

STUDIU DE CIRCULATII

BENEFICIAR

PRIMARIA ORASULUI AZUGA

PROIECTANT GENERAL

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

CONTRACT nr. 17769/23.11.2021
București 2022

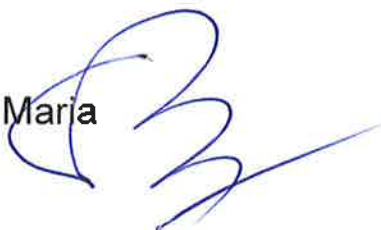
LISTA DE SEMNĂTURI

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

PROIECTANȚI:

sef proiect

Ing. Predusca Maria



elaboratori

Urb. Pantea Valeriu

Arh. Pastrav Ioana

St urb. Paidiu Petre Sebastian



STUDIU DE CIRCULATII

Beneficiar: **PRIMARIA ORASULUI AZUGA**

Proiectant general: **S.C. PPS IMOB URBAN S.R.L.**

Nr. Contract: **17769/23.11.2021**

BORDEROU

PIESE SCRISE

1. FOAIE DE CAPAT
2. LISTA DE SEMNATURI
3. MEMORIU TEHNIC ETAPA I SI ETAPA II
4. MEMORIU TEHNIC ETAPA III SI ETAPAIV

PIESE DESENATE

- | | |
|---|--------------|
| 1. INCADRARE IN PATN | scara – |
| 2. INCADRARE IN PATJ
sectiunea cai de comunicatii si interventii ulterioare | scara – |
| 3. ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE A RETELEI DE STRAZI
DISFUNCTIONALITATI MAJORE DE CIRCULATII | scara 1:5000 |
| 4. DIAGrame DE TRAFIC | scara – |
| 5. PROPUNERE CIRCULATII | scara 1:5000 |

PROIECTANT GENERAL

SC PPS IMOB URBAN SRL
RC J40/16223/29.08.2007
CUI 22330298
TEL 0799791465;0754679417
E-MAIL: paidiua@yahoo.com

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

MEMORIU TEHNIC

ETAPA I si ETAPA II

COLECTIV DE ELABORARE STUDIU DE CIRCULATII

Ing. Predusca Maria	sef proiect
Urb. Pantea Valeriu	elaborare
Arh. Pastrav Ioana	elaborare
St urb. Paidiu Petre Sebastian	elaborare

CUPRINS

MEMORIU GENERAL	3
1 INTRODUCERE	4
Date de recunoastere a documentatiei	4
obiectul lucrarii	4
surse documentare	4
2 GENERALITATI ASUPRA CADRULUI DE INTOCMIRE A STUDIULUI	5
Conceptul de abordare al studiului	5
descrierea studiului	5
etapele studiului	5
circulatia majora in teritoriu	8
incadrarea in teritoriul de influenta	8
Incadrarea zonei studiate in Planul de Amenajare a Teritoriului National, sectiunea I	8
Incadrarea zonei studiate in Regiunea sud Muntenia-Planul de Amenajare a Teritoriului Judetean	9
Incadrarea zonei studiate in MPGT – Master Planul General de Transport al Romaniei	10
Parametrii social-economici	10
Zonele generatoare si polarizatoare de trafic	10
Caracteristicile traficului existent si al factorilor determinanti	11
DISFUNCTIONALITATI – PROPUNERI DE IMBUNATATIRE	12

MEMORIU TEHNIC

ETAPA I si ETAPA II

1. INTRODUCERE

DATE DE RECUNOASTERE A INVESTITIEI

Denumirea lucrării : **Studiul de circulații pentru orașul Azuga**
Beneficiar : **Primăria Orașului Azuga**
Proiectant : **PPS Imob Urban SRL**
Data elaborării : **decembrie 2021**

1.1 Obiectul lucrării

STUDIUL DE CIRCULATII PENTRU ORASUL AZUGA stabileste obiectivele si actiunile de dezvoltare ale cailor de comunicatii la nivelul orasului pentru urmatoorii 10 ani. In urma studiului si a propunerilor de solutionare a categoriilor de probleme, materialul ofera instrumente de lucru necesare elaborarii, aprobarii cat si aplicarii Planului Urbanistic General in urmatoarele domenii : proiectare, studii de fezabilitate, strategii de dezvoltare, administratie centrala si locala, agenti economici, colectivitati sau persoane particulare beneficiare.

1.2 Surse de documentare

Intocmirea studiului s-a efectuat cu aplicarea urmatoarelor normative tehnice:

- C 242/1993 – „Normativul de elaborare a studiilor de circulatie din localitati si teritoriul de influenta”;
- Ordin AND 20/2001 – „Instructiuni tehnice pentru recensaminte, masuratori, sondaje si anchete de circulatie in localitati si teritoriul de influenta”;
- STAS 10795/1-1995 – „Metode de investigare a circulatiei”;
- P132/1993 – „Normativ pentru proiectarea parcajelor”;
- STAS 10144/1-90 – „Strazi. Profiluri transversale. Prescriptii de proiectare”;
- STAS 10144/2-91 – „Strazi. Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prescriptii de proiectare.”;
- STAS 10144/3-91 – „Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare.”
- STAS 10144/4-83 – „Amenajarea intersectiilor de strazi. Clasificare si prescriptii de proiectare”;
- STAS 10144/5-89 – „Calculul capacitatii de circulatie a strazilor”;
- STAS 10144/6-89 – „Calculul capacitatii de circulatie a intersectiilor de strazi”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 49/1998 – „Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane”;
- STAS 2900-89 – „Latimea drumurilor”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 44/1998 – „Norme tehnice privind protectia mediului ca urmare a impactului drum - mediu inconjurator”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1296/2017 – „Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017 – „Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”;
- SR 7348/2001 – „Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacitatii de circulatie”;

- Legea nr. 350/2001 – „Privind amenajarea teritoriului si urbanismul”;
- Ordonanta nr. 43/1997 – „Privind regimul drumurilor”, modificata si completata cu OUG nr. 16/2020;
- Legea nr. 50/1991 – republicata, privind autorizarea constructiilor;
- HGR 525/1996 de aprobare a Regulamentului General de Urbanism

2. GENERALITATI ASUPRA CADRULUI DE INTOCMIRE A STUDIULUI

2.1 Conceptul de abordare al studiului

MOBILITATEA IN MEDIUL URBAN SI PERI-URBAN

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

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

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

2.2 Descrierea studiului

Prezentul studiu de circulatie se intocmeste pentru evaluarea conditiilor de trafic actuale si pentru a putea stabili solutiile optime de dezvoltare a infrastructurii rutiere a orasului Azuga.

Factorul circulatie a fost intotdeauna elementul prin care activitatea manifestata pe un teritoriu mai intins sau mai restrans si-a gasit posibilitatea de desfasurare si valorificare. Stabilirea corecta a retelei stradale semnificative necesita pe langa considerente de ordin urbanistic, cunoasterea circulatiei actuale si de perspectiva de pe fiecare artera de circulatie mai importanta.

Etape de studiu

I. CIRCULATIA MAJORA IN TERITORIU

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

II: CIRCULATIA LOCALA (INTRAVILAN)

- Situatia actuala : reseaua de strazi principale categoria II si III si secundare categoria IV (centralizator strazi, caracteristici structura si elemente geometrice,

trotuare, piste de ciclisti, rigole), populatia, zone generatoare si polarizatoare de trafic, transport in comun rutier si pe C.F.;

- Trafic pe retea locala de circulatie: sondaje de trafic (masuratori de trafic cate o ora pentru fiecare punct, valorile obtinute astfel se vor transforma in vehicule etalon)

- Disfunctionalitati: strazi pietruite sau de pamant, intersectii nesemnalizate, strazi pe pante mari, traversarea DN1, poluare fonica de-a lungul DN1, trafic tranzit greu semnificativ pe DN1, locuri de parcare insuficiente, etc.

- Situatia in perspectiva de 10 ani (proгноza trafic, propuneri): structura, dimensionare si organizarea circulatiei (trasee strazi noi, legatura intre DN1 si DN1A, strazi cu sens unic, accese rutiere si pietonale traseu teleski-telecabina), dotari necesare circulatiei si echiparea tehnica (semnalizare intersectii si treceri de pietoni, amenajare trotuare si piste de ciclisti, iluminat strazi si intersectii, protectia impotriva poluarii fonice a DN1, plantatii de protectie, etc).

III. CONCLUZII, PRIORITATI, ETAPIZARE

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

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

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

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

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

In conformitate cu directiile strategice de dezvoltare pentru PUG au reesit urmatoarele aspecte:

Nr. de ordine o.u.p	denumirea obiectivului de utilitate publică	bugetul de realizare
1	a) drum de legătura DN1 -DN1A prin tuneluri a1) completarea circulațiilor cu tronsoane de străzi, parcaje, trotuare semne de circulație etc a2) realizarea unui drum cu caracter de drum național care dublează DN1 A în localitățile Bușteni și Azuga	Local, județean și fonduri externe
2	b) realizarea PUG cu reglementări diferențiate între zona turistică și zona rezidențială	local
3	c) PUZ-uri importante pentru primărie	local
4	d) zonarea fiscală	local
5	e) extinderea rețelelor de apă conform etapei de dezvoltare	Local și județean
6	f) extinderea rețelelor de canalizare conform etapei de dezvoltare	Local și județean
7	g) drumul de nord al orașului legat cu DN1 printr-un melc vertical	județean si externe
8	h) înființare unor părți noi în domeniul schiabil Azuga pe versanți cu expunere nordică hh) drum pe cablu de jos până în creastă	Local, județean și fonduri externe
9	i) drum pe cablu pe creastă	Local și județean
10	j) drumuri pietonale și trasee de biciclete pe lângă ape în intravilan j1) tratarea peisagistică a apelor de suprafață	Local și județean
11	l) tratarea peisagistică imaginii echipamentelor electrice și reclamelor în lungul DN1	local
12	m) tratarea peisagistică imaginii echipamentelor electrice și reclamelor în lungul DN1	Local și județean
13	n) realizarea PUG cu reglementări diferențiate între zona turistică și zona rezidențială	local
14	o) PUZ-uri importante pentru primărie oo) PUZ-uri nefinalizate de primărie se vor înscrie în PUG cu toți indicatorii urbanistici pentru a fi autorizate direct oo) PUZ-ul amplasat în zone inundabile se vor înscrie în PUG cu toți indicatorii urbanistici pentru zona de locuințe lacustre și cu reglementări speciale pentru rețele și circulații.	local

3. Circulația majoră în teritoriu

În teritoriul administrativ al orașului Azuga există un drum național (DN1) și un drum județean (DJ 129) și se propune încă un drum de tip DN (ocolitoarea DN1), și o legătură DN1-DN1A. Se propune de asemenea ca pe un tronson în oraș DJ 129 să aibă un profil de 4 benzi între două giratori.

3.1 Incadrarea in teritoriul de influenta

- Orasul Azuga este situat in nordul extrem al judetului Prahova, in muntii Baiului, la limita cu judetul Brasov, pe cursul superior al raului Prahova, acolo unde primeste apele afluentului Azuga.
- Este strabatut de soseaua nationala DN1-E60 (Bucuresti-Brasov) si de calea ferata Bucuresti-Brasov, deservita de statia Azuga.
- Teritoriul administrativ al orasului Azuga se invecineaza cu:
 - la nord – Limita judetPrahova/Brasov, localitatea Predeal
 - la sud – vest – localitatea Busteni
 - la sud – est – localitatea Valea Doftanei.

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

A. DIRECTII DE DEZVOLTARE A RETELEI DE CAI RUTIERE

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

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

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

B. DIRECTII DE DEZVOLTARE A RETELEI DE CAI FERUVIARE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Master Planul se concretizeaza intr-o lista de proiecte prioritizate pe moduri de transport si orizonturi de timp.

In cadrul identificarii prioritatilor de dezvoltare a retelei de drumuri, MPGT defineste cinci coridoare de conectivitate nationala intre principalele regiuni de dezvoltare ale Romaniei, „dar si in lungul unor aliniamente care sa conecteze polii de crestere economica si centrele industriale ale Romaniei (cele existente sau potentiale). O atentie deosebita in identificarea si analiza coridoarelor de conectivitate s-a acordat conexiunii acestora cu coridoarele de transport din țările vecine dar și cu cele dezvoltate la nivel continental. Din aceasta perspectiva, au fost stabilite cinci coridoare cheie la nivel national si mai multe intercoridoare care sa asigure nevoia de conectivitate a populatiei si a mediului de afaceri, care stau la baza identificarii proiectelor din sectorul rutier”, dupa cum urmeaza:

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

Variantele de ocolire Busteni si Azuga ofera accesibilitate coridorului prioritar OR1, care are rolul de a creste viteza de deplasare intre Comarnic si Predeal.

3.5 Parametrii social-economici

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

Partiile amenajate din Azuga sunt:

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

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

Azuga dispune de o telegondolă inaugurată la sfârșitul anului 2007, care oferă acces din punctul superior către toate părțile din stațiune. Există de asemenea și instalații de teleschi, miniteleschi și babyschi. În anul 2018, numărul turiștilor a fost de 20717 de persoane, din care 837 au fost turiști străini.

