadastru, Amenajarea Teritoriului și Transport Public din cadrul aparatului de specialitate al primarului orașului Comarnic și aviz arhitect șef nr.13660/04.12.2023.

Ținând seama de avizul comisiilor de specialitate nr.1 și 2 din cadrul Consiliului local al orașului Comarnic;

Având în vedere prevederile art.25, art.47 și art.56 din Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului MDRT nr.2701/2010 privind metodologia de consultare și informarea publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare și urbanism;

În conformitate cu prevederile Legii 50/1991, republicată, privind autorizarea construcțiilor, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului MLPPI nr.16/2000 pentru aprobarea reglementării tehnice "Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul cadru al PUZ" indicativ CM 010/2000;

În temeiul art.129 alin(6)lit.c și art.196 alin.(1) lit."a", din OUG 57/2019 -Codul Administrativ;

PROPUN :

Art 1. Se aprobă P.U.Z. " "Acces rutier complementar descărcare A3 Comarnic ", conform anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

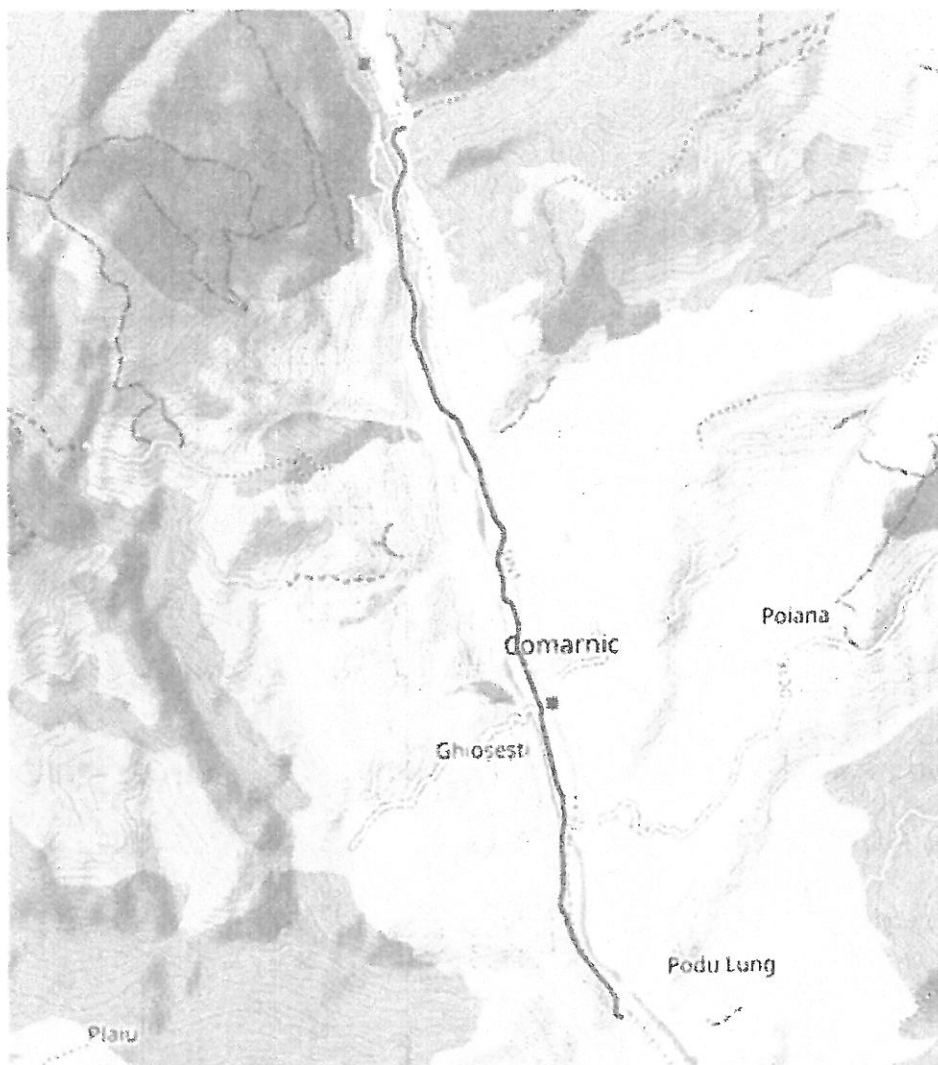
Art.2. Durata de valabilitate a planului urbanistic zonal (PUZ) se stabilește la 5 ani.

Art.3. Biroul Urbanism, Amenajarea teritoriului, Cadastru și Transport Public din cadrul aparatului de specialitate al primarului orașului Comarnic se va preocupa de ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

**Contrasemnează
Secretar General Oraș,
jr.Ioana Marilena VELCEA**

**Comarnic 05.12.2023
Nr.**



MEMORIU DE PREZENTARE

PLAN URBANISTIC ZONAL

ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3

COMARNIC

Județ Prahova, Oraș Comarnic

NC 22170, NC 21966, NC 22173, NC 21967, NC 22174, NC 21951, NC 22188, NC 22193, NC 22169, NC 22175, NC 22362, NC 22194, NC 22407, NC 22494, NC 22408, NC 22915, NC 22734, NC 22176, NC 23455, NC 23241, NC 23239, NC 23263, NC 25808, NC 25839 (Strada Ghiosesti - PCT Prundului), NC 25833 (Strada Ghiosesti - PCT „Toplita”), NC 20037, NC 21082, NC 21570, NC 21639, NC 21742, NC 21197, NC 21452, NC 21721, NC 22393, NC 22886, NC 22682, NC 22406, NC 25098, NC 24262, NC 25735, NC 24975, NC 22887, NC 25709, NC 24914, NC 24974, NC 26130, NC 24913, NC 26191, NC 26097, NC 26129, NC 26142, NC 22029, NC 20311, NC 20312, NC 23126, NC 23133, NC 23138, NC 23135, NC 23127, NC 24446 (Cale ferata Bucuresti-Brasov), NC 1318 (cale ferata Campina-Comarnic), Paraul Valea Cernica, Valea Mesteacnu, Raul Prahova, DC 119, DN1, DJ 101R, Strada Podul lui Neag

Întocmire P. U. Z.
" ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3
COMARNIC"

Județ Prahova, Oraș Comarnic

NC 22170, NC 21966, NC 22173, NC 21967, NC 22174, NC 21951, NC 22188, NC 22193, NC 22169, NC 22175, NC 22362, NC 22194, NC 22407, NC 22494, NC 22408, NC 22915, NC 22734, NC 22176, NC 23455, NC 23241, NC 23239, NC 23263, NC 25808, NC 25839 (Strada Ghiosesti – PCT Prundului), NC 25833 (Strada Ghiosesti – PCT „Toplita”), NC 20037, NC 21082, NC 21570, NC 21639, NC 21742, NC 21197, NC 21452, NC 21721, NC 22393, NC 22886, NC 22682, NC 22406, NC 25098, NC 24262, NC 25735, NC 24975, NC 22887, NC 25709, NC 24914, NC 24974, NC 26130, NC 24913, NC 26191, NC 26097, NC 26129, NC 26142, NC 22029, NC 20311, NC 20312, NC 23126, NC 23133, NC 23138, NC 23135, NC 23127, NC 24446 (Cale ferata Bucuresti-Brasov), NC 1318 (cale ferata Campina-Comarnic), Paraul Valea Cernica, Valea Mesteacnu, Raul Prahova, DC 119, DN1, DJ 101R, Strada Podul lui Neag

MEMORIU DE PREZENTARE

BENEFICIAR: UAT JUDETUL PRAHOVA

PROIECTANT: BTFARCH RO COMPANY SRL

FAZĂ: P.U.Z.

DATA: 2023

LISTĂ DE SEMNĂTURI

Şef proiect:

Arh. Cristian Ghiţău

Coordonator urbanism:

Urb. Mariana Uglea

Proiectat:

Urb. Mariana Uglea

Arh. Cristian Ghiţău

Urb. Ingrid - Ondine Ionete



BORDEROU

PIESE SCRISE

Memoriu de prezentare

PIESE DESENATE

Planşa 0 - Încadrare în teritoriu

Planşa 1.1 - Încadrare în P.U.G. - Reglementări Urbanistice - Zonificare funcțională

Planşa 1.2 - Încadrare în P.U.G. - Reglementări Urbanistice - Unități Teritoriale de Referință

Planşa 2.1 - 2.4 - Situație existentă

Planşa 3.1 - 3.4 - Reglementări urbanistice - zonificare

Planşa 4.1 - 4.4 - Reglementări - echipare edilitară

Planşa 5.1 - 5.4 - Proprietatea asupra terenurilor

CUPRINS

1. INTRODUCERE	6
1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A LUCRĂRII.....	6
1.2. OBIECTUL PUZ.....	6
1.3. SURSE DE DOCUMENTARE	8
2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII.....	9
2.1. EVOLUȚIA ZONEI.....	9
2.2. ÎNCADRAREA ÎN LOCALITATE	10
2.3. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL.....	11
2.4. CIRCULAȚIA.....	12
2.5. OCUPAREA TERENURILOR	14
2.6. ECHIPAREA EDILITARĂ.....	15
2.7. PROBLEME DE MEDIU	15
2.8. OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI	16
3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ.....	16
3.1. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE.....	16
☐ Concluzii ale studiilor de fundamentare.....	16
3.2. PREVEDERI ALE PUG.....	16
3.3. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL.....	17
3.4. MODERNIZAREA CIRCULAȚIEI	17
3.5. ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ - REGLEMENTĂRI, BILANȚ TERITORIAL, INDICI URBANISTICI.....	19
3.6. DEZVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE.....	25
3.7. PROTECȚIA MEDIULUI	25
3.8. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ.....	31
4. CONCLUZII - MĂSURI ÎN CONTINUARE	31
4.1. MODUL DE INTEGRARE A INVESTIȚIEI ÎN ZONĂ	31
4.2. CATEGORII PRINCIPALE DE INTERVENȚIE CARE SĂ SUSȚINĂ MATERIALIZAREA PUZ.....	31
4.3. APRECIERI - CONSECINȚE ECONOMICE ȘI SOCIALE LA NIVELUL UNITĂȚII TERITORIALE DE REFERINȚĂ.....	31

1. INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOAȘTERE A LUCRĂRII

- **Denumirea lucrării:**
- P.U.Z. - ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3 COMARNIC
- **Faza de proiectare:**
Plan Urbanistic Zonal
- **Adresă:**
Oraș Comarnic, județul Prahova - NC 22170, NC 21966, NC 22173, NC 21967, NC 22174, NC 21951, NC 22188, NC 22193, NC 22169, NC 22175, NC 22362, NC 22194, NC 22407, NC 22494, NC 22408, NC 22915, NC 22734, NC 22176, NC 23455, NC 23241, NC 23239, NC 23263, NC 25808, NC 25839 (Strada Ghiosesti – PCT Prundului), NC 25833 (Strada Ghiosesti – PCT „Toplita”), NC 20037, NC 21082, NC 21570, NC 21639, NC 21742, NC 21197, NC 21452, NC 21721, NC 22393, NC 22886, NC 22682, NC 22406, NC 25098, NC 24262, NC 25735, NC 24975, NC 22887, NC 25709, NC 24914, NC 24974, NC 26130, NC 24913, NC 26191, NC 26097, NC 26129, NC 26142, NC 22029, NC 20311, NC 20312, NC 23126, NC 23133, NC 23138, NC 23135, NC 23127, NC 24446 (Cale ferata Bucuresti-Brasov), NC 1318 (cale ferata Campina-Comarnic), PAraul Valea Cernica, Valea Mesteacnu, Raul Prahova, DC 119, DN1, DJ 101S, Strada Podul lui Neag
- **Beneficiar:**
UAT Județul Prahova
- **Inițiator:**
- UAT Județul Prahova
- **Proiectant:**
BTFARCH RO COMPANY SRL

1.2. OBIECTUL PUZ

- **Solicitări ale temei de proiect**

Documentatia are drept obiectiv elaborarea P.U.Z. in vederea stabilirii regimului juridic, economic si tehnic al terenului necesar pentru realizarea unei variante de ocolire a orasului Comarnic necesara pentru cresterea capacitatii de trafic de tranzit pe tronsonul din DN1 aflat pe Valea Prahovei, precum si stabilirea coridorului si suprafetelor de teren ce urmeaza a fi expropriate, ele fiind afectate de traseul noului drum, terenuri ce apartin atat domeniului public cat si a altor detinatori de drept.

Zona se reglementeaza pe o lungime totala de 5.905m:

- Inceput traseu - Ieșire din DJ101R prin stanga km 86+350
- Final traseu – intrare în DN1 km 111+350 prin stânga

- **Necesitatea întocmirii documentației de urbanism**

Elaborarea documentației PUZ se impune pentru a stabili reglementarile urbanistice necesare în vederea realizării unei variante de ocolire a orașului Comarnic, necesară pentru creșterea capacității de trafic de tranzit pe tronsonul DN1 aflat pe Valea Prahovei și în relație cu viitoarea autostrada A3.

Prin realizarea investiției se va asigura condiția tehnică, în conformitate cu normativele privind siguranța circulației autovehiculelor și a pietonilor, care presupune asigurarea protecției utilizatorilor, împotriva riscului de accidentare. Se va ridica standardul de urbanism al zonei, iar rezultatul va avea un impact pozitiv asupra populației.

Totodată, prin separarea traficului de tranzit de cel local, durata de deplasare dintre București și Brașov se va micșora semnificativ.

- **Prevederi ale programului de dezvoltare a localității pentru zona studiată**

Conform P.U.G. oraș Comarnic, terenul studiat prin PUZ traversează atât teritoriul intravilan cât și extravilanul Unității Administrativ Teritoriale Comarnic.

Pe zona de intravilan zona studiată se suprapune peste următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 4. Zona industrială

Funcțiunea dominantă: I – zonă unități industriale

Funcțiuni complementare: Cr- subzone căi de comunicație rutieră

Pp – subzone perdele de protecție

POT = 70%

CUT = 0,9

UTR 10. GHIOSESTII DE JOS (TOPLITA)

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: Cr- subzone căi de comunicație rutieră

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 12. GHIOSESTII DE SUS

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS – subzonă instituții și servicii publice
Imc – subzona industria materialelor de construcții
As – subzona unităților agricole
GC – subzona gospodărie comunala
TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara
Cr – subzone căi de comunicație rutieră
TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 13. PODUL LUI NEAG

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS – subzonă instituții și servicii publice
Imc – subzona industria materialelor de construcții
As – subzona unităților agricole
GC – subzona gospodărie comunala
TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara
Cr- subzone căi de comunicație rutieră
TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR M1 – Subzona mixtă de reconversie urbană (parc de activități, pol urban)

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comerț cu amanuntul, activități manufacturiere și nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agenții de turism, restaurant, baruri, cofetarii, cafenele, sport și recreere în spații acoperite, parcaje la sol, spații libere pietonale, locuințe, spații verzi amenajate, accese pietonale și carosabile, rețele tehnico-edilitare

UTR M2 – Subzona mixtă, predominant rezidențială

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comerț cu amănuntul, activități manufacturiere și nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agenții de turism, restaurant, baruri, cofetării, cafenele, sport și recreere în spații acoperite, parcaje la sol, spații libere pietonale, locuințe, spații verzi amenajate, accese pietonale și carosabile, rețele tehnico-edilitare.

UTR T - Zona aferentă traseului autostrazii și zonei de protecție

Funcțiuni admise: căi de comunicație rutieră și construcțiile eferente, indicatoare de semnalizare a circulației și alte dotări pentru siguranța circulației; supratraversări pietonale, viaducte, pasaje denivelate tuneluri etc.; Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

UTR V – Zona spațiilor verzi, perdele de protecție

Funcțiuni admise: Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

Conform Certificatului de Urbanism nr. 142/21.12.2022 emis de Primăria Orașului Comarnic, în zona studiată se are în vedere construirea de rețele de alimentare cu apă și canalizare, pentru care a fost emis de către Consiliul Județean Prahova Certificatul de Urbanism nr. 124/25.11.2019 în scopul "Construire rețele de alimentare cu apă și canalizare în Breaza, Comarnic, Sinaia și Bușteni (CL2) din cadrul proiectului Regional de Dezvoltare a infrastructurii de apă uzată din județul Prahova în perioada 2014 -2020".

1.3. SURSE DE DOCUMENTARE

În procesul de analiză, au fost evaluate toate documentațiile de urbanism realizate în zona de studiu, fiind luate în considerare atât documentații în curs de aprobare / realizare, precum și cele anterioare și se propune corelarea, actualizarea tuturor reglementărilor existente.

- **Legislație care a stat la baza elaborării documentației**
 - Legea 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată
 - Legea 50/1991 republicată
 - HG 525/1996, republicată în 2002
 - "Metodologia de elaborare PUZ – aprobată cu Ordinul MLPAT nr.176/N/2000
 - Legea Protecției Mediului
 - Ordin nr. 1296/2017 al Ministrului Transporturilor pentru aprobare "Norme Tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor"
 - "Normativul pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice" AND 600-2010, aprobată prin Decizia Directorului General al Companiei Naționale de Drumuri Naționale din România S.A. nr. 898/11.11.2018
 - Ordonanța nr. 43 din 28.08.1997 republicată și actualizată privind regimul drumurilor
 - Ordin nr. 1835 din 22.12.2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind condițiile de proiectare și amplasare a construcțiilor, instalațiilor și mijloacelor de publicitate în zona drumurilor, pe poduri, pasaje, viaducte, în tuneluri rutiere, precum și amenajarea căilor de acces la drumurile publice
- **Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior P.U.Z.**
 - Plan Urbanistic General al orașului Comarnic –aprobat cu valabilitatea prelungită până la 31

decembrie 2023

- Studiu de Fezabilitate pentru "Varianta ocolitoare Comarnic", realizat de SC IRIMAT CONS SRL, 2021 – aprobat prin HCJ Prahova nr. 162/30.06.2022
- Studiu geotehnic pentru SF "Varianta ocolitoare Comarnic", realizat de SC IRIMAT CONS SRL, 2021
- Studiu de trafic pentru SF "Varianta ocolitoare Comarnic", realizat de SC IRIMAT CONS SRL, 2021
- Studiu hidrologic si hidraulic, pentru SF "Varianta ocolitoare Comarnic", realizat de SC IRIMAT CONS SRL, 2021
- **Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei**
 - Conform Certificatului de Urbanism nr. 142/21.12.2022 emis de Primăria Orașului Comarnic, in zona studiată se are in vedere construirea de rețele de alimentare cu apă și canalizare, pentru care a fost emis de către Consiliul Județean Prahova Certificatul de Urbanism nr. 124/25.11.2019 in scopul "Construire rețele de alimentare cu apa si canalizare in Breaza, Comarnic, Sinaia si Bușteni (CL2) din cadrul proiectului Regional de Dezvoltare a infrastructurii de apă uzată din județul Prahova in perioada 2014 -2020".
 - Conform PUG, in zona studiată se prevede realizarea traseului de autostradă A3
 - Conform Hotărârii Consiliului Județean Prahova nr. 162/30.06.2022 sunt aprobati indicatorii tehnico-economici pentru realizarea Variantei Ocolitoare a orașului Comarnic
- **Lista avizelor și acordurilor obținute**
 - Aviz emis de Hidroprahova SA
 - Aviz emis de Distribuție Energie Electrică România nr. 13064 din 31.05.2023
 - Aviz emis de Distrigaz Sud Rețele nr. 27296-318.587.922 din 22.03.2023
 - Aviz emis de Orange România Communications SA nr. 100/05/02/02/01/03/B/PH/0215 din 31.01.2023
 - Aviz emis de Administrator drum local Primăria Oraș Comarnic nr.2365 din 03.03.2023
 - Aviz emis de AN APELE ROMÂNE- ABA BUZĂU-IALOMIȚA - SGA PRAHOVA NR. 42/A.D./05.04.2023
 - Punct de vedere emis de IPJ Prahova nr. 317171 din 06.04.2023
 - Punct de vedere emis de Poliția Orașului Comarnic nr. 645033 din 06.03.2023
 - Aviz emis de TRANSGAZ MEDIAS nr. 13164/301/20.02.2023
 - Aviz CNAIR nr. 92/53832 din 06.06.2023, 92/88012 DIN 12.09.2023
 - Aviz CN CFR SA nr.22160 din 20.09.2023
 - Aviz Garda Forestieră nr. 2303/09.03.2023
 - Proces Verbal Recepție nr. 6821/2023 emis de OCPI Prahova
 - Decizie nr. 7913/ 30.03.2023 emis de APM Prahova

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. EVOLUȚIA ZONEI

- **Date privind evoluția zonei**

Orașul Comarnic este situat in partea de nord-vest a județului Prahova, pe ambele maluri ale râului Prahova, de o parte și de alta a DN1, la o distanță de circa 102 km de Municipiul București și circa 51 km de Municipiul Ploiești reședința Județului Prahova. Conform datelor INSSE, in anul 2022 orașul Comarnic avea o populație de circa 11547 locuitori.

Conform datelor de pe <https://primariacomarnic.ro/istorie/> " Perioada epocii moderne aduce schimbări economice importante ca urmare a pătrunderii capitalului strain și a dezvoltării micilor fabrici. În 1884, Ulrich Weittman, investeste capital, înființând aici fabrica "Vulturul", care producea ceramică termică.

Orașul și-a dezvoltat ulterior activitatea industrială și alături de întreprinderea "Vulturul", specializată în produse refractare, existau și fabrica de ciment, fabrica din produse din lemn "Posada" și cooperativa "CovArt" cu secții specializate în țesături și cusături tradiționale. La acestea se adaugă și construcția căii ferate care lega Ploiești de Predeal.

Sub aspect administrativ, la sfârșitul secolului al XIX-lea Comarnicul era comună rurală cuprinsă în Plaiul Peleş, compunându-se din nouă cătune: Poiana, Ghioșești, Podu Vârtos, Podu Neagului, Posada, Podu Lung, Podu Cerbului, Podu Cernichi și Secăria. În acea perioadă era o populație de 4365 de locuitori (între care se numărau și familii de țigani, elvețieni, francezi, italieni, germani, cu precădere cei care au construit aici fabricile de cărămidă, var, pietrari sau fabricanți de cherestea). În 1908, comuna Comarnic a fost declarată stațiune climaterică de interes general, iar la 1919 se expropria o parte din moșia Bibescu de la Comarnic, fiind vorba despre Belia, Boncu și Fața Bradului, Gâlmeia, Furciturii, Florei și Stubeul Rece.

În 1968, Comarnicul obține statutul de oraș, având în componență cartierele Poiana, Podul Lung, Ghioșești, Posada cu Podul lui Neag și Podul Vârtos."

- **Caracteristici semnificative ale zonei, relaționate cu evoluția localității**

Orașul Comarnic s-a dezvoltat pe malul stâng al râului Prahova, iar localitățile component s-au dezvoltat pe versanții destul de abrupti ce încadrează valea Prahovei.

Profilul morfologic transversal al văii Prahovei în dreptul orașului Comarnic este caracterizat printr-o vale cu lățimea de cca 300-500 m cu o albie minoră îngustă și o albie majoră cu lățimea maximă de 150 m și un nivel de terasă inferioară discontinuu a cărei lățime variază între 50 – 300 m și un nivel de terasă superioară mult ridicată față de primul, și care datorită eroziunilor apare în petice dispersate.

Versanții pe care s-a dezvoltat localitatea au pante accentuate, în unele puncte abrupte datorită fenomenelor de eroziune a apelor de suprafață.

Zona studiată prin prezenta documentație PUZ, este situată paralel cu cursul de apă a râului Prahova și respectiv paralel cu linia de Cale Ferată ce traversează orașul Comarnic.

Zona studiată începe de la Drumul Județean DJ 101R la km 86+350 m și se finalizează la km 111+220 al Drumului National DN1.

Zona studiată cuprinde în cea mai mare parte albia Râului Prahova, zone industriale propuse pentru reconversie funcțională prin PUG în vederea realizării traseului autostrăzii A3.

Zona studiată se învecinează la est cu linia de cale ferată iar pe partea de vest cu zona destinată locuirii și funcțiunilor complementare admise.

- **Potențial de dezvoltare**

Având în vedere amplasarea zonei studiate în UTR T – destinat amenajării traseului de autostradă A3, peste albia Râului Prahova, și în zona de siguranță a căii ferate, terenul nu poate fi exploatat din punct de vedere urbanistic în sensul amenajării acestuia pentru construire. Infrastructura rutieră existentă caracteristică în mare parte zonelor cu caracter rural, limitează în prezent dezvoltarea unor activități economice importante, zona nefiind în prezent atractivă pentru potențialii investitori.

2.2. ÎNCADRAREA ÎN LOCALITATE

- **Poziția zonei față de intravilanul localității**

Terenul reglementat, în suprafață de cca 123,78 ha este situat în cea mai mare parte în intravilanul orașului Comarnic. Doar în zona DJ101R avem o mica suprafață situată în extravilanul localității.

- **Vecinătățile terenului**

Terenul reglementat prin PUZ, în suprafață totală de 123,78 ha are următoarele vecinătăți:

- Nord: DN1 km 111+500 – CFR km 113+150
- Sud: DJ101R

– Vest: terenuri proprietăți private

Est: terenuri proprietăți private cu deschidere la DN1

2.3. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

Zona studiată este situată pe Valea Prahovei, fiind mărginit pe toată lungimea de râul Prahova. În zona studiată albia râului Prahova este regularizată, iar stabilitatea malurilor este asigurată de ziduri de sprijin.

Zona studiată are o rețea hidrografică tributară râului Prahova.

Din punct de vedere geologic, zona studiată este mărginită la nord-est de Carpații Orientali, la nord-vest de Carpații Meridionali și face parte din avant-fosa Carpatică, care cuprinde în partea sa internă culele valahe de tip diaper și a cărei aripă se sprijină pe platforma Moesică.

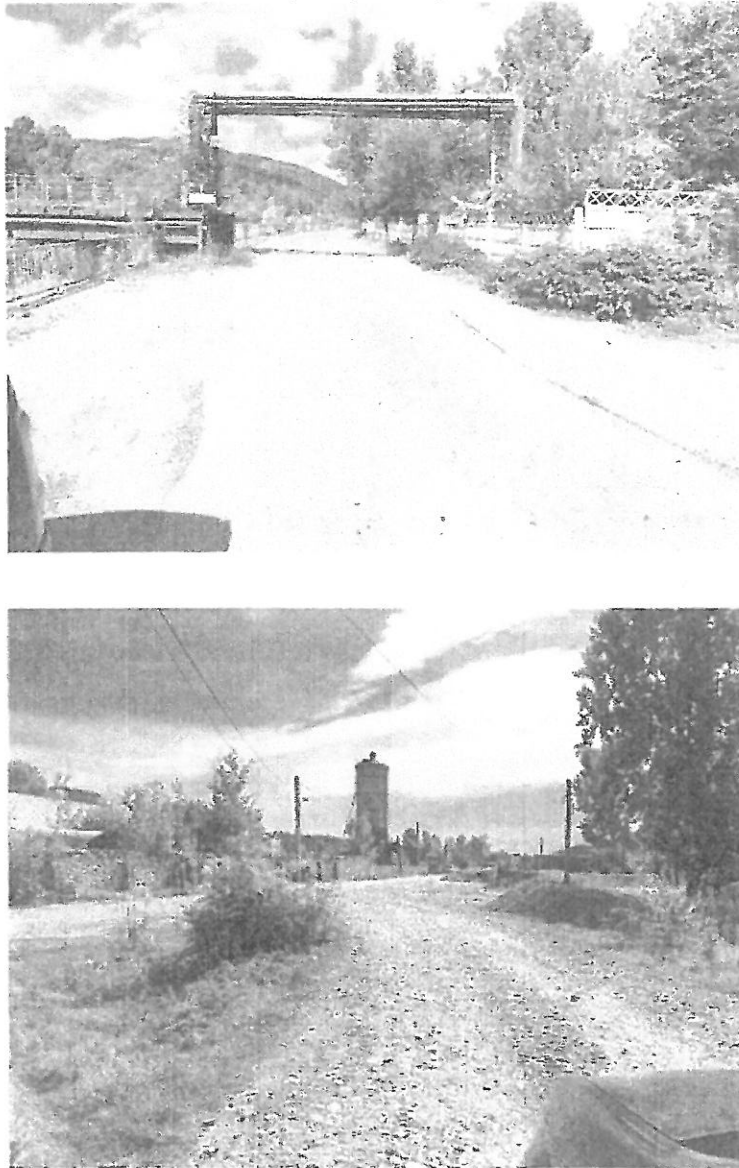
Din punct de vedere seismic, zona studiată este caracterizată de valoarea de vârf a accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0,35g$ pentru cutremure având intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani și perioada de control (COLT) $T_c = 0,7$ sec (conform "Codului de proiectare seismică - Partea I - Prevederi de proiectare pentru clădiri" indicativ P 100-1/2013).

Conform STAS 6054-77, adâncimea maximă de îngheț este de $0,90 \div 1,00$ m.

Figura 1. Ilustrare elemente de cadru natural din zona studiată



Figura 2. Ilustrare peisaj antropizat in zona studiată



2.4. CIRCULAȚIA

Având în vedere obiectivul documentației PUZ, și anume reglementarea realizării proiectului "Acces rutier complementar descarcare A3", situației existente privind circulația, trebuie analizată la nivelul teritoriului orașului Comarnic pe de o parte și la nivel național pe de altă parte.

Orașul Comarnic se pe Valea Prahovei, care este una dintre cele mai importante destinații turistice din țară. Valea Prahovei este cea mai scurtă cale de acces dinspre București spre Transilvania. Valea Prahovei este străbătută de un singur drum – DN1 – care, pe sectorul studiat are câte o bandă pe sens.

DN1 este un drum național important din România care leagă Bucureștiul de partea de nord-vest a țării și de granița cu Ungaria prin Borș. Principalele orașe legate de DN1 sunt București, Ploiești, Brașov, Sibiu, Alba Iulia, Cluj-Napoca și Oradea.

Drumul național DN1, care se încadrează în categoria drumurilor naționale principale, este deschis traficului internațional, având traseu comun cu E60 între București și Brașov.

La Comarnic, din DN1 se ramifică DJ101S, care duce spre Secăria și Valea Doftanei, precum și DJ101R, care duce spre Breaza, pentru a reveni apoi în același DN1.

Prin oraș trece calea ferată Ploiești-Brașov, pe care este deservit de gara Comarnic și de haltele Posada și Valea Largă.