Fata de cele existente se propune o dezvoltare cu 1/3 lungime de partii, o telegondola si un telescaun

3.6 Zonele generatoare si polarizatoare de trafic

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

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

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

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

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

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

In localitatea Azuga se suprapun trei categorii de trafic:

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

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

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

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

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

Surse secundare generatoare de trafic sunt:

- circulatia cu caracter de aprovizionare
- circulatia turistica sezoniera.

3.6 Caracteristicile traficului existent si al factorilor determinanti

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

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

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

- biciclete si motociclete
- autoturisme
- microbuze, autospeciale
- autocamionete si autospeciale cu maxa maxima autorizata cel mult 3,5 tone
- autocamioane si derivata cu 2 axe
- autocamioane si derivata cu 3 sau 4 axe
- autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 axe, remorchere cu trailer
- autobuze
- tractoare cu/fara remorca si vehicule speciale
- autocamioane cu remorca (tren rutier)
- vehicule cu tractiune animala.

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

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

Totodata, CESTRIN opereaza doua tipuri de echipamentele de contorizare automata a traficului, si anume:

Contori totalizatori (ISAF)

Contori înregistratori, de doua categorii :

- tip PEEK ADR 3000 pentru înregistrarea selectiva si cantarirea din mers a vehiculelor
- tip PEEK ADR 2000 de inregistrare selectiva.

In vecinatatea zonei studiate contorii sunt amplasati astfel:

- Canton Sinaia : km 121+926, contor ISAF, post 8;
- Predeal: km 139+702, contor automat PEEK ADR 2000, post 5481;
- Timisu de Sus: km 149+450, contor ISAF, post 537.

Analiza rezultatelor contorilor clasificatori PEEK pe intervalul 2010-2017 arată următoarele trenduri de evoluție pe clase de vehicule:

- traficul mediu de autoturisme a crescut cu 24,5%
- traficul mediu de autocamioane a crescut cu 20%
- traficul mediu de autovehicule articulate (camioane de tip TIR) a crescut cu 13,4%
- traficul mediu de autobuze a crescut cu 22,8%.

NIVELUL DE SERVICIU PE RETEAUA ACTUALA DE DRUMURI SI PERSPECTIVA –
PAG. 132 DIN ST. TRAFIC VO AZUGA-BUSTENI

3. DISFUNCTIONALITATI – PROPUNERI DE IMBUNATATIRE

I. VARIANTA OCOLITOARE AZUGA – BUSTENI

DN1 este drumul national european din Romania (E60 Bucuresti-Brasov, E68 Brasov-Sibiu) care face legatura între Bucuresti si Sibiu.

Legatura între Bucuresti si Brasov este asigurata în prezent de doua drumuri national pe DN1 si DN1A. Pe tronsonul Bucuresti - Brasov apar de multe ori aglomerari în trafic din cauza faptului ca DN1 se foloseste de asemenea pentru a ajunge la ambele aeroporturi ale Bucurestiului (Henri Coanda — Otopeni si Baneasa), cat si pe Valea Prahovei, atractie turistica.

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

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

In situatia existenta, circulatia între punctul de start al variantei ocolitoare pe DN1, km 128+300, si punctul de final pe DN1, la km 136+100, se desfasoară cu dificultati foarte mari,

formandu-se cozi de asteptare foarte lungi, in special în zilele de vineri, sambata si duminica, precum si in perioadele sarbatorilor legale.

Principalele probleme ale circulatiei pe drumul existent, sunt urmatoarele:

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

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

II. REALIZARE PASAJ RUTIER LA INTERSECTIA DN1 CU STRADA PRAHOVEI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DN1, din punct de vedere functional, este incadrat ca drum national european (E), drum clasa tehnica III (Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017).

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

legatura va iesi din DN1 la km 135+850 si va intra in DN1A la Poiana Sasilor si Bradet

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

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

sef proiect
Ing. Predusca Maria

elaboratori
Urb. Pantea Valeriu
Arh. Pastrav Ioana
St urb. Paidiu Petre Sebastian

PROIECTANT GENERAL

SC PPS IMOB URBAN SRL
RC J40/16223/29.08.2007
CUI 22330298
TEL 0799791465;0754679417
E-MAIL: paidiua@yahoo.com

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

MEMORIU TEHNIC
ETAPA III si IV

COLECTIV DE ELABORARE STUDIU DE CIRCULATII

Ing. Predusca Maria	sef proiect
Urb. Pantea Valeriu	elaborare
Arh. Pastrav Ioana	elaborare
St urb. Paidiu Petre Sebastian	elaborare

CUPRINS

MEMORIU GENERAL

3

III. CONCLUZII, PRIORITATI, ETAPIZARE

CONCLUZIILE ANALIZEI SITUATIEI EXISTENTE SI A DISFUNCTIONALITATILOR
PRIORITATI. ETAPIZARE
PLANUL DE ACTIUNE

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

MEMORIU TEHNIC

ETAPA III si IV

1. INTRODUCERE

DATE DE RECUNOASTERE A INVESTITIEI

Denumirea lucrării : **Studiul de circulatii pentru orasul Azuga**
Beneficiar : **Primaria Orasului Azuga**
Proiectant : **PPS Imob Urban SRL**
Data elaborării : **decembrie 2021**

1.1 Obiectul lucrării

STUDIUL DE CIRCULATII PENTRU ORASUL AZUGA stabileste obiectivele si actiunile de dezvoltare ale cailor de comunicatii la nivelul orasului pentru urmatoorii 10 ani. In urma studiului si a propunerilor de solutionare a categoriilor de probleme, materialul ofera instrumente de lucru necesare elaborarii, aprobarii cat si aplicarii Planului Urbanistic General in urmatoarele domenii : proiectare, studii de fezabilitate, strategii de dezvoltare, administratie centrala si locala, agenti economici, colectivitati sau persoane particulare beneficiare.

1.2 Surse de documentare

Intocmirea studiului s-a efectuat cu aplicarea urmatoarelor normative tehnice:

- C 242/1993 – „Normativul de elaborare a studiilor de circulatie din localitati si teritoriul de influenta”;
- Ordin AND 20/2001 – „Instructiuni tehnice pentru recensaminte, masuratori, sondaje si anchete de circulatie in localitati si teritoriul de influenta”;
- STAS 10795/1-1995 – „Metode de investigare a circulatiei”;
- PI32/1993 – „Normativ pentru proiectarea parcajelor”;
- STAS 10144/1-90 – „Strazi. Profiluri transversale. Prescriptii de proiectare”;
- STAS 10144/2-91 – „Strazi. Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prescriptii de proiectare.”;
- STAS 10144/3-91 – „Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare.”
- STAS 10144/4-83 – „Amenajarea intersectiilor de strazi. Clasificare si prescriptii de proiectare”;
- STAS 10144/5-89 – „Calculul capacitatii de circulatie a strazilor”;
- STAS 10144/6-89 – „Calculul capacitatii de circulatie a intersectiilor de strazi”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 49/1998 – „Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane”;
- STAS 2900-89 – „Latimea drumurilor”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 44/1998 – „Norme tehnice privind protectia mediului ca urmare a impactului drum - mediu inconjurator”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1296/2017 – „Norme tehnice privind proiectarea,

- construirea si modernizarea drumurilor”;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017 – „Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”;
- SR 7348/2001 – „Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacitatii de circulatie”;
- Legea nr. 350/2001 – „Privind amenajarea teritoriului si urbanismul”;
- Ordonanta nr. 43/1997 – „Privind regimul drumurilor”, modificata si completata cu OUG nr. 16/2020;
- Legea nr. 50/1991 – republicata, privind autorizarea constructiilor;
- HGR 525/1996 de aprobare a Regulamentului General de Urbanism

1. GENERALITATI ASUPRA CADRULUI DE INTOCMIRE A STUDIULUI

1.1 Conceptul de abordare al studiului

MOBILITATEA IN MEDIUL URBAN SI PERI-URBAN

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

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

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

1.2 Descrierea studiului

Prezentul studiu de circulatie se intocmeste pentru evaluarea conditiilor de trafic actuale si pentru a putea stabili solutiile optime de dezvoltare a infrastructurii rutiere a orasului Azuga.

Factorul circulatie a fost intotdeauna elementul prin care activitatea manifestata pe un teritoriu mai intins sau mai restrans si-a gasit posibilitatea de desfasurare si valorificare. Stabilirea corecta a retelei stradale semnificative necesita pe langa considerente de ordin urbanistic, cunoasterea circulatiei actuale si de perspectiva de pe fiecare artera de circulatie mai importanta.

Etape de studiu

I. CIRCULATIA MAJORA IN TERITORIU

- Situatia actuala: legatura la reseaua europeana de transport rutier (coridorul IV pan-european), reseaua de drumuri de importanta nationala, judeteana, comunala (legaturi si lungime) si accesul acestora in localitate.

- Trafic pe reseaua majora de circulatie: recensamant CESTRIN 2015 pentru DN, DJ, DC, fluxuri majore de circulatie.
- Disfunctionalitati: zona turistica si pentru practicarea sporturilor de iarna.
- Situatia in perspectiva de 10 ani (proгноza trafic, propuneri): autostrada Ploiesti-Brasov, legatura DN1-DN1A, etc.

II: CIRCULATIA LOCALA (INTRAVILAN)

- Situatia actuala : reseaua de strazi principale categoria II si III si secundare categoria IV (centralizator strazi, caracteristici structura si elemente geometrice, trotuare, piste de ciclisti, rigole), populatia, zone generatoare si polarizatoare de trafic, transport in comun rutier si pe C.F.;
- Trafic pe reseaua locala de circulatie: sondaje de trafic (masuratori de trafic cate o ora pentru fiecare punct, valorile obtinute astfel se vor transforma in vehicule etalon)
- Disfunctionalitati: strazi pietruite sau de pamant, intersectii nesemnalizate, strazi cu pante mari, traversarea DN1, poluare fonica de-a lungul DN1, trafic tranzit greu semnificativ pe DN1, locuri de parcare insuficiente, etc.
- Situatia in perspectiva de 10 ani (proгноza trafic, propuneri): structura, dimensionare si organizarea circulatiei (trasee strazi noi, legatura intre DN1 si DN1A, strazi cu sens unic, accese rutiere si pietonale traseu teleski-telecabina), dotari necesare circulatiei si echiparea tehnica (semnalizare intersectii si treceri de pietoni, amenajare trotuare si piste de ciclisti, iluminat strazi si intersectii, protectia impotriva poluarii fonice a DN1, plantatii de protectie, etc).

III. CONCLUZII, PRIORITATI, ETAPIZARE CONCLUZIILE ANALIZEI SITUATIEI EXISTENTE SI A DISFUNCTIONALITATILOR PRIORITATI. ETAPIZARE PLANUL DE ACTIUNE

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

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

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

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

In conformitate cu directiile strategice de dezvoltare pentru PUG au reesit urmatoarele aspecte:

Nr. de ordine o.u.p	denumirea obiectivului de utilitate publică	bugetul de realizare
1	a) drum de legătura DN1 -DN1A prin tuneluri a1) completarea circulațiilor cu tronsoane de străzi, parcaje, trotuare semne de circulație etc a2) realizarea unui drum cu caracter de drum național care dublează DN1 A în localitățile Bușteni și Azuga	Local, județean și fonduri externe
2	b) realizarea PUG cu reglementări diferențiate între zona turistică și zona rezidențială	local
3	c) PUZ-uri importante pentru primărie	local
4	d) zonarea fiscală	local
5	e) extinderea rețelelor de apă conform etapei de dezvoltare	Local și județean
6	f) extinderea rețelelor de canalizare conform etapei de dezvoltare	Local și județean
7	g) drumul de nord al orașului legat cu DN1 printr-un melc vertical	județean si externe
8	h) înființare unor părți noi în domeniul schiabil Azuga pe versanți cu expunere nordică hh) drum pe cablu de jos până în creastă	Local, județean și fonduri externe
9	i) drum pe cablu pe creastă	Local și județean
10	j) drumuri pietonale și trasee de biciclete pe lângă ape în intravilan jl) tratarea peisagistică a apelor de suprafață	Local și județean
11	l) tratarea peisagistică imaginii echipamentelor electrice și reclamelor în lungul DN1	local
12	m) tratarea peisagistică imaginii echipamentelor electrice și reclamelor în lungul DN1	Local și județean
13	n) realizarea PUG cu reglementări diferențiate între zona turistică și zona rezidențială	local
14	o) PUZ-uri importante pentru primărie oo) PUZ-uri nefinalizate de primărie se vor înscrie în PUG cu toți indicatorii urbanistici pentru a fi autorizate direct oo) PUZ-ul amplasat în zone inundabile se vor înscrie în PUG cu toți indicatorii urbanistici pentru zona de locuințe lacustre și cu reglementări speciale pentru rețele și circulații.	local

3. DISFUNCTIONALITATI – PROPUNERI DE IMBUNATATIRE

I. VARIANTA OCOLITOARE AZUGA – BUSTENI

DN1 este drumul national european din Romania (E60 Bucuresti-Brasov, E68 Brasov-Sibiu) care face legatura intre Bucuresti si Sibiu.