Pe tronsonul București - Brașov apar de multe ori aglomerări în trafic din cauza faptului că DN1 se folosește de asemenea pentru a ajunge la ambele aeroporturi ale Bucureștiului (Henri Coandă — Otopeni și Băneasa), cât și pe Valea Prahovei, atracție turistică.

Legătura între București și Brașov este asigurată în prezent de două drumuri naționale DN1 și DN1A.

Principala axă rutieră este DN1. De la Comarnic până la Predeal, DN1 intră în zona defileului Prahovei având un traseu dificil, specific zonelor montane. Pe sectorul Comarnic - Sinaia a fost construită în anumite zone banda a III-a pentru vehicule lente. De la Predeal DN1 se înscrie pe Valea Timișului având tot un traseu sinuos cu declivități mari și un sector de câțiva kilometri pe care se găsesc serpentine.

În prezent pe secțiunea de DN1 ce traversează orașul Comarnic, circulația e desfășoară cu dificultăți foarte mari, formându-se cozi de așteptare foarte lungi, în special în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, precum și în perioadele sărbătorilor legale.

Principalele probleme ale circulației pe drumul existent, sunt următoarele:

- Capacitatea de circulație pe drumul național, neasigurată pentru nivelul de serviciu aferent, datorită valorilor de trafic (debitul de calcul) foarte mari;
- Zone comerciale dezvoltate în jurul drumului național, ce conduc la numeroase blocaje și întârzieri datorită parcării vehiculelor în zone interzise și a traversării pietonilor prin zone nepermise;
- Relațiile de stânga pe ambele sensuri din drumul principal;
- Zonă turistică foarte dezvoltată.

Pornind de la problemele de circulație existente se impune realizarea unei variante de ocolire a orașului Comarnic, necesară pentru creșterea capacității de trafic de tranzit pe tronsonul din DN1 aflat pe Valea Prahovei.

Pentru rezolvarea marilor problem de circulație pe Valea Prahovei, prin Masterplanul de Transport la Nivel Național se propune realizarea unei autostrăzi.

În anul 2006, documentația PUG în vigoare a fost actualizată cu prima variantă a traseului de autostradă propus, fiind instituită o Unitate Teritorială de Referință care include traseul viitoarei autostrăzi și zona sa de protecție.

În prezent sunt supuse consultării publice mai multe variante de realizare a tronsonului A3 Ploiești-Brasov.

De asemenea trebuie menționat faptul că zona studiată este traversată de drumuri locale, care se vor intersecta cu accesul rutier complementar pentru descarcare A3, intersecții care vor trebui amenajate corespunzător.

Figura 3. Vedere intersecție DJ101R cu DN1

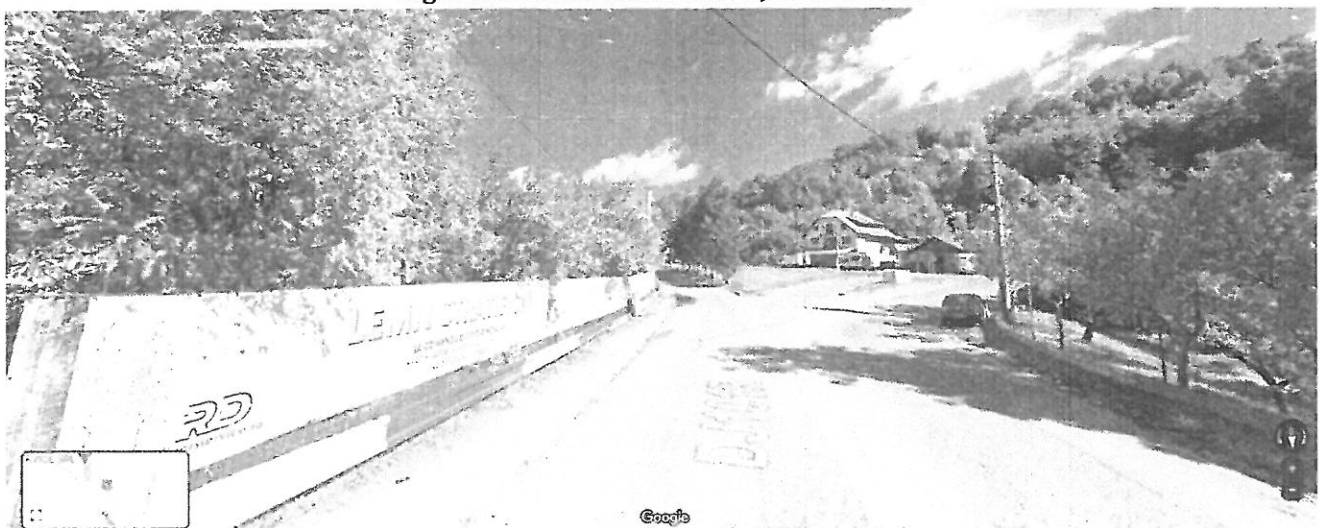


Figura 4. Vedere spre DN1 - zona inceput proiect, intersectie cu DJ101R (pe partea stanga a pozei)

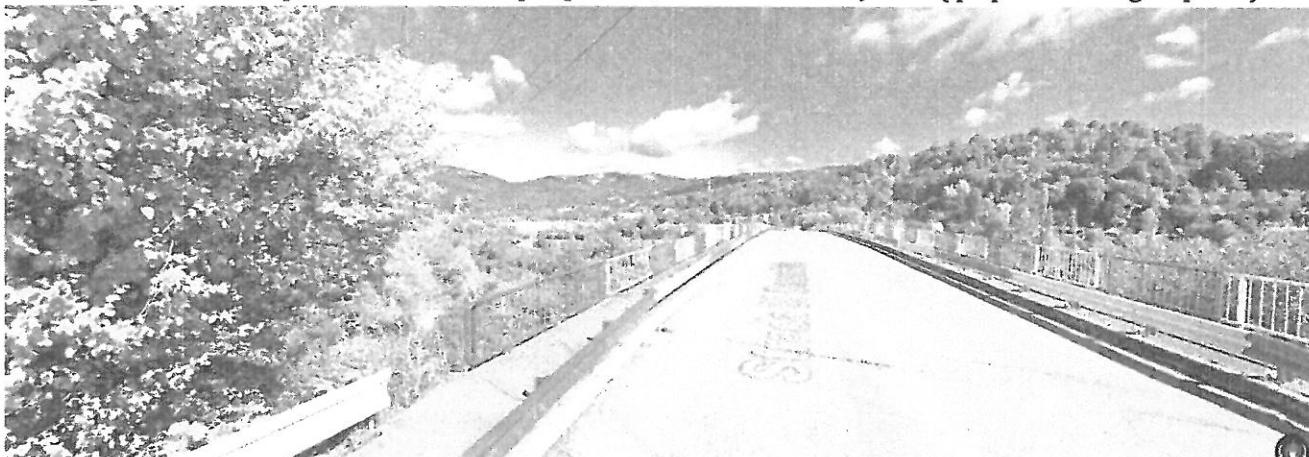


Figura 5. Vedere intersectie traseu propus zona studiată cu DC119

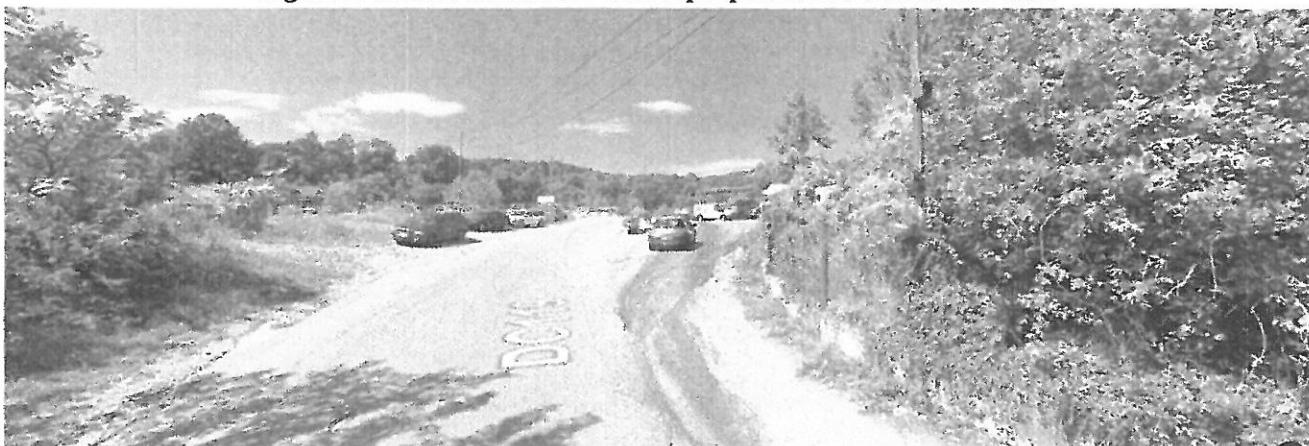


Figura 6. Vedere spre directia Brasov - zona finalizare zona studiată, intersectie cu DN1



2.5. OCUPAREA TERENURILOR

Zona studiată cuprinde terenuri situate in intravilan cu categorii de folosință diverse (curti construcții, drum, pasune, faneată, arabil, pădure).

În zona DJ101R, terenul este ocupat pe o parte de o zona construită cu activități de locuire și funcțiuni complementare, iar pe partea dreaptă de o zona împădurită.

După care urmează, pe partea de vest a strazii Ghiosești, o zona cu locuințe în timp ce pe partea de vest terenurile din zona studiată sunt ocupate de linia de cale ferată și albia râului Prahova. Între linia de cale ferată și str. Ghiosești, terenurile situate în intravilan sunt neconstruite.

După ce traversează Calea Ferată albia râului Prahova, terenurile sunt ocupate de construcții industriale, propuse prin PUG a fi restructurate în zona mixtă destinată realizării unui parc de activități.

După zona cu construcții industriale, terenul intră în zona albiei râului Prahova unde se regăsesc terenuri neproductive sau zone cu spațiu verde neamenajat, iar pe partea de vest a str. Podul lui Neag se regăsește iarăși o zonă destinată locuirii.

Spre capatul zonei studiate (la nord) între Calea Ferată și DN1, terenurile sunt construite fiind ocupate cu construcții pentru locuințe și funcțiuni complementare.

Cea mai mare parte a terenului ce a generat documentația PUZ, destinat amenajării accesului rutier complementar, traversează terenuri neconstruite.

2.6. ECHIPAREA EDILITARĂ

Zona este traversată de rețele de echipare edilitară.

În zona reglementată prin PUZ există **rețea de alimentare cu apă și canalizare:**

- Conducte de transport apă potabilă: Dn=315..(PEHD), Dn = 300 mm(oțel), Dn=500 mm(oțel) – identificate pe planuri ca și conducte de aducțiune
- Conducte de distribuție apă potabilă: Dn=63mm/Dn=110 mm(PEHND), Dn 150mm (otel)
- Stație pompare apă potabilă
- Conducte de canalizare ape uzate menajere Dn=250mm (PVC)
- SPAU și conducte de refulare ape uzate menajere PEHD: Dn=140mm/D=90mm

În zona reglementată prin PUZ există **rețea de transport gaze naturale**

În zona reglementată prin PUZ există **rețea de distribuție gaze naturale**

În zona reglementată prin PUZ există **rețea de telecomunicații**

- instalații amplasate subteran în canalizație și săpătură
- instalații aeriene amplasate pe stâlpi EE și Tc și pe clădire/echipamente de telecomunicații

În zona se regăsesc zone reglementate prin PUG pentru echipare tehnico-edilitară sau gospodărie comună.

Traseul rețelilor de apă, canalizare, energie electrică de medie și înaltă tensiune, rețelele de gaz de distribuție și transport, sau rețele de telecomunicații - vor fi stabilite pe baza avizelor furnizorilor de utilități.

2.7. PROBLEME DE MEDIU

Zona studiată nu prezintă probleme de mediu semnalate de instituții ale statului sau prin studiile de specialitate realizate la etapa de elaborare a Studiului de Fezabilitate pentru proiectul propus.

Trebuie semnalată prezența unor exploatări de balast pe albia râului Prahova în zona studiată, prezența fostelor zone de activități industriale în prezent aflate într-un stadiu avansat de degradare și prezența terenurilor neproductive precum și a zonelor verzi neamenajate, ocupate cu vegetație spontană.

2.8. OPȚIUNI ALE POPULAȚIEI

Pe parcursul elaborării documentației P.U.Z., populația va fi informată cu privire la intenția de elaborare a documentației P.U.Z., cu privire la etapa de propuneri preliminare și ulterior etapa de propuneri finale, conform Ordin nr. 2701 din 2010.

În etapele de informare parcurse nu au fost formulate observații sau propuneri.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

- **Concluzii ale studiilor de fundamentare**

Pentru fundamentarea elaborării PUZ BTFARCH RO COMPANY SRL au fost elaborate următoarele studii de fundamentare:

- Studiu geotehnic

La elaborarea PUZ au fost consultate studiile de fundamentare de la etapa de elaborare a Studiului de Fezabilitate.

3.2. PREVEDERI ALE PUG

Conform P.U.G. oraș Comarnic terenul studiat prin PUZ, traversează atât teritoriul intravilan cât și extravilanul Unității Administrativ Teritoriale Comarnic.

Pe zona de intravilan zona studiată se suprapune peste următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 4. Zona industrială

Funcțiunea dominantă: I – zonă unități industriale

Funcțiuni complementare: Cr – subzone căi de comunicație rutieră

Pp – subzone perdele de protecție

POT = 70%

CUT = 0,9

UTR 10. GHIOSESTII DE JOS (TOPLITA)

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: Cr- subzone căi de comunicație rutieră

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 12. GHIOSESTII DE SUS

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS – subzonă instituții și servicii publice
Imc – subzona industria materialelor de construcții
As – subzona unităților agricole
GC – subzona gospodărie comunala
TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara
Cr – subzone căi de comunicație rutieră
TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 13. PODUL LUI NEAG

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS –subzonă instituții și servicii publice
Imc – subzona industria materialelor de construcții
As – subzona unităților agricole
GC – subzona gospodărie comunala
TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara
Cr – subzone căi de comunicație rutieră
TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR M1 – Subzona mixtă de reconversie urbană (parc de activități, pol urban)

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comert cu amanuntul, activitati manufacturiere si nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agentii de turism, restaurant, baruri, cofetarii, cafenele, sport si recreere in spatii acoperite, parcaje la sol, spatii libere pietonale, locuințe, spatii verzi amenjate, accese pietonale si carosabile, retele tehnico-edilitare

UTR M2 – Subzona mixtă, predominant rezidențiala

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comert cu amanuntul, activitati manufacturiere si nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agentii de turism, restaurant, baruri, cofetarii, cafenele, sport si recreere in spatii acoperite, parcaje la sol, spatii libere pietonale, locuințe, spatii verzi amenjate, accese pietonale si carosabile, retele tehnico-edilitare

UTR T - Zona aferenta traseului autostrazii si zonei de protectie

Funcțiuni admise: căi de comunicație rutieră si construcțiile eferente, indicatoare de semnalizare a circulatiei și alte dotari pentru siguranta circulației; supratraversari pietonale, viaducte, pasaje denivelate tuneluri etc.; Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

UTR V – Zona spațiilor verzi, perdele de protecție

Funcțiuni admise: Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

3.3. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Propunerea de dezvoltare a zonei studiate ține cont de soluția de amenajare stabilită prin Studiul de Fezabilitate și coroborarea cu reglementările din PUG.

Se pastreaza reglementările din PUG care vizează protejarea albiei Râului Prahova și crearea unor perdele verzi de protecție.

3.4. MODERNIZAREA CIRCULAȚIEI

Prin documentația PUZ se propune reglementarea urbanistică pentru realizarea investiției aprobată prin HCJ Prahova nr. 162/30.06.2022 prin care sunt aprobați indicatorii tehnico-economici pentru realizarea Variantei Ocolitoare a orașului Comarnic.

Prin Studiu de Fezabilitate aprobat, stabilirea traseului drumului a avut ca bază cerințele temei de proiectare și anume:

- punctele extreme ale drumului
- punctele intermediare de atins pe parcurs;
- existența terenurilor proprietate privată ale locuitorilor
- existența drumurilor vicinale ce au impus suprapunerea drumului proiectat pentru evitarea ocupării de teren productiv sau proprietăți particulare;
- condițiile geomorfologice în zonele de drum nou, care au fost abordate economic și ecologic pentru a rezulta volume de lucrări reduse (în special terasamente) și costuri de investiții minime.
- reducerea cât mai mare a distanței de transport benefică pentru toate categoriile de utilizatori ai zonei.

Conform SF avizat și aprobat, traseul propus pentru accesul rutier complementar de descărcare A3 avea o lungime totală de 5,845 km fiind alcătuit astfel:

- Început traseu: km 0+000 (ieșire din DJ101R, prin stânga).
- Final traseu: km 5+845 (intrare în DN1, km. 111+220 prin stânga).

În etapele ulterioare de proiectare, elaborate în paralel cu avizarea documentației PUZ, față de documentația avizată la SF, s-au adus modificări pe axul traseului proiectat inițial, între km 2+900 și km 3+950 pe malul drept al râului Prahova și lucrări de protejare, pentru minimizarea interferenței cu conducta de aducțiune existentă DN2200 mm aferentă microhidrocentralei SC ELSID SA- conform condițiilor din avizul emis de acestea și totodată pentru evitarea a cât posibil a zonei malurilor râului Prahova afectate de viiturile produse ulterior realizării SF și avizării PUZ.

De asemenea pentru evitarea riscului de afectare a fundațiilor clădirilor existente în zona de amenajare preconizată la faza SF pentru intersecția giratorie cu DN1 la km 111+200 și totodată pentru reducerea pantei longitudinale impusă de condițiile locale și cotele obligate la pasajul proiectat peste râul Prahova și liniile CF, în zona de final a traseului, s-a prevăzut prelungirea traseului drumului proiectat cu 60 m, pentru a se putea realiza intersecția giratorie de la final deplasată cu aproximativ 150 m pe DN1 (de la km 111+200 la km 111+350).

Lungimea totală a variantei ocolitoare va fi de 5,905 km față de 5,845 km de la faza SF și se desfășoară la vest de centrul orașului Comarnic și a DN1.

Traseul variantei de ocolire se va desprinde din Drumul Județean 101R, la ieșire din localitatea Breaza, unde este prevăzută o intersecție giratorie. Din această intersecție, traseul drumului proiectat va merge paralel cu calea ferată până la km 1+313,20, unde va traversa râul Prahova printr-un pod de 40 m, apoi va continua până la intersecția cu str. Ghiosești unde se va amenaja un sens giratoriu, după care va continua paralel cu albia râului Prahova, iar la km 2+976,10, drumul va traversa râul Prahova printr-un pod de 40 m, apoi va continua pe malul drept al râului până la km 4+270,70, unde va traversa un afluent al Prahovei (Valea Mesteacănului) cu un pod de 5,90 m. Traseul va continua pe malul drept al râului Prahova, pe care îl va traversa pe un pasaj care va trece și peste calea ferată București-Brașov între km 5+506 și 5+855 și se va finaliza printr-o intersecție de tip giratoriu cu DN1 la km 111+350.

De asemenea, se propune reamenajarea intersecției dintre DN1 și DJ 101R ca intersecție giratorie.

Traseul propus pentru modernizarea circulației în zona studiată, cu impact pozitiv asupra circulației pentru întreg orașul Comarnic va cuprinde:

- 2 poduri peste r. Prahova: la km 1+313,20 – km 1+394,20 și la km 2+976 – km 3+016
- 1 pod Valea Mesteacănului
- Un pasaj peste CF București-Brașov între km 5+506 – km 5+855
- 4 intersecții giratorii cu DJ101R, str. Ghioșești și DN1 (la capetele tronsonului),
- intersecții cu străzile: Ghioșești, Podul lui Neag

Se vor crea intersecții simple la nivel cu străzile secundare din trama orășenească și intersecții giratorii în punctele unde drumul proiectat se întâlnește străzile Ghioșești, Podul lui Neag, DJ101R și DN1.

Toate străzile la care se vor amenaja intersecțiile simple vor avea raze de racordare cu valori cuprinse între 6,00 m și 15,00 m.

Intersecțiile giratorii vor avea dimensiunile solicitate de CNAIR SA prin adresa nr. 92/25571 din 04 aprilie 2022.

Ca urmare a situațiilor întâlnite de-a lungul traseului, se vor aplica profiluri tip, care conțin:

- parte carosabilă cu una sau două pante, încadrată cu borduri de beton, benzi de încadrare sau acostamente;
- trotuare;
- rigole carosabile sau șanțuri de beton;
- elemente prefabricate sau monolite din beton, pentru asigurarea stabilității

Lățimea platformei, în cale curentă:

- Profil transversal tip 1: minim 9,75 m lățime platformă alcătuită din 2 benzi circulație x 3,50 m, trotuar pe o singură parte x 1,00 m și acostamente x 0,75 m
- Profil transversal tip 2: minim 10,00m lățime platformă alcătuită din 2 benzi circulație x 3,50 m, 2 trotuare x 1,00 m

Pe zonele de traseu cu curbe, profilul transversal va fi adaptat, în funcție de raza de curbură, atât ca pantă transversală, cât și ca supralărgire.

Sistemele rutiere alese vor fi de tip permanent, cu fundații din balast.

Se vor monta ecrane fonoizolante/fonoabsorbante pe ambele părți ale drumului, acolo unde traseul străbate zone cu locuințe.

3.5. ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ – REGLEMENTĂRI, BILANȚ TERITORIAL, INDICI URBANISTICI

Conform temei de proiect a beneficiarului se dorește realizarea unui acces rutier complementar de descărcare A3.

Propunerea de realizarea a accesului rutier complementar de descărcare A3 nu modifică variantele traseului propus pentru autostrada A3 tronson Ploiești-Brașov supuse consultării publice.

sporirea capacitatii de circulatie și reducerea timpilor de tranzitare a orașului Comarnic, reducerea punctelor de conflict si implicit sporirea gradului de siguranta în orașul Comarnic.

Terenul care a generat documentația PUZ, cuprinde zona stabilită prin Studiul de Fezabilitate pentru amenajare acces rutier și are o suprafață totală de circa 13,50 ha.

Pentru reglementarea acestui culoar rutier, se studiază și se reglementează prin prezenta documentație PUZ suprafața totală de 123,78 ha.

Propunerile de amenajare a investiției dorite sunt prezentate în Planșele 3.1-3.4. Reglementări Urbanistice.

La stabilirea soluțiilor de amenajare s-a ținut cont de constrângerile legate de zonele de protecție stabilite prin lege pentru zona drumurilor naționale, drumurilor județene și cele pentru zona căilor ferate.

De asemenea s-a ținut cont de constrângerile legate de prezența rețelelor electrice, gaz, telefonie, precum.

După cum s-a menționat și mai sus, la stabilirea soluției de amenajare a traseului s-a ținut cont și de:

- existența terenurilor proprietate privată ale locuitorilor
- existența drumurilor vicinale ce au impus suprapunerea drumului proiectat pentru evitarea ocupării de teren productiv sau proprietăți particulare;
- condițiile geomorfologice în zonele de drum nou, care au fost abordate economic și ecologic pentru a rezulta volume de lucrări reduse (în special terasamente) și costuri de investiții minime.
- reducerea cât mai mare a distanței de transport benefică pentru toate categoriile de utilizatori ai zonei.

DESCRIEREA OBIECTIVELOR PROPUSE

Conform Studiului de Fezabilitate elaborat de SC IRIMAT CONS SRL, traseul cuprinde:

- 2 poduri peste r. Prahova
- 1 pod Valea Mesteacănului,
- Un pasaj peste CF București-Brașov,
- Apărări de maluri,
- Lucrări de consolidare pentru rambleuri și debleuri,
- 4 intersecții giratorii cu DJ101R, str. Ghioșești și DN1 (la capetele tronsonului),
- intersecții cu străzile: Ghioșești, Podul lui Neag.

Profilul transversal aplicat pe întregul drum va avea minim două benzi de circulație cu lățimea de 3,50 m, încadrate cu bezi de încadrare după caz, acostamente sau trotuare.

Elementele geometrice în plan (aliniamente, curbe) vor fi cele corespunzătoare pentru viteza de proiectare, cu excepția sectoarelor de drum care impun circulația cu viteză redusă (intersecții, rampe de poduri sau pasaje, intrări sau ieșiri din tuneluri și subtraversări).

În profilul longitudinal s-au aplicat declivități cuprinse între valoarea minimă de 0,30% și maximă de 6,00%.

Colectarea și scurgerea apelor pluviale se va face prin rigole la bordură, guri de scurgere,

conducte subterane de dirijare, separatoare de hidrocarburi, bazine de retenție.

LUCRĂRI DE ARTĂ

Pod peste râul Prahova	km 1+300 ÷ km 1+370
Pod peste râul Prahova	km 2+975 ÷ km 3+015
Pod peste pârâul Valea Mesteacănului	km 4+260 ÷ km 4+270
Pasaj peste râul Prahova si CF	km 5+470 ÷ 5+855

CONSOLIDĂRI

Se vor aplica după caz lucrări de consolidare realizate din:

- ziduri de sprijin din beton armat
- structura de sprijin tip cuvă din beton armat (între km 1+250 – km 1+131,20)
- structura de sprijin tip cuvă din beton armat, fundata pe piloți forati, cu elevatia ancorata cu tiranti metalici (la km 5+880)
- structura de consolidare din zid de sprijin pe piloti forati si pamant armat cu geogriile (între km 5+880 – km5+908)

Soluțiile de consolidare necesare si aplicarea acestora în teren precizate anterior pot suporta modificari la fazele urmatoare de proiectare.

REGULARIZARE PRAHOVA

Se au în vedere a se realiza urmatoarele lucrari hidrotehnice:

- amenajare albie – pod peste raul Prahova, km 1+313,20 – km 1+394,20
- amenajare albie – pod peste raul Prahova, km 2+976,10 – km 3+016,10

Propunerile de amenajare a accesului rutier complementar descarcare A3, afectează suprafețe de teren aflate în proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice, prin urmare vor fi necesare operațiuni de expropriere.

Pe Planul de "Reglementări Urbanistice" și Planul privind "Proprietatea asupra terenurilor" sunt prezentate suprafețele ce vor trebui expropriate:

ZONIFICARE FUNCȚIONALĂ. INDICATORI URBANISTICI PROPUȘI.

Prin prezenta documentație se reglementează zona funcțională aferentă amenajării accesului rutier complementar descărcare A3.

Zona aferentă amenajării accesului rutier complementar descărcare A3, va traversa UAT oraș Comarnic atât pe zona de extravilan cat si pe zona de intravilan.

Noul acces rutier va intra în intravilanul localității, partial sau total după cum urmează:

între km 0+000 ÷ 0+267	extravilan
între km 0+267 ÷ 0+401	intravilan si extravilan
între km 0+401 ÷ 0+608	extravilan
între km 0+606/ 0+608 ÷ 5+800	intravilan

Zona studiată cuprinde zona caii ferate de pe teritoriul orașului Comarnic dintre km CF

107+000 ÷ 113+150.

Suprafața de teren ocupată de culoarul accesului rutier complementar descarcare A3 și zonele de siguranță, se propune a fi cuprinsă în zona funcțională:

Cr - zonă acces complementar de descărcare A3 în intravilan

Tc - zonă acces complementar de descarcare A3 în extravilan

Subzona funcțională Cr va fi situată în UTR T.

În acest sens prin prezenta documentație PUZ se stabilesc reglementări urbanistice specifice pentru UTR T.

Pentru zonele funcționale din zona PUZ, situate în alte UTR-uri, se păstrează reglementările din PUG în vigoare.

Subzona funcțională Cr și Tc cuprinde ampriza drumului și zona sa de siguranță.

Zona destinată pentru amenajarea accesului rutier complementar descarcare A3 va afecta parțial zona DN1, DJ101R, DJ119:

DN1	Intre km 105 +800 ÷ 106 +000 Intre km 111+80 ÷ 111 +420
DJ101R	Intre km 86+270 ÷ 86+450
DC119	La intersecția cu str. Ghioșești

Zone Funcționale propuse pentru zona studiată prin PUZ, corelate cu zonele funcționale reglementate prin PUG oraș Comarnic:

PROPUS PRIN P.U.Z.

UTR T

Cr - zonă acces complementar de descărcare A3 în intravilan

Cf - zona transporturi feroviare

TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate

TE - zonă echipare edilitară

ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție și depozitare, spații servicii și comerț

EXTRAVILAN

Tc - zonă acces complementar de descărcare A3 în intravilan

INTRAVILAN CONFORM P.U.G.

UTR 10

LM - zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

UTR 12

LM - zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

UTR 13

LM - zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

UTR M1

IS/P - subzonă mixtă de reconversie urbană pol de activități (instituții, servicii, comerț și spații verzi)

P - subzonă pentru spațiu plantat amenajat, parcuri de agrement

UTR V

P- zona spațiilor verzi, perdele de protecție

UTR 9

Cf - zona transporturi feroviare

LM - zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

P - subzonă pentru spațiu plantat cu rol de protecție

DN1 - zona căi comunicații rutiere aferentă drumului national DN1

Zona accesului rutier complementar descărcare A3 (Cr, Tc) se va învecina cu următoarele zone functionale:

intre km 0+000 ÷ 0+280	Extravilan: - Pădure - Zonă verde - Zonă CFR
intre km 0+280 ÷ 0+401	Intravilan: UTR 10 - LM- locuire și funcțiuni complementare locuirii Extravilan: - Zona CFR
intre km 0+401 ÷ 0+620	Extravilan: - Zonă verde - Zonă CFR
intre km 0+620 ÷ 0+980	Intravilan: UTR 10 - LM- locuire și funcțiuni complementare locuirii UTR T - P - spațiu plantat - Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 0+980 ÷ 1+260	Intravilan: UTR 10 - ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție și depozitare, spații servicii și comerț UTR T

	- Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 1+260÷ 1+300	Intravilan: UTR T - TE- zonă echipare edilitară - Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 1+300 ÷1+420	Intravilan: UTR T - ID/IS – zonă mixtă unități de producție si depozitare, spatii servicii și comert - TA - zonă terenuri cu ape
intre km 1+420 ÷1+900	Intravilan: UTR T - TA - zonă terenuri cu ape - TE- zonă echipare edilitară UTR M1 - IS/P – subzonă mixtă de reconversie urbană pol de activități (instituții, servicii, comerț și spații verzi)
intre km 2+480÷5+360	Intravilan: UTR 11, 12,13 - LM - locuire și funcțiuni complementare locuirii UTR T - TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate
intre km 5+360÷5+820	Intravilan: UTR T - TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate
intre km 5+820÷5+905	Intravilan: UTR 9 - Cf- zonă transporturi feroviare - P – zonă spații plantate - LM - locuire și funcțiuni complementare locuirii

Zonele funcționale sensibile pe parcursul accesului rutier complementar de descărcare propus, sunt zonele funcționale LM – locuire și funcțiuni complementare locuirii, unde se au în vedere amenajarea unor bariere fonice.