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

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

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

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

Principalele probleme ale circulatiei pe drumul existent, sunt urmatoarele:

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

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

II. REALIZARE PASAJ RUTIER LA INTERSECTIA DN1 CU STRADA PRAHOVEI

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

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

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

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

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

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

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

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

LEGATURII DN1-DN1A INTRE ORASULUI AZUGA SI BRADET

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

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

DN1, din punct de vedere functional, este incadrat ca drum national european (E), drum clasa tehnica III (Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice - Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1295/2017).

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

legatura va iesi din DN1 la km 135+850 si va intra in DN1A la Poiana Sasilor si Bradet

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

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

LEGATURII DN1-DN1A INTRE ORASULUI AZUGA SI TRAISTENI COMUNA VALEA

DOFTANEI (TRANSBAI)

Acest drum este propunerea Consiliului Judetean Prahova si face legatura cu comuna Valea Doftanei, sat Traisteni printr-un drum ooff road cu Varful Urechia si coboara la pastravaria regala Azuga. Pe acest drum se poate organiza si un traseu montan de biciclete intre Traisteni si cartierul Garcini din Sacele

ETAPA III

1) CONCLUZIILE ANALIZEI SITUATIEI EXISTENTE SI A DISFUNCTIONALITATILOR ETAPIZAREA SE VA STABILII PRIN CONSULTAREA AUTORITATILOR LOCALE.

Reteaua de strazi in orasul Azuga este o retea de tip linear, in lungul C.F. Bucuresti – Brasov, a DN1(E60) Bucuresti – Brasov, DC129 si DC129A.

Artera principala pe care se realizeaza circulatia autovehiculelor in Azuga este strada Victoriei, suprapusa peste DN1, in lungime de 1,424km, amenajata cu 2 benzi, cate una pe fiecare sens. Strada Victoriei se intersecteaza cu strazile: Intrarea Lalelor, Postavariei, Voluntari, Indendentei (DC129). Strada Victoriei este echipata cu trotuare pe ambele parti, traversarea pietonilor realizandu-se pe cele 2 treceri de pietoni la nivel si pe paserela pietonala suspendata din centrul orasului.

A doua artera importanta este strada Independentei, care se suprapune peste drumul comunal DC129, este perpendiculara pe strada Victoriei si paralela cu raul Azuga, conform configuratiei de fund de sac a orasului (cea mai mare parte a orasului Azuga este amplasata pe partea dreapta a drumului national DN1). Reteaua de strazi este formata din strazi paralele cu strada Independentei si cu strazi de legatura perpendiculare pe aceasta. Aceasta caracteristica face ca strazile paralele cu strada Independentei sa fie la aceeasi cota, cu pante relativ mici, iar strazile perpendiculare sa fie cu pante mari, de pana la 10%. Formele de relief si spatiul ingust au condus la realizarea strazilor cu un carosabil de maxim 3m latime si cu trotuare foarte inguste, sub normele standard.

In Azuga se suprapun trei categorii de trafic:

traficul intern, generat de activitatea economica, sociala, comerciala, etc, a localitatii;

traficul de acces, generat de legaturile comerciale, economice, sociale sau de forta de munca pe care le are orasul Azuga cu localitatile din jur;

traficul de tranzit, generat de vehiculele care traverseaza localitatea catre alte destinatii.

Sursa principala generatoare de trafic este drumul national DN1, care aduce in localitate un trafic de tranzit important ca valori.

Surse secundare de trafic sunt:

circulatia cu caracter de aprovizionare;

circulatia turistica sezoniera.

Astfel, in urma masuratorilor de trafic efectuate in perioada 14.01.2022 – 16.01.2022, vineri-sambata-duminica, anexate, camerele de luat vederi ale primariei au inregistrat urmatoarele valori de trafic:

Strada Victoriei - DN1

14.01.2022 – ambele sensuri/24ore – 19813 vehicule fizice

15.01.2022 – ambele sensuri/24ore – 17983 vehicule fizice

16.01.2022 – ambele sensuri/24ore – 16427 vehicule fizice

Strada Independentei – DC129

14.01.2022 – ambele sensuri/24ore – 3653 vehicule fizice

15.01.2022 – ambele sensuri/24ore – 3548 vehicule fizice

Din analiza acestor inregistrari rezulta faptul ca din traficul de tranzit de pe drumul national un procent de 18% – 20% intra pe strada Independentei, respectiv in oras. (conform Anexa 1)

Circulatia pe drumul national se desfasoara cu dificultati foarte mari, in special in zilele de vineri, sambata si duminica, precum si in perioadele sarbatorilor legale.

Principalele probleme ale circulatiei pe drumul national sunt urmatoarele:

capacitatea de circulatie neasigurata pentru nivelul de serviciu aferent, datorita valorilor de trafic foarte mari;

zona comerciala dezvoltata in jurul drumului national, ce conduce la numeroase blocaje si intarzieri datorita parcarii vehiculelor in zone interzise si a traversarii pietonilor prin zone nepermise; relatiile de stanga pe ambele sensuri ale drumului principal;

lipsa locurilor de parcare amenajate;

zona turistica foarte dezvoltata fata de dimensiunea localitatii si pozitia acesteia fata de drumul national.

Pe parcursul intocmirii prezentului studiu au fost realizate proiecte noi pentru UAT Azuga, de catre institutii de nivel national si judetean, respectiv:

- pasajul de subtraversare a DN1;
- varianta ocolitoare Azuga – Busteni;
- propunerea infiintarii unui drum (offroad) care sa lege satul Traisteni, comuna Valea Doftanei cu orasul Azuga, traversand muntii Baiului.

Pe parcursul intocmirii prezentului studiu au fost propuse proiecte noi pentru UAT Azuga, de catre institutii de nivel local, respectiv:

- Legatura dintre DN1 si DN1A;
- o noua partie de ski;
- regularizarea raului Azuga ce va dispune si de o promenada paralela cu raul in zona centrala a localitatii
- realizarea circulatiilor locale in zonela Postavarie, Fabrica de samota si fabrica de sticla
- realizarea de parcare arondate zonelor din oras
- realizarea unui traseu de transport persoane de la cazare la locul de parcare

2) **PRIORITATI. ETAPIZARE**

Dezvoltarea strategica a orasului Azuga se va face pe baza urmatoarelor principii referitoare la „CIRCULATII”:

- conservarea terenului pe care se va amplasa autostrada Ploiesti – Brasov;
- realizarea unor strazi locale situate in zona de protectie a autostrazii Ploiesti – Brasov;
- dublarea DN1 cu o varianta ocolitoare pentru localitate;
- circulatii pietonale si cu trasee de biciclete in vecinatatea raurilor Prahova si Azuga;
- trasee de biciclete de anduranta in UAT (Transbai) ;
- norme de parcare in zone rezidentiale si de cazare turistica;
- raportul parcarilor publice/parcari private in zona rezidentiala (50/100);
- raportul parcarilor publice/parcari private in zona turistica (30/100);
- legatura dintre domeniul schiabil Sacele, domeniul schiabil Zamora si domeniul schiabil Azuga (transport pe cablu);
- legatura dintre domeniul schiabil Azuga cu DN1/DN1A de la intrarea in tunel (transport pe cablu);
- realizarea unui drum de legatura intre DN1 si DN1A (Cheia - Babarunca), pentru iesirea orasului Azuga din starea de „fund de sac”;
- realizarea unui drum de legatura intre orasul AZUGA (DN1) si comuna Valea Doftanei (DJ102I) peste muntii Baiului, pentru iesirea orasului Azuga din starea de „fund de sac”;
- completarea circulatiilor cu tronsoane de strazi, parcaje, trotuare, semne de circulatie, spatii verzi de aliniament, mobilier urban, iluminat electric.
- Realizarea circulatiilor locale pe amplasamentul fostelor fabrici demolate in prezent

Viziunea de dezvoltare a mobilitatii urbane pentru orasul Azuga cuprinde trei nivele teritoriale, astfel:

Nivel statal

- Localitatea este traversata de coridorul CF IV paneuropean;
- Autostrada Bucuresti – Ploiesti – Brasov;
- Drumul national DN1 – E60;
- Varianta ocolitoare Azuga – Busteni;
- Subtraversari ale DN1 (pasaj rutier);
- Legatura rutiera DN1 – DN1A.

Nivel regional

- Legatura rutiera DN1 – DJ102I : TRANS BAI;
- Legatura de transport pe cablu intre domeniul schiabil Zamora (Busteni) si domeniul schiabil Azuga si domeniul schiabil Sacele.

Nivel local

- Strazi locale cu 4 benzi, 2 benzi,
- strazi locale cu sens unic,
- strazi locale si fundaturi cu doua sensuri.
- Parcari publice;
- Spatii verzi de aliniament;
- Garduri, parapete;

- Esplanade si promenade in lungul raului Azuga;
- Transport pe cablu pentru o parte noua.

3) PLANUL DE ACTIUNE

interventii majore asupra retelei stradale:

Interventiile majore vor fi facute de CNAIR prin realizarea pasajului pe sub DN1 din centrul orasului, modernizarea paserelelor pentru pietoni si echiparea lor cu lifturi, realizarea deja efectuata de recalibrare si modernizare a podului de peste raul Azuga si realizarea variantei ocolitoare pentru orasele Azuga si Busteni, realizarea deja a modernizarii liniei CF si propunerea de realizare a autostrazii Bucuresti-Brasov.

Interventiile ce se vor realiza la nivel judetean prin realizarea legaturii rutiere intre DN1(Azuga) si DN1A (Cheia).

Interventiile ce se vor realiza la nivel judetean prin realizarea drumului offroad Azuga (DN1) - Traisteni (DJ1021 - Valea Doftanei).

Interventiile ce se vor realiza la nivel local prin: realizarea tronsonului cu 4 benzi din strada Independentei, a podului peste raul Azuga din cartierul Postavarie si realizarea parcarilor publice.

transport public:

Se are in vedere faptul ca in weekend necesarul de transport este de circa 1555 persoane/zi, iar in timpul saptamanii necesarul de transport este de 3740 persoane. Din prelucrarea acestor date, rezulta un necesar de circa 900 persoane in weekend si 2300 persoane in timpul zilei din saptamana. Rezulta ca pe varf de trafic la sfarsit de saptamana trebuiesc transportati circa 500 persoane, deci cu trei autobuze de minim 50 persoane o data la 15 minute, in timpul saptamanii, iar in varf de trafic 4 autobuze la 10 minute. Rezulta un necesar de 4 masini de transport si una de rezerva pentru transportul public din oras.

Se apreciaza ca necesarul de parcare publice la ora actuala este de circa 500-700 locuri de parcare. Pentru aceste parcare primaria va face un parcaj subteran la baza partiilor, care nu asigura decat maxim 1/5 din necesar. Restul locurilor de parcare se vor plasa pe domeniul public la intrarea in oras prin parcare tampon ce vor fi cu plata si pazite. De la aceste parcare se va ajunge la locurile de cazara (inoptare) cu ajutorul transportului in comun orasenesc.

transport de marfa:

Transportul de marfa se face si se va face cu transportatorii agentilor economici existenti.

mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa):

Datorita configuratiei orasului nu intra in discutie infiintarea unor piste de biciclete, dar se propune infiintarea unui traseu de mountain-bike.

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

managementul traficului (stationarea, sigurana în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica, protectia împotriva zgomotului/sonora):

La ora actuala supravegherea traficului pe DN1 se realizeaza prin politia statala, iar supravegherea in oras se va realiza prin politia locala.

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

*** Traficul de tranzit se desfasoara pe DN1 si DC129**

Stationarea pe DN1 este asigurata prin mai multe zone de parcare amenajate cu macadam si nedefinite, nesemnalizate si negestionate de nimeni.

Siguranta in trafic trebuie asigurata de CNAIR prin gestiunea imbracamintii, supraveghere, gestiunea parapetilor si semnalizarii, gestionarea elementelor de sprijin pentru versanti, gestionarea perdelelor vegetale de protectie si asigurarea suprafetei carosabile pe timp de iarna. Din observatiile directe se constata ca imbracamintea asfaltica este in general satisfacatoare, supravegherea traficului se face de catre politie si prin camerele de luat vederi (care sunt nefunctionale). Se constata ca elementele geometrice ale drumurilor sunt intretinute satisfactor. Perdelele de protectie vegetale sunt intregi, iar suprafata carosabila pe timpul iernii este practicabila. Singurul element nedefinit si incorect intretinut este parcare.