Vecinătatea cu zone funcționale destinate locuirii vor fi între km 0+280÷ 0+401, 0+620 ÷ 0+980, km 2+480÷5+360 și între km 5+820÷5+905.

Pe sectoarele de drum învecinate cu zona pentru transporturi feroviare Cf, accesul rutier complementar de descărcare A3, este situat în zona de siguranță a CFR stabilită conform legislației în vigoare.

Prin PUZ, pentru zona Cr și Tc , se instituie o zonă de protecție de 22,0 m față de limita zonei de siguranță, conform Planului de Reglementari Urbanistice.

În zona de protecție a zonei Cr și Tc, autorizațiile de construire vor fi emise cu avizul favorabil al administratorului drumului.

Împrejmuirile se vor amplasa în afara zonei de siguranță a drumului din subzona funcțională Cr și Tc.

Amplasarea față de drumul "Acces complementar de descărcare A3"

- Retragera minimă obligatorie a construcțiilor față zona de siguranță = 22,0 m
- Retragera minimă obligatorie a gardurilor față zona drumului propus = 13,0 m
- Lucrările de autorizare a construcțiilor în limita zonei de protecție de 22 m din ax a drumului propus se va face numai cu avizul administratorului drumului și cu respectarea normelor tehnice de proiectare, construcție și exploatare în vigoare.

Amplasarea față de aliniament

- Se vor respecta retragerile minime obligatorii față de zona de siguranță de 22,0 m.
- Se poate autoriza amplasarea construcțiilor noi la minim 10,0 m doar cu avizul administratorului drumului.
- Pentru restul drumurilor din zona reglementată, se vor respecta retragerile față de aliniament reglementate prin PUG sau conform legislației și normativelor în vigoare la data emiterii autorizației de construire.

Amplasarea în interiorul parcelei

- se vor respecta retragerile reglementate prin PUG.

Indicatori Urbanistici Propusi Prin PUZ în UTR T

Cr - zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan - conform normelor tehnice în vigoare

Cf - zona transporturi feroviare -conform normelor tehnice în vigoare

TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate -POT maxim = 10%, CUT maxim = 0,1 Adc/ mp teren, H maxim = 5,0 m sau conform normelor tehnice în vigoare.

TE - zonă echipare edilitară - conform normelor tehnice în vigoare

ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție si depozitare, spatii servicii și comert - POT maxim = 70%, CUT maxim = 1,5 Adc/ mp teren, H maxim = 8,0 m.

EXTRAVILAN

Tc - zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan - conform normelor tehnice în vigoare

3.6. DEZVOLTAREA ECHIPĂRII EDILITARE

Realizarea caracteristicilor drumului prevăzute a fi executate în cadrul acestui proiect va conduce în principal la lucrări de protejare/relocare a rețelelor și instalațiilor existente.

Vor fi protejate/deviate (după caz):

- Rețele electrice de joasă și medie tensiune precum și rețele electrice de înaltă tensiune;
- Rețele de telecomunicații;
- Retele de alimentare cu apă și canalizare;
- Rețele de distribuție gaz

Zona accesului rutier complementar descarcare A3, va fi prevăzut cu sistem de iluminat public si de monitorizare a traficului.

3.7. PROTECȚIA MEDIULUI

Prin PUZ se propun reglementări care să protejeze elementele de cadru natural și care să ajute dezvoltarea armonioasă a zonei.

Utilizările funcționale permise nu vor afecta habitate sau specii protejate, iar toate intervențiile care se vor face cu respectarea prezentului PUZ vor avea un impact pozitiv asupra zonei și a vieții utilizatorilor permanenți sau ocazionali.

Impactul potențial al realizării drumului propus, va fi unul minim în perioada de execuție și redus în perioada de operare.

Rezolvarea problemelor de management al traficului în orașul Comarnic, va conduce pe lângă creșterea siguranței rutiere și a confortului utilizatorilor DN1 și la îmbunătățirea calității factorilor de mediu din oraș.

Proiectul de amenajare a drumului propus se desfășoară în afara ariilor naturale protejate sau ariilor construite protejate înscrise în Lista Monumentelor Istorice.

Singurele zone mai sensibile sunt zonele destinate locuirii unde se prevede amenajarea unor bariere fonice.

Proiectul nu va afecta habitate și specii protejate.

POLUAREA SPECIFICĂ OBIECTULUI ANALIZAT, ESTE DE URMĂTOARELE TIPURI:

a. Poluarea manifestată pe durata execuției lucrărilor de amenajare a intersecției:

Acest tip de poluare are caracter temporar. Impactul în perioada de execuție se exercită ca urmare a funcționării organizării de șantier prin:

- Traficul zilnic desfășurat în cadrul șantierului (mașini de transport, utilaje, etc.)
- Funcționarea utilajelor și echipamentelor în zona de lucru

b. Poluarea manifestată în perioada de operare a intersecției, cauzată de traficul zilnic desfășurat, nivelul de poluare atingând diferite intensități funcție de volumul și caracteristicile traficului.

c. Poluarea accidentală, ca rezultat al accidentelor de circulație în care sunt implicate autovehicule.

d. Poluare sezonieră, ca rezultat al lucrărilor executate pentru menținerea circulației în condiții de siguranță pe perioada iernii, pe drumul cu polei și gheață.

• Protecția calității apelor

Principala sursă de apă care trebuie protejată din zona studiată prin PUZ este apa subterană și râul Prahova.

Pentru protejarea calității apelor, construcțiile din zona vor fi racordate la rețeaua publică de canalizare, iar sistemul de preluare a apelor pluviale va fi prevăzut cu instalații de preepurare în vederea respectării condițiilor de evacuare conform HG 352/2005 și bazin de retenție pentru racordul de ape pluviale, cu evacuare controlată.

Pentru apele uzate care vor rezulta de la organizarea de șantier se va impune respectarea concentrațiilor maxime admisibile în conformitate cu normativele în vigoare.

Cantitățile de poluanți care vor ajunge în mod obișnuit, în perioada de execuție și în perioada de operare, în cursurile de apă, nu vor afecta ecosistemele acvatice.

Din activitatea de realizare a lucrărilor de amenajare a drumului propus și de exploatare a obiectivului vor rezulta următoarele tipuri de ape:

- ape pluviale convențional curate căzute pe carosabil care pot fi poluate cu eventuale scurgeri de hidrocarburi
- ape uzate menajere de la grupurile sanitare care vor fi amenajate în perioada de execuției, de la personalul implicat în realizarea lucrărilor de construire

Măsuri de protecție a calității apelor

În perioada de execuție a lucrărilor propuse, cele mai importante măsuri de protecție a apelor, sunt cele legate de organizarea de șantier, de modul de organizare al activităților pe amplasamentul proiectului.

Constructorul va avea în vedere următoarele măsuri pentru colectarea apelor uzate în perioada de execuție:

- prevederea unui sistem de colectare a apelor menajere
- prevederea de toalete ecologice în organizarea de șantier. Apele menajere provenite de la organizarea de șantier vor fi colectate în toalete ecologice asigurate de către antreprenorul lucrării. Aceste toalete vor fi vidanțate periodic sau ori de câte ori este necesar, de către firma care le va pune la dispoziție.

În perioada de operare a obiectivului, beneficiarului îi revine sarcina întreținerii lucrărilor în mod special al rigolelor care vor colecta apele pluviale de pe platforma carosabilă.

Pentru protecția calității apelor, apele pluviale de pe platforma drumului vor fi colectate prin rigole amenajate conform normelor în vigoare, rigole ce vor fi racordate la rețeaua de rigole și șanțuri prevăzute prin proiect.

Accesul rutier propus va fi prevăzut cu bazine decantoare, separatoare de grăsimi, bazine de dispersie, construcții de epurare prevăzute la parcări, bazele de întreținere și centrul de coordonare.

• Protecția aerului

Emisiile din timpul desfășurării perioadei de execuție a proiectului sunt asociate în principal cu mișcarea deșeurilor și pământului, cu manevrarea materialelor și cu demolarea obiectivelor existente afectate de propunerea de amenajare a drumului propus.

Activitățile care pot genera surse de poluare a aerului pe perioada execuției proiectului sunt:

- îndepărtarea vegetației spontane pe sectorul afectat de lucrările proiectate
- excavarea solului
- deviere de rețele edilitare, mutare de stâlpi de iluminat
- modelarea suprafeței
- frezarea părții carosabile
- depozitarea materialelor
- așternerea straturilor de balast și asfalt

Poluantul specific operațiilor de construcții prezentate anterior este constituit de particule în suspensie cu un spectru dimensional larg, incluzând și particule cu dimensiuni aerodinamice echivalente mai mari de 10 μm (pulberi inhalabile).

Emisiile de praf variază adesea de la o zi la alta, în funcție de nivelul activităților.

Alături de emisiile de particule vor apărea și emisii de gaze de eșapament rezultate de la utilajele cu care se vor executa lucrările de amenajare.

Emisiile descrise anterior au un caracter temporar.

În timpul execuției a lucrărilor se vor lua următoarele măsuri pentru protecția calității aerului și a climei:

- se vor lua măsuri pentru prevenirea degajării prafului, după caz, prin stropirea cu apă a prafului rezultat, protejarea echipamentelor din zona de desfacere, prin acoperire, instalare bariera de protecție, etc;

- deseurile identificate si colectate selectiv vor fi valorificate sau eliminate, conform prevederilor;
- restrictionarea lucrului la desfaceri cand bate vantul spre zonele invecinate locuite.

După finalizarea lucrărilor, principala sursă de poluare a aerului vor fi gazele de eșapament de la vehiculele motorizate care vor traversa intersecția.

În concluzie, realizarea lucrărilor de amenajare a drumului propus și desfășurarea traficului în zonă, nu vor genera un impact negativ asupra factorului de mediu aer.

• Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție a obiectivelor noi propuse vor apărea surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru, manevrele de încărcare/descărcare materiale, deseuri.

Sursele de zgomot specifice care se manifestă în timpul execuției lucrării de construcție vor dispărea odată cu închiderea șantierului.

Se vor lua toate măsurile necesare astfel încât pe durata desfășurării lucrărilor proiectate, poluarea fonica să fie cât mai redusă.

Zgomotul și vibrațiile din perioada lucrărilor de construcție nu vor afecta zone sensibile la zgomot (locuințe, spații publice, întrucât amplasamentul reglementat nu se află în vecinătatea unor astfel de zone;

Se va avea în vedere impunerea unor restricții pentru utilajele, camioanele care vor traversa orașul pentru a ajunge la amplasament:

- restrictionarea programului de lucru cu utilaje și a mijloacelor de transport materiale în perioada de timp 7⁰⁰-20⁰⁰ de comun acord cu comunitatea;
- restrictionarea vitezei camioanelor la 30Km/h, sau mai puțin, de comun acord cu comunitatea;

Având în vedere că lucrarea de amenajare se desfășoară în cea mai mare parte pe zone neconstruite, considerăm că efectele realizării propunerii vor fi extrem de reduse. Se vor lua toate măsurile de protecție a vecinătăților împotriva transmiterii de vibrații și zgomote, a șocurilor puternice, iar dacă în timpul monitorizării specifice se va descoperi depășirea limitelor prevăzute în legislație, se vor prevedea măsuri suplimentare.

Pentru protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor, prin documentația PUZ și conform legislației în vigoare, se reglementează amplasarea construcțiilor la o distanță de minim 20 de metri față de limita zonei de siguranță, iar spațiul dintre drum și construcții va fi amenajat ca și grădină de fațadă vegetația rezultată diminuând zgomotul produs de traficul auto.

Se are în vedere montarea de bariere fonice în zona de locuire.

Prezentul proiect nu va avea un impact negativ în ceea ce privește poluarea fonică în zona analizată, nici în perioada de execuție, nici în perioada de exploatare.

• Protecția împotriva radiațiilor

În structura lucrărilor de construcție pentru obiectivele admise nu se introduc elemente care produc radiații, materialele utilizate la lucrări vor fi conform standardelor sau vor avea agremente tehnice valabile.

• Protecția solului și a subsolului

Forme de impact posibile asupra solului pe durata executiei lucrarilor:

- degradarea fizica superficiala a solului pe arii foarte restranse adiacente drumului de acces, in zonele de parcare si de lucru a utilajelor - se apreciaza o perioada scurta de reversibilitate dupa terminarea lucrarilor si refacerea acestor arii;
- deversari accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusa in conditiile respectarii masurilor pentru protectia mediului, posibilitati de remediere imediata;

In perioada de executie se vor face verificari periodice si ori de cate ori se considera necesar, al utilajelor utilizate.

Lucrarile si dotarile pentru protectia solului si a subsolului:

- curatarea (spalarea) camioanelor inainte de iesirea din zonele de incarcare/ descarcare;
- reprimarea oricarei pierderi din camioane in timpul transportului prin acoperire;
- curatirea amplasamentului la sfarsitul zilei de lucru;

• Protecția ecosistemelor terestre și acvatice

Pentru protecția ecosistemelor, prin Planul Urbanistic Zonal, se reglementează în mod clar zonele care pot fi construite și pentru ce tip de construcții sunt rezervate.

Se interzice folosirea de substanțe chimice, toxice pentru mediul ambiant, care prin deversare accidentală să afecteze fauna și flora din zonă;

Se interzic depozitări de materiale de construcție în albia minora a pârâului Dâmbu din vecinătatea amplasamentului proiectului sau în apropierea acesteia;

Suprafețele destinate pentru depozitarea de materiale de construcții vor fi impermeabilizate în prealabil cu folie de polietilenă;

Pentru evitarea poluarii accidentale (scurgeri de ulei de la utilaje etc) se va evita repararea utilajelor pe șantier.

Pentru prevenirea poluării accidentale a solului și subsolului, se vor utiliza doar mijloace de transport și utilaje corespunzătoare normelor tehnice în domeniu, astfel încât să se preîntâmpine deversările de motorină sau uleiuri de la motoarele acestora;

În ceea ce privește gestionarea deșeurilor menajere, acestea vor fi depozitate în europubele, ca apoi să fie duse la rampa de gunoi cea mai apropiată, la anumite intervale de timp, prin grija antreprenorului;

Gestionarea deșeurilor va fi astfel realizată încât să nu atragă fauna sălbatică, în special carnivorele mari, modul de evacuare a acestora și mijloacele de transport.

• Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Zona reglementată prin prezenta documentație pentru amenajarea accesului rutier complementar descarcare A3, va fi tangentă parțial și cu zone de locuire existentă.

În perioada de execuție a lucrărilor locuitorii din zonele adiacente pot fi deranjați de emisiile de praf și de nivelul de zgomot, însă pe o perioadă limitată de timp.

Impactul asupra așezărilor umane și a altor obiective de interes public va fi unul moderat în perioada de execuție, iar după finalizarea lucrărilor de amenajare a drumului propus, impactul lucrărilor realizate va fi unul semnificativ pozitiv.