Pe DC 129 si pe strazile din oras siguranta in trafic trebuie asigurata de primarie prin gestiunea imbracamintii carosabile si a trotuarelor, supraveghere, gestiunea parapetilor si semnalizarii, gestionarea elementelor de sprijin pentru versanti, gestionarea perdelelor vegetale de protectie si asigurarea suprafetei carosabile pe timp de iarna. Din observatiile directe se constata imbracamintea asfaltica este in general satisfacatoare, supravegherea traficului se face de catre politia locala si prin camerele de luat vederi (care sunt functionale). Se constata ca elementele geometrice ale drumurilor sunt intretinute satisfactor. Perdelele de protectie vegetale sunt intregi, iar suprafata carosabila pe timpul iernii este practicabila. Singurul element nedefinit si incorect intretinut este parcare.

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

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

DN1

- zona DN1 cu intrarea in varianta ocolitoare Azuga;
- zona DN1 cu podul peste raul Azuga, care este si un nod de circulatie locala;
- zona DN1 cu pasajul inferior din centrul orasului Azuga;
- zona DN1 cu iesirea din varianta ocolitoare si legatura propusa cu legatura rutiera DN1-DN1A.

Strazi principale in oras

- zona cuprinsa de la iesirea spre oras pana la giratoriu de intoarcere propus la intersectia strazii

Independentei cu Ritivoi;

- intersectia dintre strazile Ritivoi cu strada Rondului si zonele de parcare.

ETAPA IV

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

In aceasta etapa se va prezenta plansa de circulatii pentru PUG cu toate modificarile fata de situatia actuala.

In plansa de circulatii au fost propuse urmatoarele circulatii noi:

- breteaua de legatura DNI – DN1A cf va cuprinde in intravilan un numar de 8 poduri peste urmatoarele vai:
 - Valea Glodului
 - captare
 - Valea Glodului
 - Valea Monumentului
 - valea Glajariei
 - Valea Glajariei
 - Valea Casariei
 - str Prelungirea Parcului
- reconfigurarea circulatiei in zona PUZ central si zona Postavariei
 - Pod Postavarie peste raul Azuga 1
 - Pod Postavarie peste raul Azuga 2
- Pod strada Republicii

In afara circulatiilor existente se vor reconfigura drumurile secundare intre Autostrada Bucuresti-Brasov , Ocolitoarea Azuga si linia CFR existenta.

Vor fi propuse parcarile din lungul circulatiilor principale si arondate zonelor de cazare turistica. La aceste parcaje se adauga parcajul subteran ce va fi construit langa baza partiilor.

In circulatii vor fi preluate si toate propunerile institutiilor nationale si judetene respectiv :

- subtraversarea DNI
- ocolitoarea orasului
- drumul Transbai

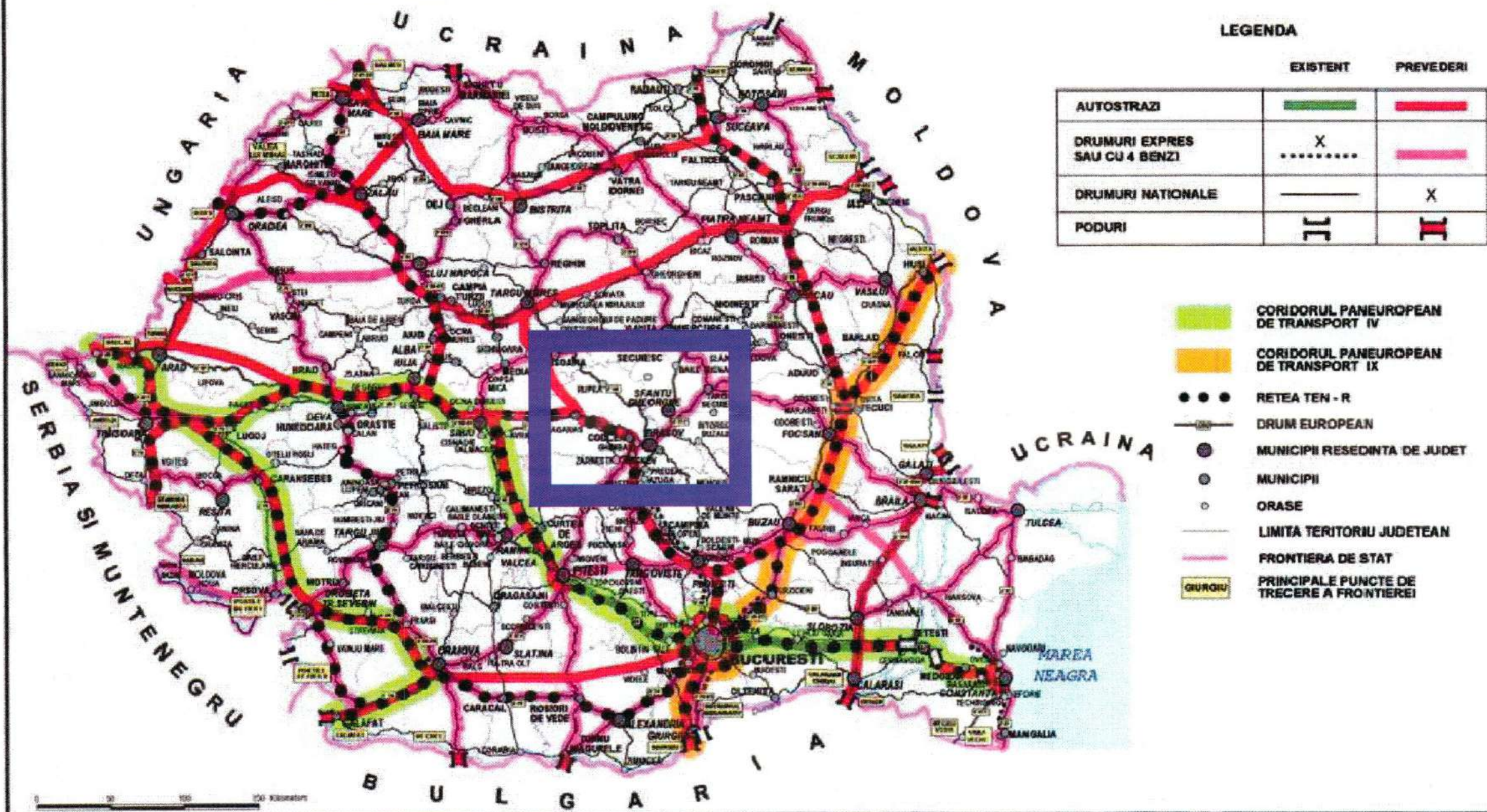
sef proiect
Ing. Predusca Maria

elaboratori
Urb. Pantea Valeriu

PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI NATIONAL SECTIUNEA I - REțele DE TRANSPORT

ANEXA NR. 2

A. DIRECTII DE DEZVOLTARE A REțeleI DE CAI RUTIERE



LEGENDA

	EXISTENT	PREVEDERI
AUTOSTRAZI		
DRUMURI EXPRES SAU CU 4 BENZI	X	
DRUMURI NATIONALE		X
PODURI		

- CORIDORUL PANEUROPEAN DE TRANSPORT IV
- CORIDORUL PANEUROPEAN DE TRANSPORT IX
- REȚEA TEN - R
- DRUM EUROPEAN
- MUNICIPII RESEDINTA DE JUDET
- MUNICIPII
- ORASE
- LIMITA TERITORIU JUDETEAN
- FRONTIERA DE STAT
- GURGIU
- PRINCIPALE PUNCTE DE TRECERE A FRONTIEREI

Plan de incadrare in Planul National de Amenajarea Teritoriului

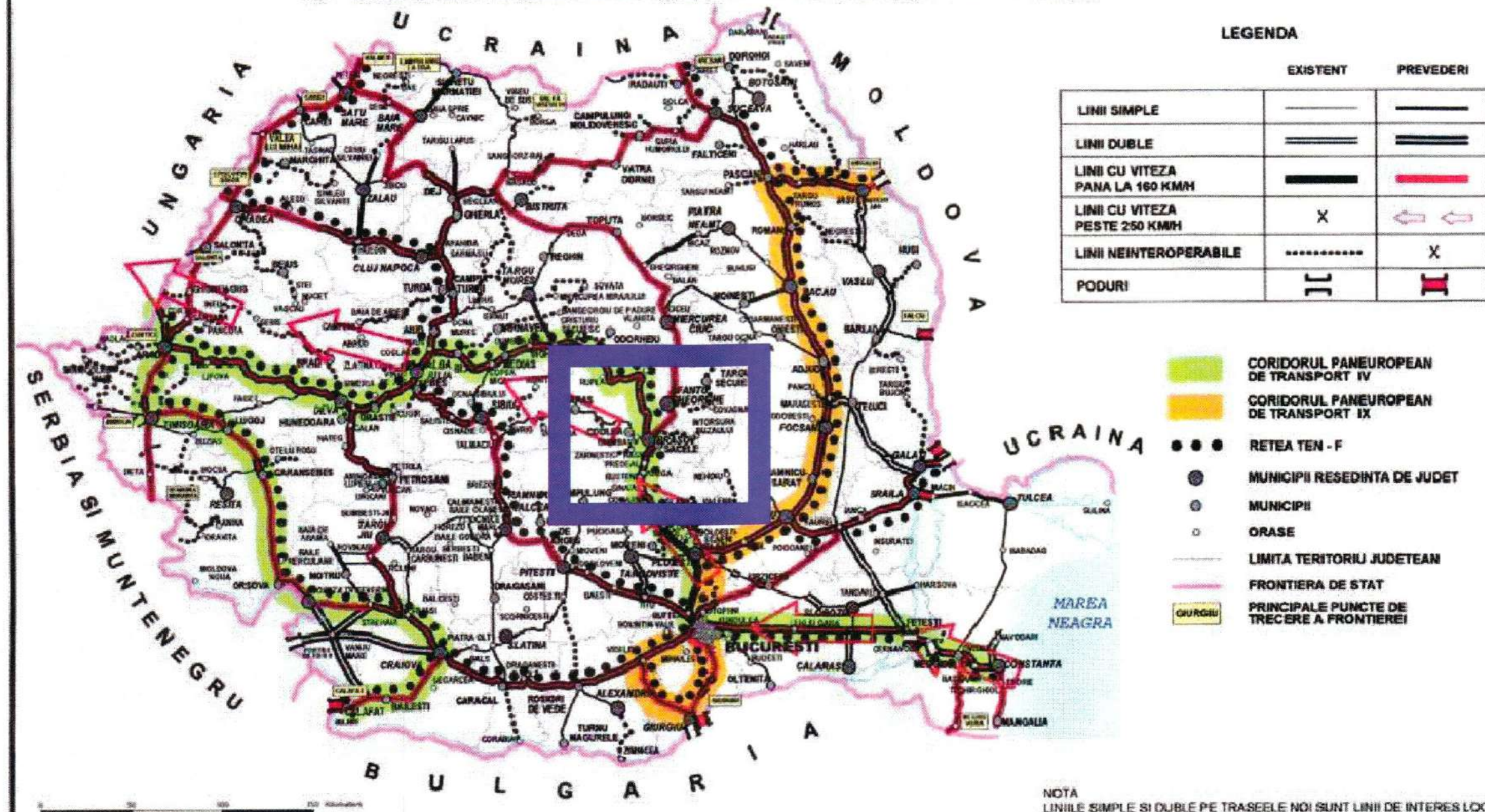
REȚEAUA DE CAI RUTIERE REȚEAUA DE CAI FERROVIARE



PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI NATIONAL SECTIUNEA I - REțele DE TRANSPORT

ANEXA NR. 4

B. DIRECTII DE DEZVOLTARE A REțeleI DE CAI FERROVIARE



LEGENDA

	EXISTENT	PREVEDERI
LINII SIMPLE		
LINII DUBLE		
LINII CU VITEZA PANA LA 160 KMH		
LINII CU VITEZA PESTE 250 KMH	X	
LINII NEINTEROPERABILE		X
PODURI		

- CORIDORUL PANEUROPEAN DE TRANSPORT IV
- CORIDORUL PANEUROPEAN DE TRANSPORT IX
- REȚEA TEN - F
- MUNICIPII RESEDINTA DE JUDET
- MUNICIPII
- ORASE
- LIMITA TERITORIU JUDETEAN
- FRONTIERA DE STAT
- GURGIU
- PRINCIPALE PUNCTE DE TRECERE A FRONTIEREI

LEGENDA



Zona studiată

NOTA: Sursa de informatii este Plan de Amenajare Teritoriul National elaborat de URBAN PROIECT

PROIECTANT SC PPS IMOB URBAN SRL			BENEFICIAR PRIMARIA ORASULUI AZUGA		
SEF PROIECT	Ing. Predusca Maria		SCARA		Proiect nr.FN
ELABORATOR	Urb. Pantea Valeriu			INCADRARE IN PATN	
ELABORATOR	St. Urb Paidiu Petre Sebastian		2021		Plansa nr. I
ELABORATOR	Arh. Pastrav Ioana				

NOTA
LINIILE SIMPLE SI DUBLE PE TRASEELE NOI SUNT LINII DE INTERES LOCAL

PATJ PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN

CĂI DE COMUNICAȚIE SITUAȚIA EXISTENTĂ PROBLEME ȘI PRIORITĂȚI

REȚEAUA RUTIERĂ

	STAREA DE VIABILITATE		
	MODERNIZATE	IMBRĂCĂMINȚI ASFALTICE UȘOARE	NEMODERNIZATE
DRUM EUROPEAN			
DRUM NAȚIONAL PRINCIPAL			
DRUM JUDEȚEAN			
DRUM COMUNAL			

REȚEAUA FERVIARĂ

- CALE FERATĂ DOBLĂ ELECTRIFICATĂ
- CALE FERATĂ DOBLĂ NEELECTRIFICATĂ
- CALE FERATĂ SIMPLĂ NEELECTRIFICATĂ

TRANSPORT COMBINAT

- TREMINAL DE TRANSPORT COMBINAT

PROBLEME

- DIRECȚII CARE NECESITĂ AMENAJĂRI PENTRU MĂRIREA CAPACITĂȚII DE CIRCULAȚIE
- DIRECȚII NEADAPTATE UNUI TRAFIC RUTIER EFICENT
- ZONE CRITICE PE TRASEUL CĂILOR DE COMUNICAȚIE (ALUNECĂRI DE TEREN, INUNDAȚII)

LIMITE ADMINISTRATIV - TERITORIALE

- LIMITA TERITORIULUI JUDEȚEAN
- LIMITA TERITORIULUI MUNICIPAL
- LIMITA TERITORIULUI ORĂȘENESC
- LIMITA TERITORIULUI COMUNAL
- CATEGORII DE LOCALITĂȚI**
- MUNICIPIU REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ
- MUNICIPIU
- ORAȘ
- SAT REȘEDINȚĂ DE COMUNĂ
- SAT
- CĂI RUTIERE EXISTENTE**
- DRUM EUROPEAN
- DRUM NAȚIONAL
- DRUM JUDEȚEAN
- DRUM COMUNAL
- CĂI FERATE EXISTENTE**
- CALE FERATĂ DOBLĂ ELECTRIFICATĂ
- CALE FERATĂ DOBLĂ NEELECTRIFICATĂ
- CALE FERATĂ SIMPLĂ NEELECTRIFICATĂ
- CURS DE APĂ - CANAL
- LAC
- Zona studiată

PATJ PLAN DE AMENAJARE A TERITORIULUI JUDEȚEAN

CĂI DE COMUNICAȚIE PROPUNERI

CĂI RUTIERE

- AUTOSTRADA BUCUREȘTI - BRAȘOV (conform studiu de fezabilitate)
- DRUM DE LEGATURĂ ÎNTRE DN1 și DN1A
- TRANSBAI (DRUM OFF-ROAD)
- DRUM EXPRES PLOIEȘTI - BUZĂU - traseu indicativ
- LUCRĂRI PENTRU SPORIREA CAPACITĂȚII PORTANTE PE:**
- CENTURA DE VEST proiect tehnic
- CENTURA DE EST studiu de fezabilitate
- DRUMURI NAȚIONALE - DN 1A, DN 1B, DN 72
- MODERNIZAREA CU PRIORITATE A DRUMURILOR JUDEȚENE
- EFICIENTIZAREA TRANSPORTULUI RUTIER PE DIRECȚIA VEST-EST
- REABILITARE DRUMURI LOCALE
- LUCRĂRI DE CONSOLIDARE ÎN ZONELE CU ALUNECĂRI DE TEREN
- LUCRĂRI DE DRENARE ȘI SPORIRE A CAPACITĂȚII PORTANTE ÎN ZONELE INUNDATE
- REABILITAREA DRUMURILOR DE PE TRASEELE TURISTICE
- DRUMUL FRUCTELOR

CĂI FERATE

- LINIE CU VITEZĂ MARE
- ELECTROMECHANISME DE MACAZ PERFORMANTE

LUCRĂRI DE ARTĂ

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

CULOARE MAJORE DE CIRCULAȚIE CORIDORE EUROPENE DE TRANSPORT

- CORIDORUL IV - RUTIER (RAMURĂ) ȘI FERVIAR
- AXE DE INTERES NAȚIONAL (drum expres Ploiești - Buzău, drumuri naționale)
- AXE DE INTERES INTERJUDEȚEAN (drumuri județene)
- PE TRASEU EXISTENT
- PE TRASEU NOU

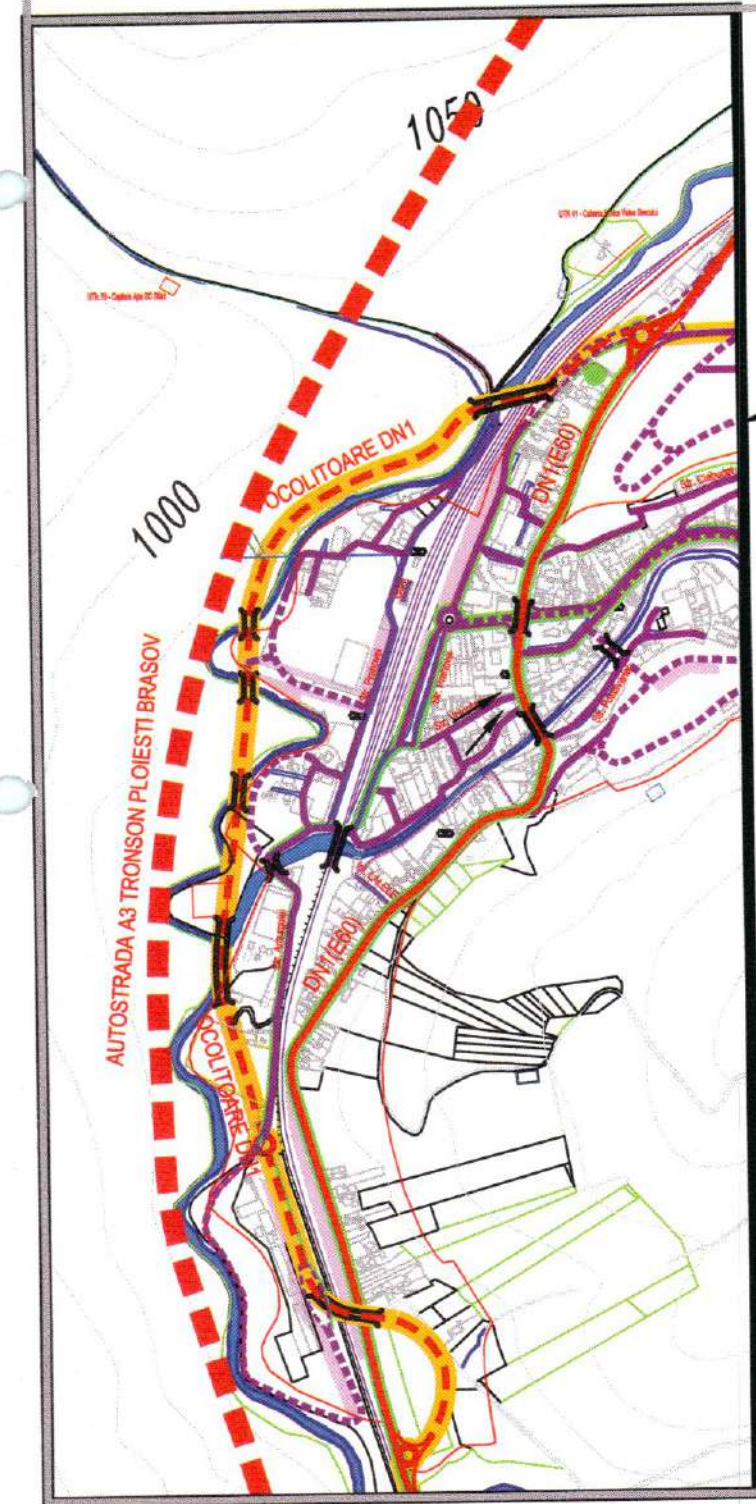
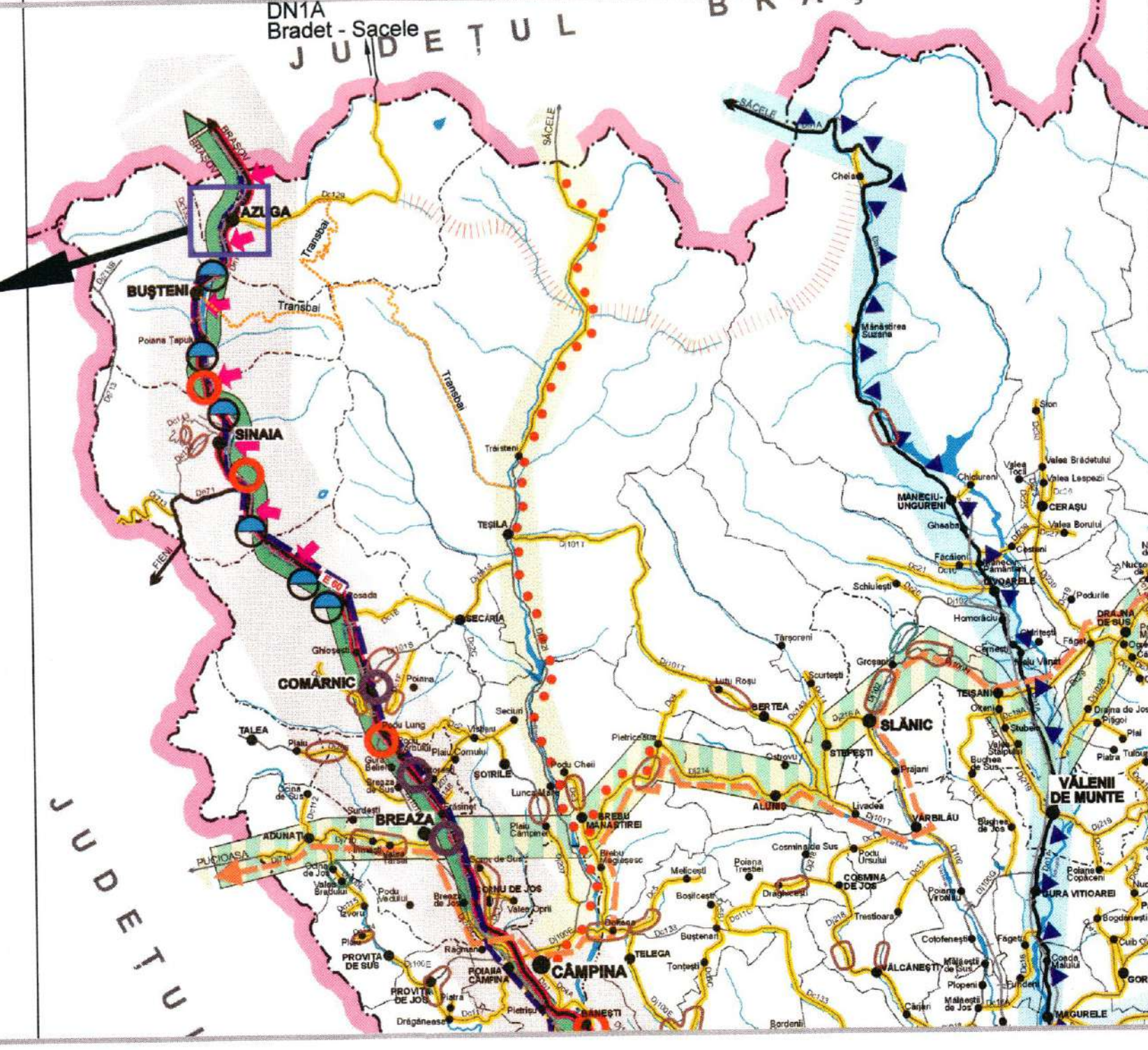
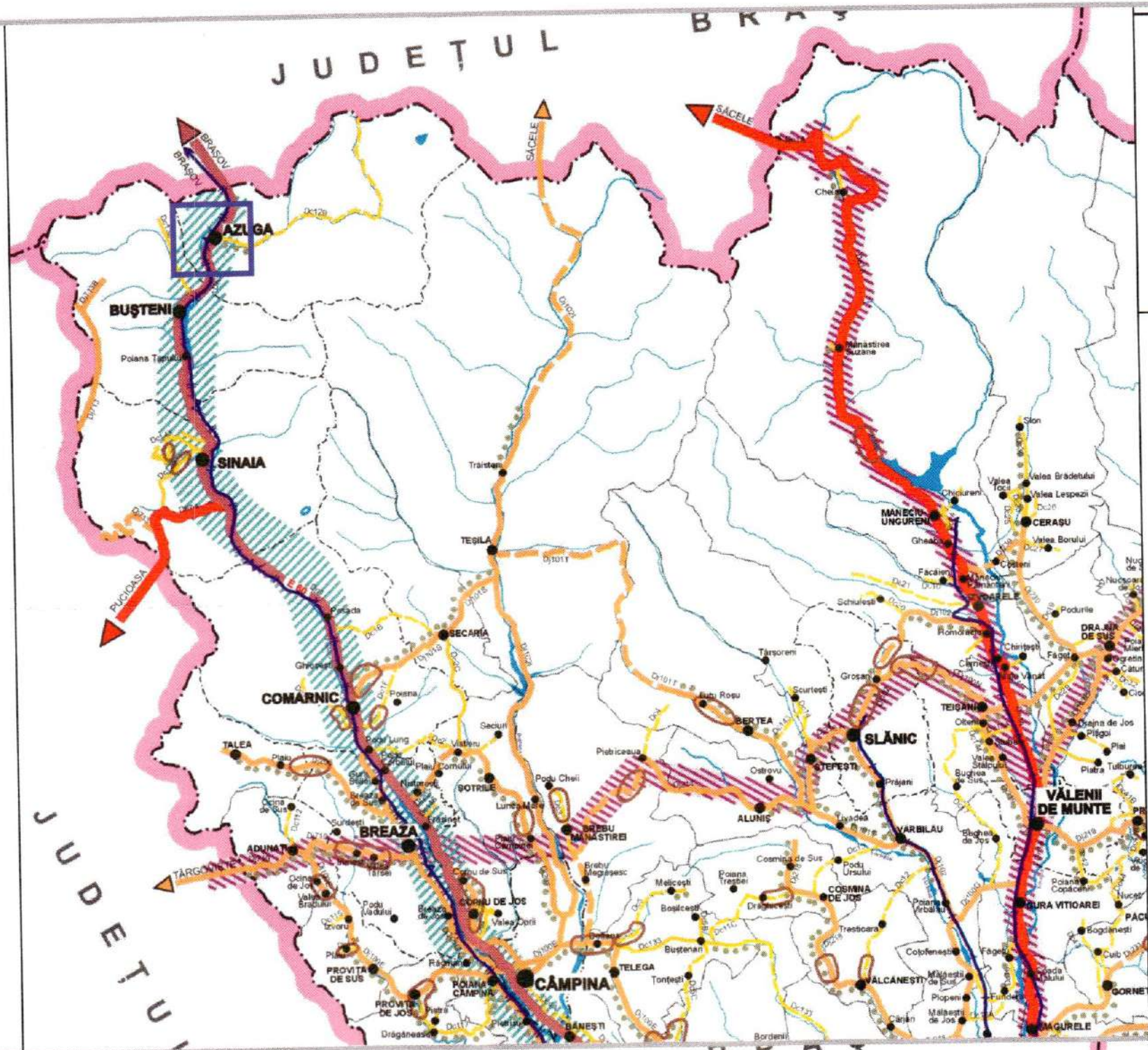