• **Gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament**

Deseurile produse în procesul de execuție vor fi neutre din punct de vedere chimic și organic și vor fi evacuate și reciclate (depozitate) de către constructor cu mijloace specifice, conforme cu normele în vigoare.

Deseurile menajere din organizarea de șantier, precum și cele inerente rezultate din tehnologiile de execuție, se vor depozita în spații special amenajate, urmând a fi transportate prin intermediul serviciilor specializate la cele mai apropiate platforme de deseuri.

Deseurile rezultate din activitatea de execuție vor fi colectate corespunzător în puștele, iar acestea vor fi preluate de o societate autorizată, pe baza de contract.

Întreținerea și micile reparații ale utilajelor care deservește șantierul nu se vor face pe șantier, ci se vor executa în parcul auto propriu al detinatorului, iar reparațiile capitale numai în unități specializate.

Din punct de vedere al managementului deșeurilor se va realiza inventarierea deșeurilor ce pot fi valorificate și a celor rezultate și eliminate pe amplasament.

Deseurile menajere din activitatea curentă a zonei, se vor depozita în spații special amenajate, urmând a fi transportate prin intermediul serviciilor specializate la cele mai apropiate platforme de deseuri.

• **Prevederi pentru monitorizarea mediului**

În etapa lucrărilor de construcție este necesar să se monitorizeze impactul activităților de construcție asupra factorilor de mediu potențial cei mai sensibili și anume în ordine:

- apă
- sol și subsol
- ecosistem terestru și acvatic
- aer;
- zgomot;

În etapa de desfășurare a activității de acvacultură este necesar să se monitorizeze impactul activității asupra factorilor de mediu potențial cei mai sensibili și anume în ordine:

- apă
- sol și subsol
- ecosistem terestru și acvatic

Monitorizarea impactului asupra aerului se va realiza prin monitorizarea continuă a emisiilor de noxe atmosferice generate de către utilajele de construcție.

Monitorizarea factorului de mediu zgomot se va face pentru a se evidenția încădrări sau depășiri în comparație cu normele în vigoare.

3.8. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ

Propunerile de amenajare a accesului rutier complementar descarcare A3, afectează suprafețe de teren aflate în proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice, prin urmare vor fi necesare operațiuni de expropriere. Suprafata exacta necesara a fi expropriata se va deteremina la faza DTAC.

Se estimeaza o suprafata totala de 35864 mp terenuri private ale persoanelor fizice sau juridice necesare a fi expropriate p entru realizarea variantei ocolitoare. Restul terenului de 81436 mp necesar pentru amenajarea variantei ocolitoare apartin UAT oras Comarnic si Staului Roman.

4. CONCLUZII – MĂSURI ÎN CONTINUARE

4.1. MODUL DE INTEGRARE A INVESTIȚIEI ÎN ZONĂ

Propunerile din PUZ, pastrează caracterul reglementat prin documentația PUG.

Modul de integrare a propunerii de amenajare a accesului rutier complementar de descarcare A3, a fost orientat in cea mai mare parte către pastrarea reglementărilor din PUG. Reconvertia funcțională a fost propusă strict in zona afectată de culoarul drumului propus.

Din punct de vedere al peisajului zonei, noul traseu rutier propus se va incadra armonios in zona studiată .

4.2. CATEGORII PRINCIPALE DE INTERVENȚIE CARE SĂ SUSȚINĂ MATERIALIZAREA PUZ

Principala condiționare în vederea realizării propunerilor din prezenta documentație este avizarea și aprobarea documetaței PUZ, după care întocmirea documentației tehnice pentru realizarea infrastructurii rutiere și echipării edilitare a zonei și executarea acestor lucrari.

După realizarea infrastructurii rutiere si echiparii edilitare se vor putea emite autorizații de construire și pentru obiective tip clădiri.

4.3. APRECIERI - CONSECINȚE ECONOMICE ȘI SOCIALE LA NIVELUL UNITĂȚII TERITORIALE DE REFERINȚĂ.

Prin elaborarea documentației P.U.Z. **în vederea amenajării accesului rutier complementar descărcare A3**, se asigura cadrul legal pentru inițierea operațiunilor de expropriere necesare si ulterior emiterea autorizației de construire.

Impactul economic și social va fi unul pozitiv, realizarea investiției asigurând:

- creșterea vitezei de transport;
- reducerea consumului de carburanți, lubrifianți, piese de schimb, prelungirea duratei de viață a autovehiculelor;
- reducerea costurilor de operare a transportului;
- reducerea costurilor de exploatare;
- reducerea timpului de realizare a lucrărilor de întreținere / reparare;
- reducerea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descărcarea apelor pluviale;
- impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale si culturale;
- creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini;

- stoparea sau diminuarea migrației populației;
- atragerea și stabilirea specialiștilor necesari;
- crearea de noi locuri de muncă;
- creșterea implicit a calității vieți

Întocmit,
Urb. Mariana Uglea





ROMANIA
JUDEȚUL PRAHOVA
ORAȘUL COMARNIC
PRIMĂRIA

Nr.13709/05.12.2023

REFERAT DE APROBARE

privind aprobare P.U.Z. "Acces rutier complementar descărcare A3 Comarnic"

În temeiul prevederilor art.155 alin.(1) din OUG 57/2019 „privind Codul Administrativ”, îmi exprim inițiativa de promovare a unui proiect de hotărâre privind aprobare P.U.Z. "Acces rutier complementar descărcare A3 Comarnic".

Documentația prevede realizarea obiectivului care creează premisele unei dezvoltări armonioase în zonă cu funcții complexe. Pentru amenajarea investiției s-a emis certificatul de urbanism emis de Primăria Comarnic ce a stat la baza documentației întocmite de către SC. BTFARCH RO COMPANY SRL.

Realizarea acestui proiect este benefic pentru traficul rutier din orașul Comarnic dar și pentru fluidizarea traficului spre Valea Prahovei.

Ținând seama de atributul conferit de art art.129 alin.(6) lit.c din OUG 57/2019- Codul Administrativ , modificat , vă supun spre aprobare proiectul de hotărâre anexat.

PRIMAR,

ec.Sorin Nicolae POPA



ROMÂNIA
JUDEȚUL PRAHOVA
ORAȘUL COMARNIC
PRIMĂRIA

Nr. 13710 / 05.12.2023

RAPORT DE SPECIALITATE
privind aprobarea P.U.Z. - ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3
COMARNIC

Prin prezenta lucrare , P.U.Z Acces rutier complementar descarcare A3 Comarnic., proiect întocmit de urb. Mariana Uglea, elaborat in baza certificatului de urbanism nr.142/21.12.2022 la initiativa Consiliului Judetean Prahova se impune a stabili reglementarile urbanistice necesare în vederea realizării unei variante de ocolire a orașului Comarnic, necesară pentru creșterea capacității de trafic de tranzit pe tronsonul DN1 aflat pe Valea Prahovei și in relație cu viitoarea autostrada A3. Prin realizarea investiției se va asigura condiția tehnică, în conformitate cu normativele privind siguranța circulației autovehiculelor și a pietonilor, care presupune asigurarea protecției utilizatorilor, împotriva riscului de accidentare. Se va ridica standardul de urbanism al zonei, iar rezultatul va avea un impact pozitiv asupra populației.

Totodată, prin separarea traficului de tranzit de cel local, durata de deplasare dintre București și Brașov se va micșora semnificativ.

Situatia juridica

Conform P.U.G. oraș Comarnic, terenul studiat prin PUZ traversează atât teritoriul intravilan cat si extravilanul Unității Administrativ Teritoriale Comarnic:

- Oraș Comarnic, județul Prahova - NC 22170, NC 21966, NC 22173, NC 21967, NC 22174, NC 21951, NC 22188, NC 22193, NC 22169, NC 22175, NC 22362, NC 22194, NC 22407, NC 22494, NC 22408, NC 22915, NC 22734, NC 22176, NC 23455, NC 23241, NC 23239, NC 23263, NC 25808, NC 25839 (Strada Ghiosesti – PCT Prundului), NC 25833 (Strada Ghiosesti – PCT „Toplita”), NC 20037, NC 21082, NC 21570, NC 21639, NC 21742, NC 21197, NC 21452, NC 21721, NC 22393, NC 22886, NC 22682, NC 22406, NC 25098, NC 24262, NC 25735, NC 24975, NC 22887, NC 25709, NC 24914, NC 24974, NC 26130, NC 24913, NC 26191, NC 26097, NC 26129, NC 26142, NC 22029, NC 20311, NC 20312, NC 23126, NC 23133, NC 23138, NC 23135, NC 23127, NC 24446 (Cale ferata Bucuresti-Brasov), NC 1318 (cale ferata Campina-Comarnic), P Araul Valea Cernica, Valea Mesteacnu, Raul Prahova, DC 119, DN1, DJ 101S, Strada Podul lui Neag

Incadrarea in localitate. Situatia existenta

• **Poziția zonei față de intravilanul localității**

Terenul reglementat, în suprafață de cca 123,78 ha este situat în cea mai mare parte în intravilanul orașului Comarnic. Doar in zona DJ101R avem o mica suprafață situată în extravilanul localității.

• **Vecinătățile terenului**

Terenul reglementat prin PUZ, în suprafață totală de 123,78 ha are următoarele vecinătăți:

- Nord: DN1 km 111+500 – CFR km 113+150
- Sud: DJ101R

- Vest: terenuri proprietăți private

Est: terenuri proprietăți private cu deschidere la DN1

ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

Zona studiată este situată pe Valea Prahovei, fiind mărginit pe toată lungimea de râul Prahova. În zona studiată albia râului Prahova este regularizată, iar stabilitatea malurilor este asigurată de ziduri de sprijin.

Zona studiată are o rețea hidrografică tributară râului Prahova.

Propuneri- Reglementari urbanistice

Conform P.U.G. oraș Comarnic terenul studiat prin PUZ, traversează atât teritoriul intravilan cât și extravilanul Unității Administrativ Teritoriale Comarnic.

Pe zona de intravilan zona studiată se suprapune peste următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 4. Zona industrială

Funcțiunea dominantă: I – zonă unități industriale

Funcțiuni complementare: Cr – subzone căi de comunicație rutieră

Pp – subzone perdele de protecție

POT = 70%

CUT = 0,9

UTR 10. GHIOSESTII DE JOS (TOPLITA)

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: Cr- subzone căi de comunicație rutieră

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 12. GHIOSESTII DE SUS

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS –subzonă instituții și servicii publice

Imc – subzona industria materialelor de construcții

As – subzona unităților agricole

GC – subzona gospodărie comunala

TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara

Cr – subzone căi de comunicație rutieră

TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 13. PODUL LUI NEAG

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS –subzonă instituții și servicii publice

Imc – subzona industria materialelor de construcții

As – subzona unităților agricole

GC – subzona gospodărie comunala

TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara

Cr – subzone căi de comunicație rutieră

TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR M1 – Subzona mixtă de reconversie urbană (parc de activități, pol urban)

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comerț cu amanuntul, activități manufacturiere și nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agenții de turism, restaurant, baruri, cofetării, cafenele, sport și recreere în spații acoperite, parcaje la sol, spații libere pietonale, locuințe, spații verzi amenajate, acces pietonale și carosabile, rețele tehnico-edilitare

UTR M2 – Subzona mixtă, predominant rezidențială

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comerț cu amanuntul, activități manufacturiere și nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agenții de turism, restaurant, baruri, cofetării, cafenele, sport și recreere în spații acoperite, parcaje la sol, spații libere pietonale, locuințe, spații verzi amenajate, acces pietonale și carosabile, rețele tehnico-edilitare

UTR T - Zona aferenta traseului autostrazii si zonei de protectie

Funcțiuni admise: căi de comunicație rutieră și construcțiile eferente, indicatoare de semnalizare a circulației și alte dotari pentru siguranța circulației; supratraversări pietonale, viaducte, pasaje denivelate tuneluri etc.; Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

UTR V – Zona spațiilor verzi, perdele de protecție

Funcțiuni admise: Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

MODERNIZAREA CIRCULAȚIEI

Prin documentația PUZ se propune reglementarea urbanistică pentru realizarea investiției aprobată prin H CJ Prahova nr. 162/30.06.2022 prin care sunt aprobați indicatorii tehnico-economici pentru realizarea Variantei Ocolitoare a orașului Comarnic.

Prin Studiu de Fezabilitate aprobat, stabilirea traseului drumului a avut ca bază cerințele temei de proiectare și anume:

- punctele extreme ale drumului
- punctele intermediare de atins pe parcurs;
- existența terenurilor proprietate privată ale locuitorilor
- existența drumurilor vicinale ce au impus suprapunerea drumului proiectat pentru evitarea ocupării de teren productiv sau proprietăți particulare;
- condițiile geomorfologice în zonele de drum nou, care au fost abordate economic și ecologic pentru a rezulta volume de lucrări reduse (în special terasamente) și costuri de investiții minime.
- reducerea cât mai mare a distanței de transport benefică pentru toate categoriile de utilizatori ai zonei.

Conform SF avizat și aprobat, traseul propus pentru accesul rutier complementar de descărcare A3 avea o lungime totală de 5,845 km fiind alcătuit astfel:

- Început traseu: km 0+000 (ieșire din DJ101R, prin stânga).
- Final traseu: km 5+845 (intrare în DN1, km. 111+220 prin stânga).

În etapele ulterioare de proiectare, elaborate în paralel cu avizarea documentației PUZ, față de documentația avizată la SF, s-au adus modificări pe axul traseului proiectat inițial, între km 2+900 și km 3+950 pe malul drept al râului Prahova și lucrări de protejare, pentru minimizarea interferenței cu conducta de aducțiune existentă DN2200 mm aferentă microhidrocentralei SC ELSID SA- conform condițiilor din avizul emis de acestea și totodată pentru evitarea a cât posibil a zonei malurilor râului Prahova afectate de viiturile produse ulterior realizării SF și avizării PUZ.

De asemenea pentru evitarea riscului de afectare a fundațiilor clădirilor existente în zona de amenajare preconizată la faza SF pentru intersecția giratorie cu DN1 la km 111+200 și totodată pentru reducerea pantei longitudinale impusă de condițiile locale și cotele obligate la pasajul proiectat peste râul Prahova și liniile CF, în zona de final a traseului, s-a prevăzut prelungirea traseului drumului proiectat cu 60 m, pentru a se putea realiza intersecția giratorie de la final deplasată cu aproximativ 150 m pe DN1 (de la km 111+200 la km 111+350).

Lungimea totală a variantei ocolitoare va fi de 5,905 km față de 5,845 km de la faza SF și se desfășoară la vest de centrul orașului Comarnic și a DN1.

Traseul variantei de ocolire se va desprinde din Drumul Județean 101R, la ieșire din localitatea Breaza, unde este prevăzută o intersecție giratorie. Din această intersecție, traseul drumului proiectat va merge paralel cu calea ferată până la km 1+313,20, unde va traversa râul Prahova printr-un pod de 40 m, apoi va continua până la intersecția cu str. Ghioșești unde se va amenaja un sens giratoriu, după care va continua paralel cu albia râului Prahova, iar la km 2+976,10, drumul va traversa râul Prahova printr-un pod de 40 m, apoi va continua pe malul drept al râului până la km 4+270,70, unde va traversa un afluent al Prahovei (Valea Mesteacănului) cu un pod de 5,90 m. Traseul va continua pe malul drept al râului Prahova, pe care îl va traversa pe un pasaj care va trece și peste calea ferată București-Brașov între km 5+506 și 5+855 și se va finaliza printr-o intersecție de tip giratoriu cu DN1 la km 111+350.