NOTA: Sursa de informații este PATJ elaborat de URBAN PROIECT
Traseu Transbai propus de Consiliul Județean Prahova
Traseu propus de către PPS Imob Urban să facă legătura între DN1 și DN1A - Azuga - Bradet - Sacele

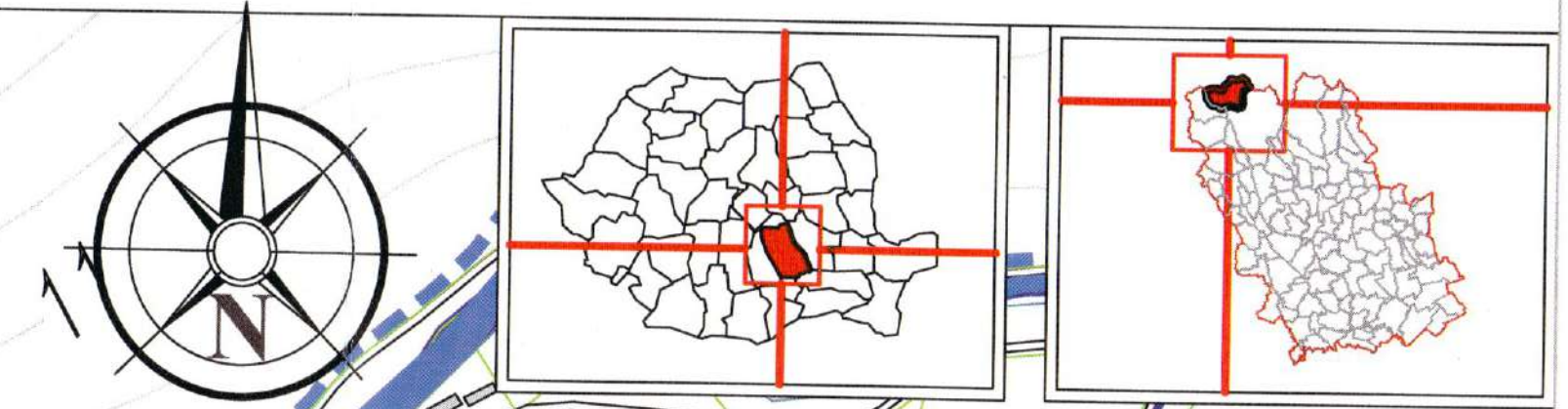
PROIECTANT
SC PPS IMOB URBAN SRL

BENEFICIAR
PRIMĂRIA ORASULUI AZUGA

ȘEF PROIECT	Ing. Predusca Maria	SCARA -	INCADRARE ÎN PATJ secțiunea cai de comunicații și intervenții ulterioare	Proiect nr.FN Plansa nr.2
ELABORATOR	Urb. Pantea Valeriu			
ELABORATOR	St. Urb. Paidiu Petre Sebastian			
ELABORATOR	Arh. Pastrav Ioana	2021		



STUDIU DE FUNDAMENTARE A CIRCULATIEI PENTRU PUG AZUGA

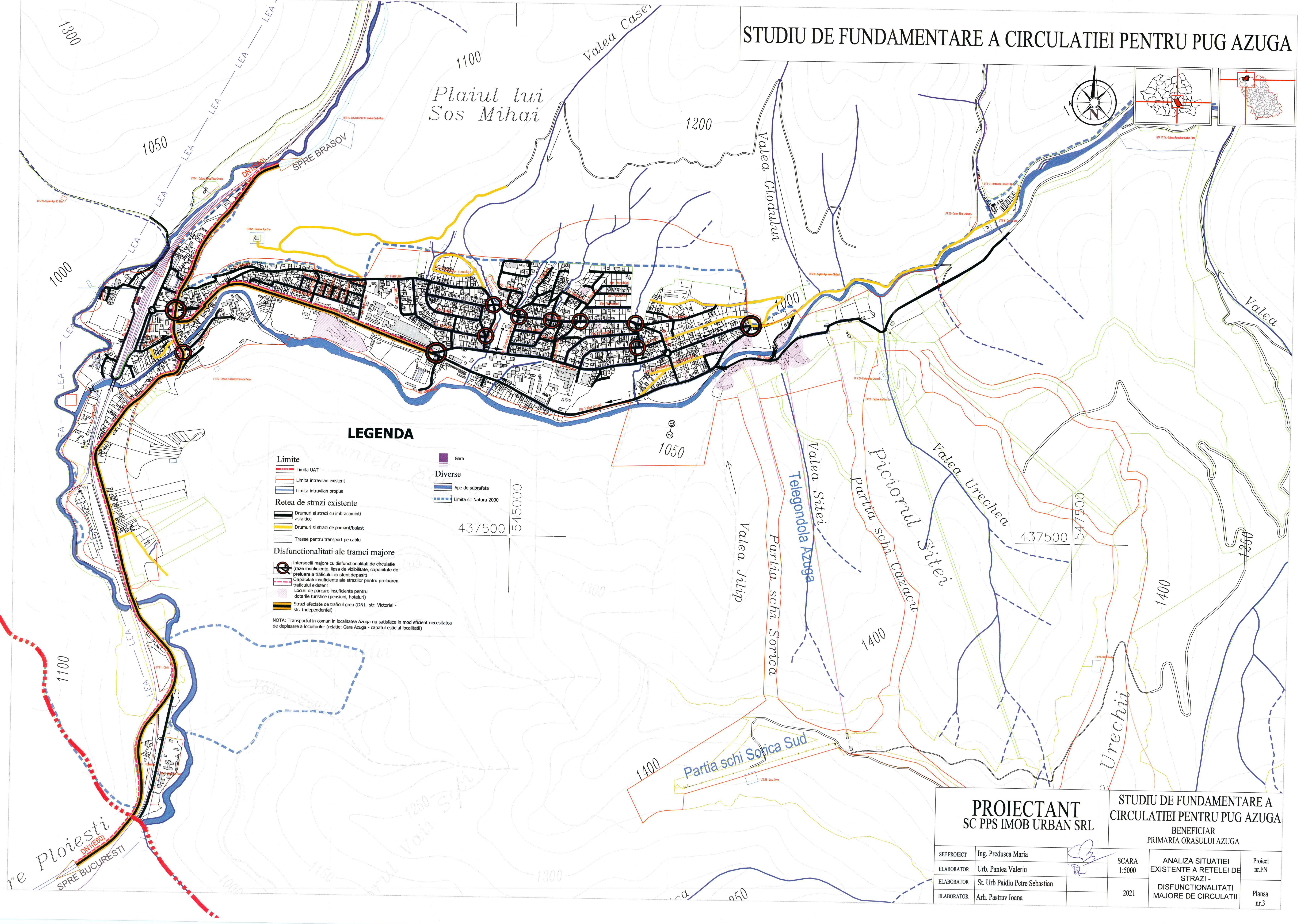


LEGENDA

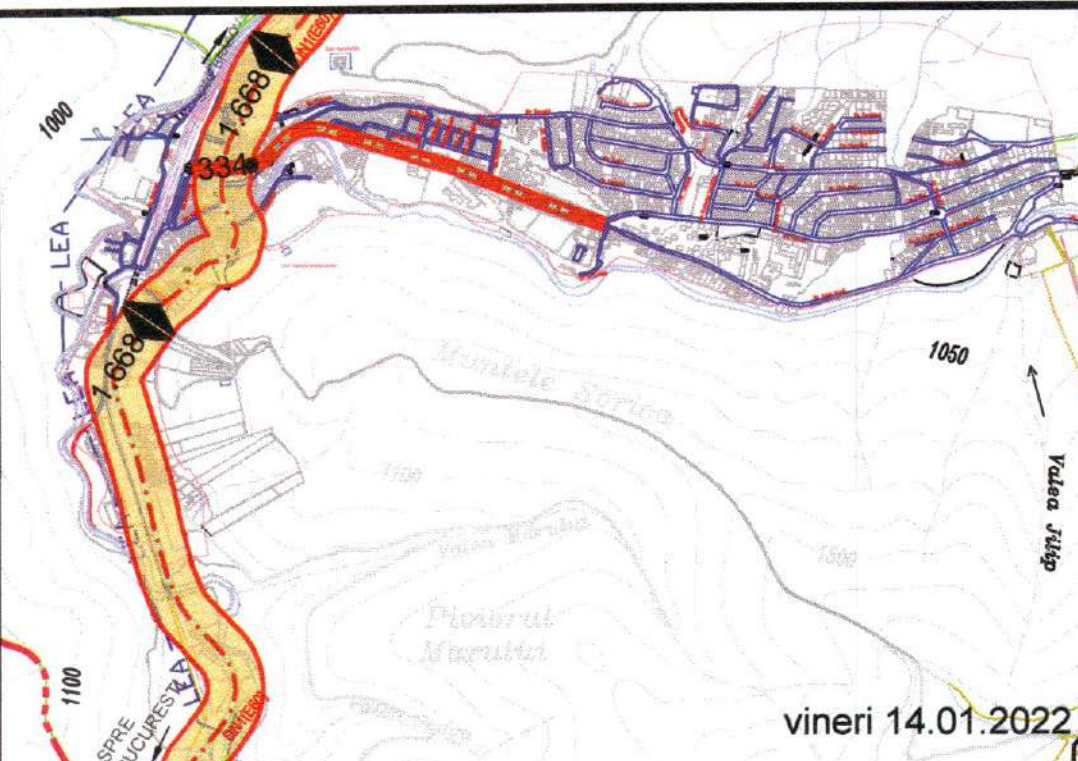
- Limite**
 - Limita UAT
 - Limita intravilan existent
 - Limita intravilan propus
- Retea de strazi existente**
 - Drumuri si strazi cu imbracaminti asfaltice
 - Drumuri si strazi de pamant/balast
 - Trasee pentru transport pe cablu
- Disfunctionalitati ale tramei majore**
 - ⊗ Intersectii majore cu disfunctionalitati de circulatie (raze insuficiente, lipsa de vizibilitate, capacitate de preluare a traficului existent depasita)
 - ⊗ Capacitati insuficiente ale strazilor pentru preluarea traficului existent
 - ⊗ Locuri de parcare insuficiente pentru dotarile turistice (pensuni, hoteluri)
 - ⊗ Strazi afectate de traficul greu (DN1 - str. Victoriei - str. Independentei)

- Gara
- Ape de suprafata
- Limita sit Natura 2000

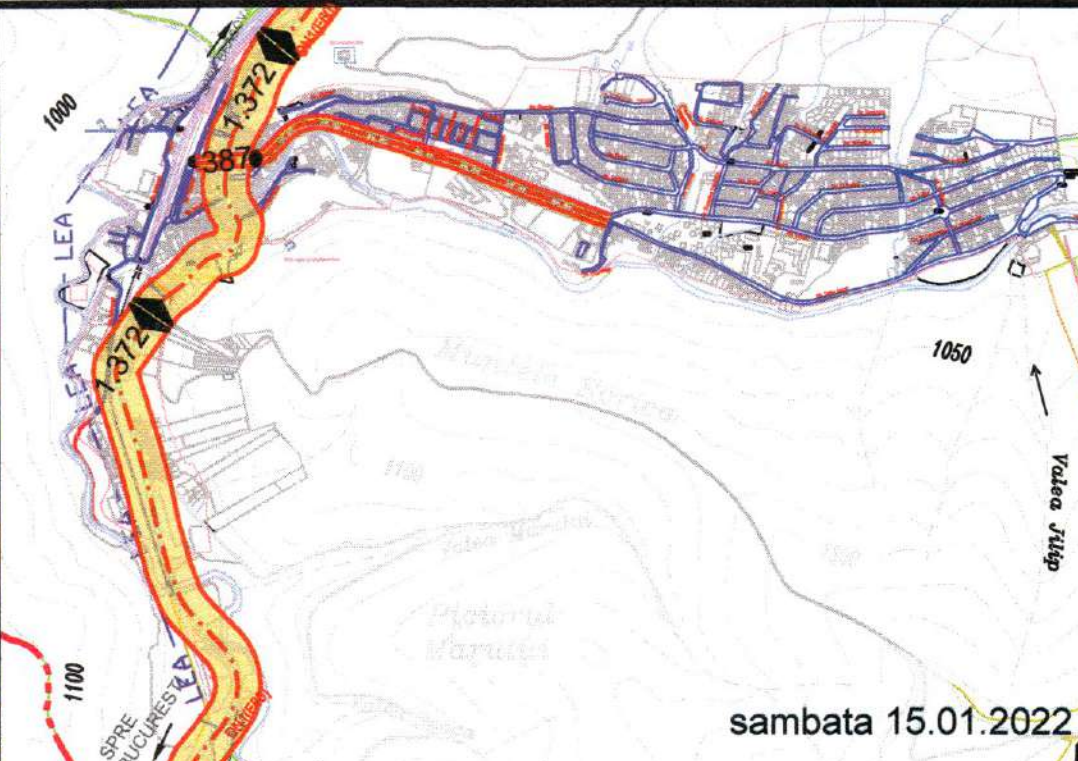
NOTA: Transportul in comun in localitatea Azuga nu satisface in mod eficient necesitatea de deplasare a locuitorilor (relatie: Gara Azuga - capatul estic al localitati)



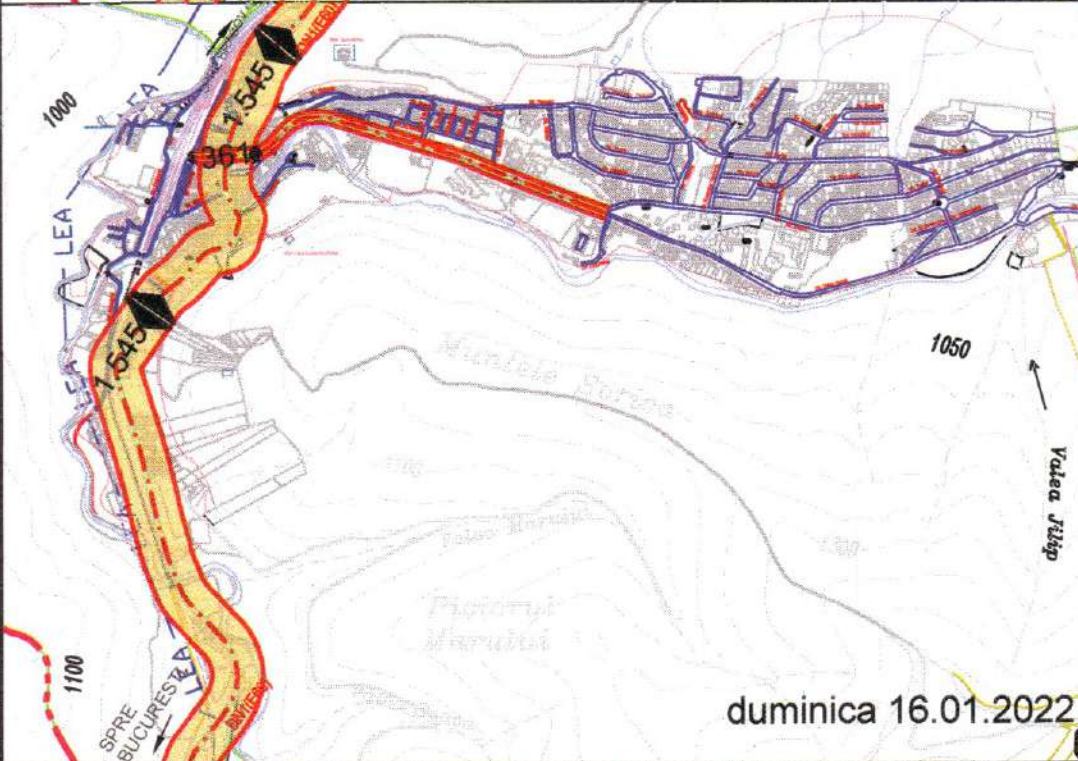
PROIECTANT SC PPS IMOB URBAN SRL			STUDIU DE FUNDAMENTARE A CIRCULATIEI PENTRU PUG AZUGA		
			BENEFICIAR PRIMARIA ORASULUI AZUGA		
SEF PROIECT	Ing. Predusca Maria		SCARA 1:5000	ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE A REZELEI DE STRAZI - DISFUNCIONALITATI MAJORE DE CIRCULATII	Proiect nr.FN
ELABORATOR	Urb. Pantea Valeriu				2021
ELABORATOR	St. Urb Paidiu Petre Sebastian				
ELABORATOR	Arh. Pastrav Ioana				



vineri 14.01.2022



sambata 15.01.2022



duminica 16.01.2022

DIAGRAMA TRAFICULUI RECENZAT Vt/ora

LEGENDA

- - - Ax strazi cu trafic peste 200Vt/ora
- Nod
- Diagrama de trafic
- 1372 ◀ Valori totale de trafic [Vt/ora]

Scara diagramei de trafic 1cm = 2.000 vt/ora

NOTA:

- Masuratorile de trafic au fost efectuate in 3 zile consecutive (vineri 14.01.2022, sambata 15.01.2022 si duminica 16.01.2022);
- Valorile de diagrame sunt la ora de varf;
- Cea mai mare valoare de trafic este din data de 14.01.2022 (vineri dupamiază-inceput de weekend);
- Diagrama s-a facut pe rețeaua principală, numai pentru strazi cu valori mai mari de 200Vt/ora.

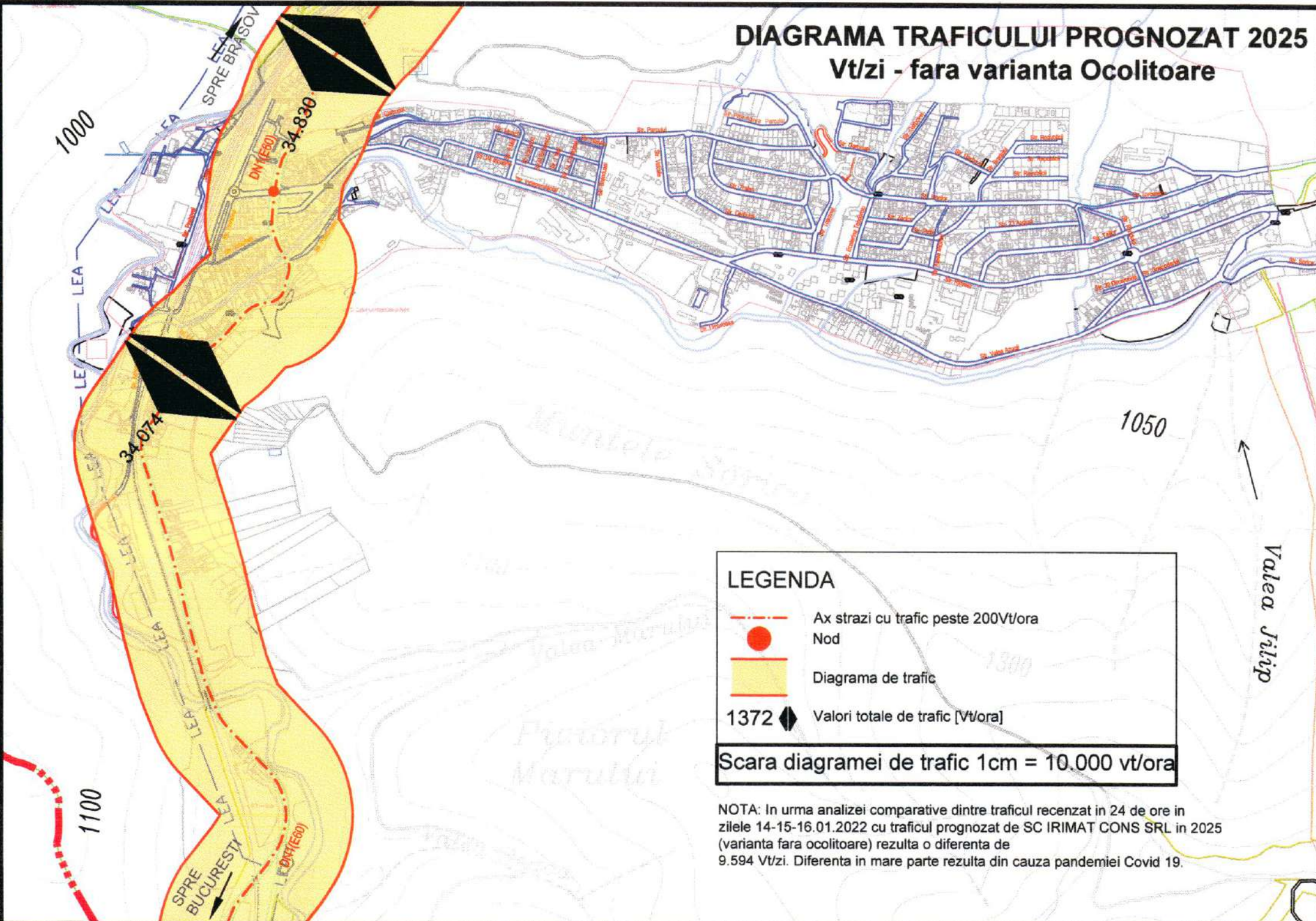


DIAGRAMA TRAFICULUI PROGNOZAT 2025 Vt/zi - fara varianta Ocolitoare

LEGENDA

- - - Ax strazi cu trafic peste 200Vt/ora
- Nod
- Diagrama de trafic
- 1372 ◀ Valori totale de trafic [Vt/ora]

Scara diagramei de trafic 1cm = 10.000 vt/ora

NOTA: In urma analizei comparative dintre traficul recenzat in 24 de ore in zilele 14-15-16.01.2022 cu traficul prognozat de SC IRIMAT CONS SRL in 2025 (varianta fara ocolitoare) rezulta o diferenta de 9.594 Vt/zi. Diferenta in mare parte rezulta din cauza pandemiei Covid 19.