De asemenea, se propune reamenajarea intersecției dintre DN1 și DJ 101R ca intersecție giratorie.

Traseul propus pentru modernizarea circulației în zona studiată, cu impact pozitiv asupra circulației pentru întreg orașul Comarnic va cuprinde:

- 2 poduri peste r. Prahova: la km 1+313,20 – km 1+394,20 și la km 2+976 – km 3+016
- 1 pod Valea Mesteacănului
- Un pasaj peste CF București-Brașov între km 5+506 – km 5+855
- 4 intersecții giratorii cu DJ101R, str. Ghioșești și DN1 (la capetele tronsonului),
- intersecții cu străzile: Ghioșești, Podul lui Neag

Se vor crea intersecții simple la nivel cu străzile secundare din trama orașenească și intersecții giratorii în punctele unde drumul proiectat se întâlnește străzile Ghioșești, Podul lui Neag, DJ101R și DN1.

Toate străzile la care se vor amenaja intersecțiile simple vor avea raze de racordare cu valori cuprinse între 6,00 m și 15,00 m.

Intersecțiile giratorii vor avea dimensiunile solicitate de CNAIR SA prin adresa nr. 92/25571 din 04 aprilie 2022.

Ca urmare a situațiilor întâlnite de-a lungul traseului, se vor aplica profiluri tip, care conțin:

- parte carosabilă cu una sau două pante, încadrată cu borduri de beton, benzi de încadrare sau acostamente;
- trotuare;
- rigole carosabile sau șanțuri de beton;

- elemente prefabricate sau monolite din beton, pentru asigurarea stabilității

Lățimea platformei, în cale curentă:

- Profil transversal tip 1: minim 9,75 m lățime platformă alcătuită din 2 benzi circulație x3,50 m, trotuar pe o singură parte x 1,00 m și acostamente x 0.75 m
- Profil transversal tip 2: minim 10,00m lățime platformă alcătuită din 2 benzi circulație x3,50 m, 2 trotuare x 1,00 m

Pe zonele de traseu cu curbe, profilul transversal va fi adaptat, în funcție de raza de curbură, atât ca pantă transversală, cât și ca supralărgire.

Sistemele rutiere alese vor fi de tip permanent, cu fundații din balast.

Se vor monta ecrane fonoizolante/fonoabsorbante pe ambele părți ale drumului, acolo unde traseul străbate zone cu locuințe.

ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ – REGLEMENTĂRI, BILANȚ TERITORIAL, INDICI URBANISTICI

Conform temei de proiect a beneficiarului se dorește realizarea unui acces rutier complementar de descărcare A3. Propunerea de realizarea a accesului rutier complementar de descărcare A3 nu modifică variantele traseului propus pentru autostrada A3 tronson Ploiești-Brasov supuse consultării publice.

Investitia are ca scop imbunatatirea conditiilor de circulatie prin orașul Comarnic, sporirea capacitatii de circulatie și reducerea timpilor de tranzitare a orașului Comarnic, reducerea punctelor de conflict si implicit sporirea gradului de siguranta în orașul Comarnic.

Terenul care a generat documentația PUZ, cuprinde zona stabilită prin Studiul de Fezabilitate pentru amenajare acces rutier și are o suprafață totală de circa 13,50 ha.

Pentru reglementarea acestui culoar rutier, se studiază și se reglementează prin prezenta documentație PUZ suprafața totală de 123,78 ha.

Propunerile de amenajare a investiției dorite sunt prezentate în Reglementări Urbanistice.

La stabilirea soluțiilor de amenajare s-a ținut cont de constrângerile legate de zonele de protecție stabilite prin lege pentru zona drumurilor naționale, drumurilor județene și cele pentru zona căilor ferate.

De asemenea s-a ținut cont de constrângerile legate de prezența rețelelor electrice, gaz, telefonie, precum.

După cum s-a menționat și mai sus, la stabilirea soluției de amenajare a traseului s-a ținut cont și de:

- existența terenurilor proprietate privată ale locuitorilor
- existența drumurilor vicinale ce au impus suprapunerea drumului proiectat pentru evitarea ocupării de teren productiv sau proprietăți particulare;
- condițiile geomorfologice în zonele de drum nou, care au fost abordate economic și ecologic pentru a rezulta volume de lucrări reduse (în special terasamente) și costuri de investiții minime.
- reducerea cât mai mare a distanței de transport benefică pentru toate categoriile de utilizatori ai zonei.

DESCRIEREA OBIECTIVELOR PROPUSE

Conform Studiului de Fezabilitate elaborat de SC IRIMAT CONS SRL, traseul cuprinde:

- 2 poduri peste r. Prahova
- 1 pod Valea Mesteacănului,
- Un pasaj peste CF București-Brașov,
- Apărări de maluri,
- Lucrări de consolidare pentru rambleuri și debleuri,
- 4 intersecții giratorii cu DJ101R, str. Ghioșești și DN1 (la capetele tronsonului),
- intersecții cu străzile: Ghioșești, Podul lui Neag.

Profilul transversal aplicat pe întregul drum va avea minim două benzi de circulație cu lățimea de 3,50 m, încadrate cu bezi de încadrare după caz, acostamente sau trotuare.

Elementele geometrice în plan (aliniamente, curbe) vor fi cele corespunzătoare pentru viteza de proiectare, cu excepția sectoarelor de drum care impun circulația cu viteză redusă (intersecții, rampe de poduri sau pasaje, intrări sau ieșiri din tuneluri și subtraversări).

În profil longitudinal s-au aplicat declivități cuprinse între valoarea minimă de 0,30% și maximă de 6,00%.

Colectarea și scurgerea apelor pluviale se va face prin rigole la bordură, guri de scurgere, conducte subterane de dirijare, separatoare de hidrocarburi, bazine de retenție.

LUCRĂRI DE ARTĂ

Pod peste râul Prahova	km 1+300 ÷ km 1+370
Pod peste râul Prahova	km 2+975 ÷ km 3+015
Pod peste pârâul Valea Mesteacănului	km 4+260 ÷ km 4+270
Pasaj peste râul Prahova și CF	km 5+470 ÷ 5+855

CONSOLIDĂRI

RAPORT APROBARE PUZ SOSEA DE CENTURA.doc

Se vor aplica după caz lucrări de consolidare realizate din:

- ziduri de sprijin din beton armat
- structura de sprijin tip cuvă din beton armat (între km 1+250 – km 1+131,20)
- structura de sprijin tip cuvă din beton armat, fundata pe piloți forati, cu elevatia ancorata cu tiranti metalici (la km 5+880)
- structura de consolidare din zid de sprijin pe piloti forati si pamant armat cu geogrilile (între km 5+880 – km5+908)

Soluțiile de consolidare necesare si aplicarea acestora in teren precizate anterior pot suporta modificari la fazele urmatoare de proiectare.

REGULARIZARE PRAHOVA

Se au in vedere a se realiza urmatoarele lucrari hidrotehnice:

- amenajare albie – pod peste raul Prahova, km 1+313,20 – km 1+394,20
- amenajare albie – pod peste raul Prahova, km 2+976,10 – km 3+016,10

Propunerile de amenajare a accesului rutier complementar descarcare A3, afectează suprafețe de teren aflate în proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice, prin urmare vor fi necesare operațiuni de expropriere.

Pe Planul de "Reglementări Urbanistice" și Planul privind "Proprietatea asupra terenurilor" sunt prezentate suprafețele ce vor trebui expropriate:

ZONIFICARE FUNCȚIONALĂ. INDICATORI URBANISTICI PROPUȘI.

Prin prezenta documentație se reglementează zona funcțională aferentă amenajării accesului rutier complementar descărcare A3.

Zona aferentă amenajării accesului rutier complementar descărcare A3, va traversa UAT oraș Comarnic atât pe zona de extravilan cat si pe zona de intravilan.

Noul acces rutier va intra in intravilanul localității, partial sau total după cum urmează:

intre km 0+000 ÷ 0+267	extravilan
intre km 0+267 ÷ 0+401	intravilan si extravilan
intre km 0+401 ÷ 0+608	extravilan
intre km 0+606/ 0+608 ÷ 5+800	intravilan

Zona studiată cuprinde zona caii ferate de pe teritoriul orașului Comarnic dintre km CF 107+000 ÷ 113+150. Suprafața de teren ocupată de culoarul accesului rutier complementar descărcare A3 și zonele de siguranță, se propune a fi cuprinsă în zona funcțională:

Cr – zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan

Tc - zonă acces complementar de descărcare A3 în extravilan

Subzona funcțională Cr va fi situată în UTR T.

În acest sens prin prezenta documentație PUZ se stabilesc reglementări urbanistice specifice pentru UTR T.

Pentru zonele funcționale din zona PUZ, situate în alte UTR-uri, se păstrează reglementările din PUG in vigoare.

Subzona funcțională Cr si Tc cuprinde ampriza drumului și zona sa de siguranță.

Zona destinată pentru amenajarea accesului rutier complementar descărcare A3 va afecta partial zona DN1, DJ101R, DJ119:

DN1	Intre km 105 +800 ÷ 106 +000 Intre km 111+80 ÷ 111 +420
DJ101R	Intre km 86+270 ÷ 86+450
DC119	La intersecția cu str. Ghioșești

Zone Funcționale propuse pentru zona studiată prin PUZ, corelate cu zonele funcționale reglementate prin PUG oraș Comarnic:

PROPUS PRIN P.U.Z.

UTR T

Cr – zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan

Cf – zona transporturi feroviare

TA / P – zonă terenuri cu ape și spații plantate

TE - zonă echipare edilitară

ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție si depozitare, spatii servicii și comert

EXTRAVILAN

Tc - zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan

INTRAVILAN CONFORM P.U.G.

UTR 10

LM – zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

- UTR 12
 LM – zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare
 UTR 13
 LM – zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare
 UTR M1
 IS/P – subzonă mixtă de reconversie urbană pol de activități (instituții, servicii, comerț și spații verzi)
 P – subzonă pentru spațiu plantat amenajat, parcuri de agrement
 UTR V
 P- zona spațiilor verzi, perdele de protecție
 UTR 9
 Cf – zona transporturi feroviare
 LM - zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare
 P – subzonă pentru spațiu plantat cu rol de protecție
 DN1 – zona căi comunicații rutiere aferentă drumului national DN1

Zona accesului rutier complementar descărcare A3 (Cr, Tc) se va învecina cu următoarele zone functionale:

intre km 0+000 ÷ 0+280	Extravilan: <ul style="list-style-type: none"> - Pădure - Zonă verde - Zonă CFR
intre km 0+280÷ 0+401	Intravilan: UTR 10 <ul style="list-style-type: none"> - LM- locuire și funcțiuni complementare locuirii Extravilan: <ul style="list-style-type: none"> - Zona CFR
intre km 0+401 ÷ 0+620	Extravilan: <ul style="list-style-type: none"> - Zonă verde - Zonă CFR
intre km 0+620 ÷ 0+980	Intravilan: UTR 10 <ul style="list-style-type: none"> - LM- locuire și funcțiuni complementare locuirii UTR T <ul style="list-style-type: none"> - P – spațiu plantat - Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 0+980÷ 1+260	Intravilan: UTR 10 <ul style="list-style-type: none"> - ID/IS – propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție si depozitare, spatii servicii și comert UTR T <ul style="list-style-type: none"> - Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 1+260÷ 1+300	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none"> - TE– zonă echipare edilitară - Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 1+300 ÷ 1+420	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none"> - ID/IS – zonă mixtă unități de producție si depozitare, spatii servicii și comert - TA - zonă terenuri cu ape
intre km 1+420 ÷ 1+900	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none"> - TA - zonă terenuri cu ape - TE– zonă echipare edilitară UTR M1 <ul style="list-style-type: none"> - IS/P – subzonă mixtă de reconversie urbană pol de activități (instituții, servicii, comerț și spații verzi)
intre km 2+480÷5+360	Intravilan: UTR 11, 12,13 <ul style="list-style-type: none"> - LM - locuire și funcțiuni complementare locuirii UTR T <ul style="list-style-type: none"> - TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate
intre km 5+360÷5+820	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none"> - TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate

între km 5+820÷5+905	Intravilan: UTR 9 - Cf- zonă transporturi feroviare - P – zonă spații plantate - LM - locuire și funcțiuni complementare locuirii
----------------------	---

Zonele funcționale sensibile pe parcursul accesului rutier complementar de descărcare propus, sunt zonele funcționale LM – locuire și funcțiuni complementare locuirii, unde se au în vedere amenajarea unor bariere fonice.

Vecinătatea cu zone funcționale destinate locuirii vor fi între km 0+280÷ 0+401, 0+620 ÷ 0+980, km 2+480÷5+360 și între km 5+820÷5+905.

Pe sectoarele de drum învecinate cu zona pentru transporturi feroviare Cf, accesul rutier complementar de descărcare A3, este situat în zona de siguranță a CFR stabilită conform legislației în vigoare.

Prin PUZ, pentru zona Cr și Tc, se instituie o zonă de protecție de 22,0 m față de limita zonei de siguranță, conform Planului de Reglementari Urbanistice.

În zona de protecție a zonei Cr și Tc, autorizațiile de construire vor fi emise cu avizul favorabil al administratorului drumului.

Împrejuririle se vor amplasa în afara zonei de siguranță a drumului din subzona funcțională Cr și Tc.

Amplasarea față de drumul "Acces complementar de descărcare A3"

- Retragerea minimă obligatorie a construcțiilor față zona de siguranță = 22,0 m
- Retragerea minimă obligatorie a gardurilor față zona drumului propus = 13,0 m
- Lucrările de autorizare a construcțiilor în limita zonei de protecție de 22 m din ax a drumului propus se va face numai cu avizul administratorului drumului și cu respectarea normelor tehnice de proiectare, construcție și exploatare în vigoare.

Amplasarea față de aliniament

- Se vor respecta retragerile minime obligatorii față de zona de siguranță de 22,0 m.
- Se poate autoriza amplasarea construcțiilor noi la minim 10,0 m doar cu avizul administratorului drumului.
- Pentru restul drumurilor din zona reglementată, se vor respecta retragerile față de aliniament reglementate prin PUG sau conform legislației și normativelor în vigoare la data emiterii autorizației de construire.

Amplasarea în interiorul parcelei

- se vor respecta retragerile reglementate prin PUG.

Indicatori Urbanistici Propusi Prin PUZ în UTR T

Cr – zonă acces complementar de descărcare A3 în intravilan - conform normelor tehnice în vigoare

Cf – zona transporturi feroviare -conform normelor tehnice în vigoare

TA / P – zonă terenuri cu ape și spații plantate -POT maxim = 10%, CUT maxim = 0,1 Adc/ mp teren, H maxim = 5,0 m sau conform normelor tehnice în vigoare.

TE - zonă echipare edilitară – conform normelor tehnice în vigoare

ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție și depozitare, spații servicii și comerț - POT maxim = 70%, CUT maxim = 1,5 Adc/ mp teren, H maxim = 8,0 m.

EXTRAVILAN

Prezentul PUZ a obținut:

- aviz CONSILIUL JUDETEAN PRAHOVA nr.15/04.02.2023

În temeiul, OUG 57/2019, Cod administrativ, art.129 alin 2, lit(c), art.136 alin. 1 și 8, art.196 alin. 1 lit.(a) și art. 243 alin. 1, lit.(a); Legii nr. 350/2001(r) privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul,

propunem

Consiliului Local al orașului Comarnic

- Aprobarea Planului Urbanistic Zonal - ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3 COMARNIC.

BIROU URBANISM

PICIOREA CĂTĂLIN

ROMÂNIA
 Județul PRAHOVA.
 Primăria Municipiului/Orașului/Comunei COMARNIC
 Arhitect-șef

Ca urmare a cererii adresate de¹⁾ CONSILIUL JUDETEAN PRAHOVA., cu domiciliul/sediul²⁾ în județul PRAHOVA, municipiul/orașul/comuna PLOIESTI, satul -, sectorul -, cod poștal, str. REPUBLICII nr. 2-4, bl.-, sc.-, et.-, ap., telefon/fax .-, e-mail, înregistrată la nr. din 20,

în conformitate cu prevederile **Legii nr. 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, se emite următorul:

AVIZ FAVORABIL

Nr. **13660**.din **04.12.2023**

pentru Planul urbanistic zonal - **ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3 COMARNIC**

generat de imobilul⁴⁾ Oraș Comarnic, județul Prahova - NC 22170, NC 21966, NC 22173, NC 21967, NC 22174, NC 21951, NC 22188, NC 22193, NC 22169, NC 22175, NC 22362, NC 22194, NC 22407, NC 22494, NC 22408, NC 22915, NC 22734, NC 22176, NC 23455, NC 23241, NC 23239, NC 23263, NC 25808, NC 25839 (Strada Ghiosesti – PCT Prundului), NC 25833 (Strada Ghiosesti – PCT „Toplita”), NC 20037, NC 21082, NC 21570, NC 21639, NC 21742, NC 21197, NC 21452, NC 21721, NC 22393, NC 22886, NC 22682, NC 22406, NC 25098, NC 24262, NC 25735, NC 24975, NC 22887, NC 25709, NC 24914, NC 24974, NC 26130, NC 24913, NC 26191, NC 26097, NC 26129, NC 26142, NC 22029, NC 20311, NC 20312, NC 23126, NC 23133, NC 23138, NC 23135, NC 23127, NC 24446 (Cale ferata Bucuresti-Brasov), NC 1318 (cale ferata Campina-Comarnic), PAraul Valea Cernica, Valea Mesteacnu, Raul Prahova, DC 119, DN1, DJ 101S, Strada Podul lui Neag

Inițiator: **UAT Județul Prahova**

Proiectant: **BTFARCH RO COMPANY SRL**

Specialist cu drept de semnătură RUR: **Urb. Mariana Uglea**

Amplasare, delimitare, suprafață zona studiată în P.U.Z.: Documentatia are drept obiectiv elaborarea P.U.Z. in vederea stabilirii regimului juridic, economic si tehnic al terenului necesar pentru realizarea unei variante de ocolire a orasului Comarnic necesara pentru cresterea capacitatii de trafic de tranzit pe tronsonul din DN1 aflat pe Valea Prahovei, precum si stabilirea coridorului si suprafetelor de teren ce urmeaza a fi expropriate, ele fiind afectate de traseul noului drum, terenuri ce apartin atat domeniului public cat si a altor detinatori de drept.

Zona se reglementeaza pe o lungime totala de 5.905m:

- Inceput traseu - leșire din DJ101R prin stanga km 86+350
- Final traseu – intrare în DN1 km 111+350 prin stânga

• **Prevederi P.U.G. - R.L.U. aprobate anterior:**

Conform P.U.G. oraș Comarnic, terenul studiat prin PUZ traversează atât teritoriul intravilan cat si extravilanul Unității Administrativ Teritoriale Comarnic.

Pe zona de intravilan zona studiată se suprapune peste următoarele unități teritoriale de referință:

UTR 4. Zona industrială

Funcțiunea dominantă: I – zonă unități industriale

Funcțiuni complementare: Cr- subzone căi de comunicație rutieră

Pp – subzone perdele de protecție

POT = 70%

CUT = 0,9

UTR 10. GHIOSESTII DE JOS (TOPLITA)

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: Cr- subzone căi de comunicație rutieră

POT = 15%

CUT = 1,5

UTR 12. GHIOSESTII DE SUS

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare

Funcțiuni complementare: IS –subzonă instituții și servicii publice
Imc – subzona industria materialelor de construcții
As – subzona unităților agricole
GC – subzona gospodărie comunala
TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara
Cr – subzone căi de comunicație rutieră
TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape
POT = 15%
CUT = 1,5

UTR 13. PODUL LUI NEAG

Funcțiunea dominantă: LMr - zonă de locuințe și funcțiuni complementare
Funcțiuni complementare: IS –subzonă instituții și servicii publice
Imc – subzona industria materialelor de construcții
As – subzona unităților agricole
GC – subzona gospodărie comunala
TE – subzone pentru echipare tehnico-edilitara
Cr- subzone căi de comunicație rutieră
TA – subzone terenuri aflate permanent sub ape
POT = 15%
CUT = 1,5

UTR M1 – Subzona mixtă de reconversie urbană (parc de activități, pol urban)

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comert cu amanuntul, activitati manufacturiere si nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agentii de turism, restaurant, baruri, cofetarii, cafenele, sport si recreere in spatii acoperite, parcaje la sol, spatii libere pietonale, locuințe, spatii verzi amenajate, accese pietonale si carosabile, retele tehnico-edilitare

UTR M2 – Subzona mixtă, predominant rezidențiala

Funcțiuni admise: instituții, servicii și echipamente publice, sedii de firme, servicii sociale, lacasuri de cult, comert cu amanuntul, activitati manufacturiere si nepoluante, depozitare mic-gros, pensiuni, agentii de turism, restaurant, baruri, cofetarii, cafenele, sport si recreere in spatii acoperite, parcaje la sol, spatii libere pietonale, locuințe, spatii verzi amenajate, accese pietonale si carosabile, retele tehnico-edilitare.

UTR T - Zona aferenta traseului autostrazii si zonei de protectie

Funcțiuni admise: căi de comunicație rutieră si construcțiile eferente, indicatoare de semnalizare a circulatiei și alte dotari pentru siguranta circulației; supratraversari pietonale, viaducte, pasaje denivelate tuneluri etc.; Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

UTR V – Zona spațiilor verzi, perdele de protecție

Funcțiuni admise: Spații verzi amenajate; Lucrări de terasamente, construcții de apărare și consolidare.

Prin prezenta documentație se reglementează zona funcțională aferentă amenajării accesului rutier complementar descărcare A3.

Zona aferentă amenajării accesului rutier complementar descărcare A3, va traversa UAT oraș Comarnic atât pe zona de extravilan cat si pe zona de intravilan.

Zone Funcționale propuse pentru zona studiată prin PUZ, corelate cu zonele funcționale reglementate prin PUG oraș Comarnic:

PROPUS PRIN P.U.Z.

UTR T

Cr – zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan
Cf – zona transporturi feroviare
TA / P – zonă terenuri cu ape și spații plantate
TE - zonă echipare edilitară
ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție si depozitare, spatii servicii și comert
EXTRAVILAN
Tc - zonă acces complementar de descărcare A3 in intravilan

INTRAVILAN CONFORM P.U.G.

UTR 10

LM – zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

UTR 12

LM – zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

UTR 13

LM – zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

UTR M1

IS/P – subzonă mixtă de reconversie urbană pol de activități (instituții, servicii, comerț și spații verzi)

P – subzonă pentru spațiu plantat amenajat, parcuri de agrement

UTR V

P- zona spațiilor verzi, perdele de protecție

UTR 9

Cf – zona transporturi feroviare

LM - zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare

P – subzonă pentru spațiu plantat cu rol de protecție

DN1 – zona căi comunicații rutiere aferentă drumului național DN1

Zona accesului rutier complementar descărcare A3 (Cr, Tc) se va învecina cu următoarele zone functionale:

intre km 0+000 ÷ 0+280	Extravilan: <ul style="list-style-type: none">- Pădure- Zonă verde- Zonă CFR
intre km 0+280 ÷ 0+401	Intravilan: UTR 10 <ul style="list-style-type: none">- LM- locuire și funcțiuni complementare locuirii Extravilan: <ul style="list-style-type: none">- Zonă CFR
intre km 0+401 ÷ 0+620	Extravilan: <ul style="list-style-type: none">- Zonă verde- Zonă CFR
intre km 0+620 ÷ 0+980	Intravilan: UTR 10 <ul style="list-style-type: none">- LM- locuire și funcțiuni complementare locuirii UTR T <ul style="list-style-type: none">- P – spațiu plantat- Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 0+980 ÷ 1+260	Intravilan: UTR 10 <ul style="list-style-type: none">- ID/IS – propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție și depozitare, spații servicii și comerț UTR T <ul style="list-style-type: none">- Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 1+260 ÷ 1+300	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none">- TE– zonă echipare edilitară- Cf - zonă transporturi feroviare
intre km 1+300 ÷ 1+420	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none">- ID/IS – zonă mixtă unități de producție și depozitare, spații servicii și comerț- TA - zonă terenuri cu ape
intre km 1+420 ÷ 1+900	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none">- TA - zonă terenuri cu ape- TE– zonă echipare edilitară UTR M1 <ul style="list-style-type: none">- IS/P – subzonă mixtă de reconversie urbană pol de activități (instituții, servicii, comerț și spații verzi)
intre km 2+480 ÷ 5+360	Intravilan: UTR 11, 12, 13 <ul style="list-style-type: none">- LM - locuire și funcțiuni complementare locuirii UTR T <ul style="list-style-type: none">- TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate
intre km 5+360 ÷ 5+820	Intravilan: UTR T <ul style="list-style-type: none">- TA / P - zonă terenuri cu ape și spații plantate
intre km 5+820 ÷ 5+905	Intravilan: UTR 9

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">- Cf- zonă transporturi feroviare- P – zonă spații plantate- LM - locuire și funcțiuni complementare locuirii |
|--|---|

Zonele funcționale sensibile pe parcursul accesului rutier complementar de descărcare propus, sunt zonele funcționale LM – locuire și funcțiuni complementare locuirii, unde se au în vedere amenajarea unor bariere fonice.

Vecinătatea cu zone funcționale destinate locuirii vor fi între km 0+280÷ 0+401, 0+620 ÷ 0+980, km 2+480÷5+360 și între km 5+820÷5+905.

Pe sectoarele de drum învecinate cu zona pentru transporturi feroviare Cf, accesul rutier complementar de descărcare A3, este situat în zona de siguranță a CFR stabilită conform legislației în vigoare.

Prin PUZ, pentru zona Cr și Tc, se instituie o zonă de protecție de 22,0 m față de limita zonei de siguranță, conform Planului de Reglementari Urbanistice.

În zona de protecție a zonei Cr și Tc, autorizațiile de construire vor fi emise cu avizul favorabil al administratorului drumului.

Împrejuririle se vor amplasa în afara zonei de siguranță a drumului din subzona funcțională Cr și Tc.

Amplasarea față de drumul "Acces complementar de descărcare A3"

- Retragera minimă obligatorie a construcțiilor față zona de siguranță = 22,0 m
- Retragera minimă obligatorie a gardurilor față zona drumului propus = 13,0 m
- Lucrările de autorizare a construcțiilor în limita zonei de protecție de 22 m din ax a drumului propus se va face numai cu avizul administratorului drumului și cu respectarea normelor tehnice de proiectare, construcție și exploatare în vigoare.

Amplasarea față de aliniament

- Se vor respecta retragerile minime obligatorii față de zona de siguranță de 22,0 m.
- Se poate autoriza amplasarea construcțiilor noi la minim 10,0 m doar cu avizul administratorului drumului.
- Pentru restul drumurilor din zona reglementată, se vor respecta retragerile față de aliniament reglementate prin PUG sau conform legislației și normativelor în vigoare la data emiterii autorizației de construire.

Amplasarea în interiorul parcelei

- se vor respecta retragerile reglementate prin PUG.

Indicatori Urbanistici Propusi Prin PUZ în UTR T

Cr – zonă acces complementar de descărcare A3 în intravilan - conform normelor tehnice în vigoare

Cf – zona transporturi feroviare -conform normelor tehnice în vigoare

TA / P – zonă terenuri cu ape și spații plantate -POT maxim = 10%, CUT maxim = 0,1 Adc/ mp teren, H maxim = 5,0 m sau conform normelor tehnice în vigoare.

TE - zonă echipare edilitară – conform normelor tehnice în vigoare

ID/IS - propunere reconversie funcțională zonă mixtă unități de producție și depozitare, spații servicii și comerț - POT maxim = 70%, CUT maxim = 1,5 Adc/ mp teren, H maxim = 8,0 m.

EXTRAVILAN

Tc - zonă acces complementar de descărcare A3 în intravilan - conform normelor tehnice în vigoare

Comisia tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism a eliberat punctul de vedere nr.15/04.12.2023 pentru Planul urbanistic zonal și Regulamentul local de urbanism aferent acestuia -ACCES RUTIER COMPLEMENTAR DESCARCARE A3 -COMARNIC

Prezentul aviz este valabil numai împreună cu planșa de reglementări anexată și vizată spre neschimbare.

Elaboratorul și beneficiarul P.U.Z. răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în P.U.Z. care face obiectul prezentului aviz, în conformitate cu art. 63 alin. (2) lit. g) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

Prezentul aviz este un aviz tehnic și poate fi folosit numai în scopul aprobării P.U.Z.

Documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de construire (DTAC) se poate întocmi numai după aprobarea P.U.Z. și cu obligativitatea respectării întocmai a prevederilor acestuia.

Prezentul aviz este valabil de la data emiterii sale pe toată durata de valabilitate a certificatului de urbanism nr.142 . din 21.12.2022, emis de oras COMARNIC

Arhitect-șef**),
Picioarea Catalin

Picioarea





ROMANIA
JUDEȚUL PRAHOVA
ORASUL COMARNIC
PRIMARIA

Nr.13711/05.12.2023

AVIZ,

Secretarul general al orasului Comarnic, judetul Prahova, abilitat de dispozițiile art.243, alin (1), lit “a” din O.U.G. 57/2019 privind Codul administrativ, analizand referatul de aprobare nr.13709/05.12.2023 al domnului primar ec.Sorin Nicolae Popa ,raportul de specialitate nr.13/05.12.2023 al Serviciului Urbanism, Cadastru, Amenajarea Teritoriului și Transport Public din cadrul aparatului de specialitate al primarului orașului Comarnic, precum si actele normative care au stat la baza inițierii,de către domnul primar a **Proiectului de hotărâre privind aprobare P.U.Z. ” Acces rutier complementar descărcare A3 Comarnic”**, acordă **AVIZ FAVORABIL** din punct de vedere al legalității , având în vedere prevederile art.25.art.47 și art.56 din Legea 350/2001r1 privind amenajarea teritoriului și urbanismului republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului MDRT nr.2701/2010 privind metodologia de consultare și informarea publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare și urbanism și prevederile art.129 alin.(6) lit.c și art.196 alin.(1) lit.”a”, din OUG 57/2019 -Codul Administrativ;

Secretar General Oraș,

jr.Ioana Marilena Velcea

Primaria Oras Comarnic
Str. Republicii nr.104, Jud. Prahova
TELEFON: 0244 360076 FAX: 0244 360076 0244 390932
www.primariacomarnic.ro
E-Mail: info@primariacomarnic.ro