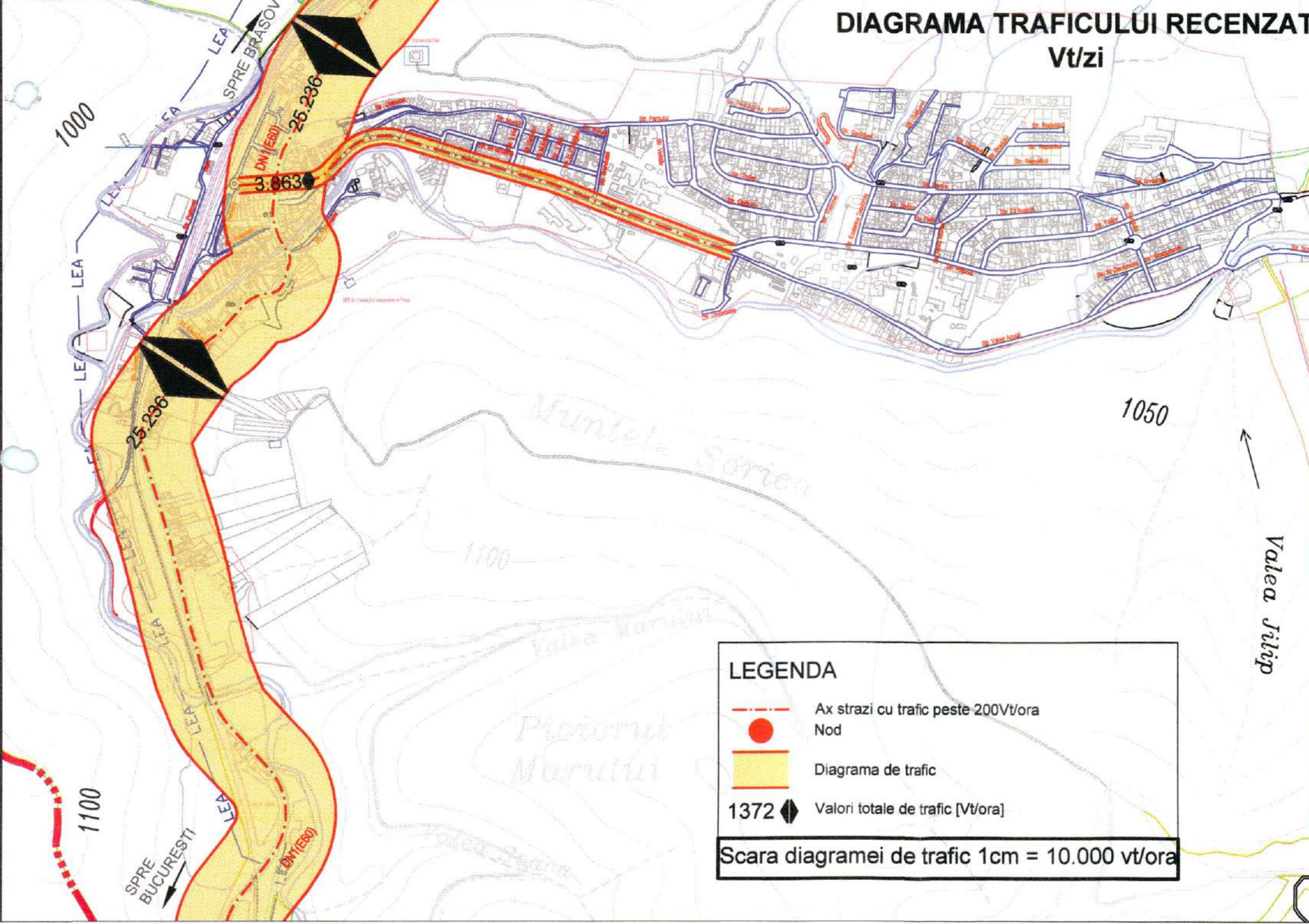


DIAGRAMA TRAFICULUI RECENZAT Vt/zi

LEGENDA

- - - Ax strazi cu trafic peste 200Vt/ora
- Nod
- Diagrama de trafic
- 1372 ◀ Valori totale de trafic [Vt/ora]

Scara diagramei de trafic 1cm = 10.000 vt/ora

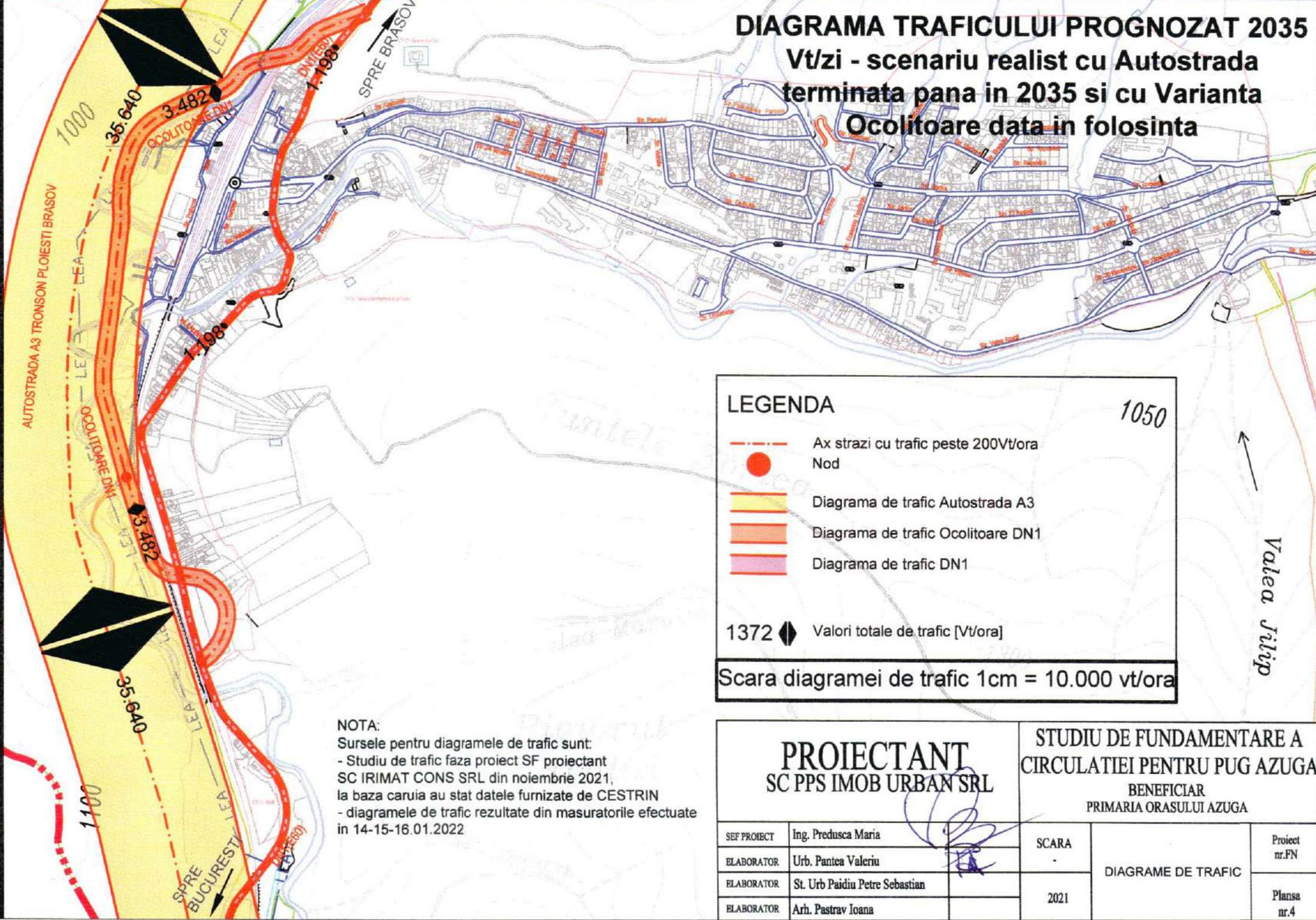


DIAGRAMA TRAFICULUI PROGNOZAT 2035 Vt/zi - scenariu realist cu Autostrada terminata pana in 2035 si cu Varianta Ocolitoare data in folosinta

LEGENDA

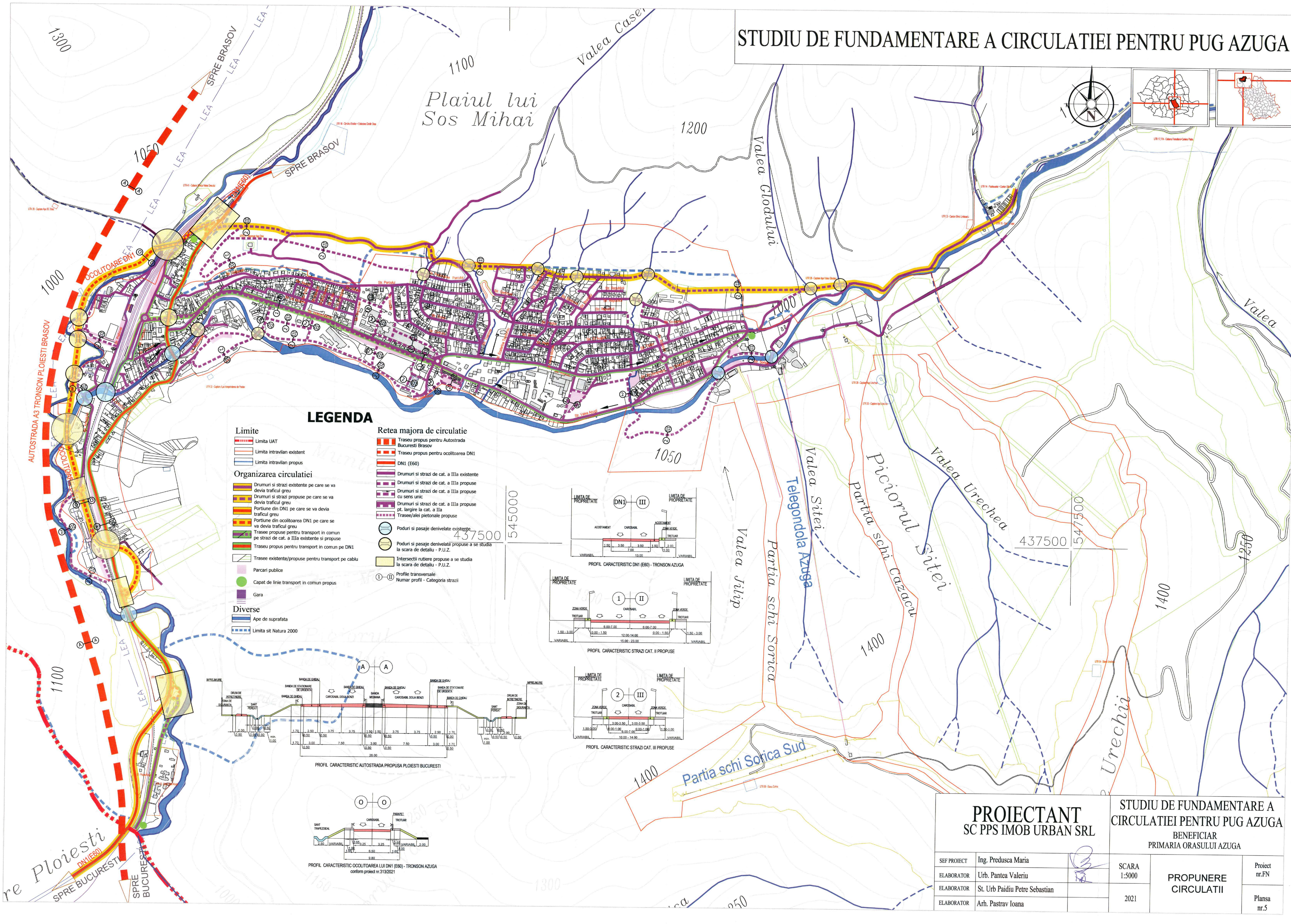
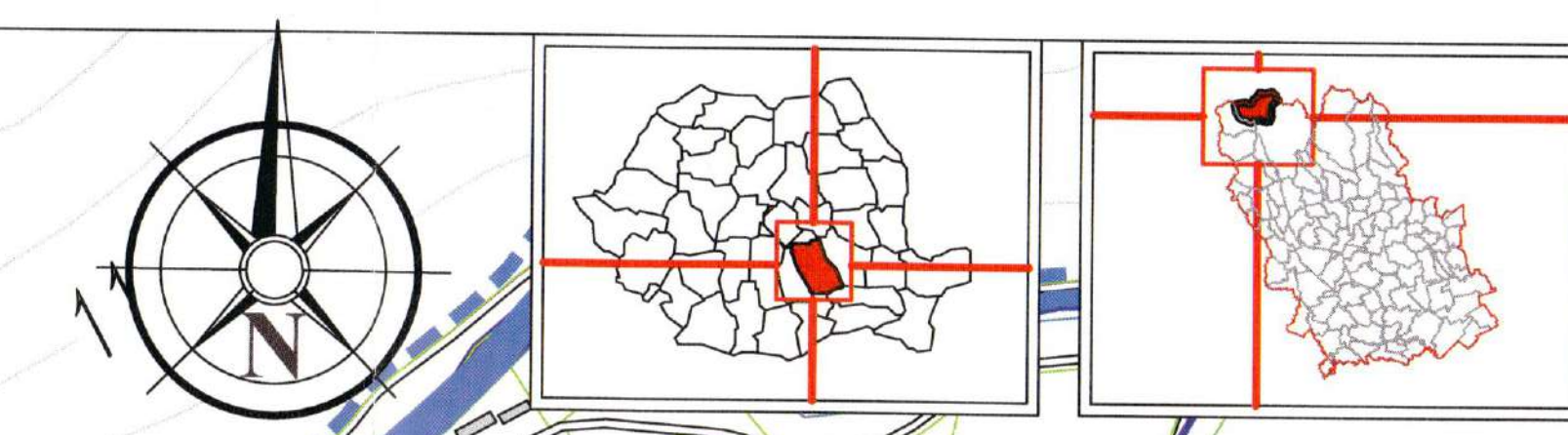
- - - Ax strazi cu trafic peste 200Vt/ora
- Nod
- Diagrama de trafic Autostrada A3
- Diagrama de trafic Ocolitoare DN1
- Diagrama de trafic DN1
- 1372 ◀ Valori totale de trafic [Vt/ora]

Scara diagramei de trafic 1cm = 10.000 vt/ora

NOTA:
Sursele pentru diagramele de trafic sunt:
- Studiu de trafic faza proiect SF proiectant SC IRIMAT CONS SRL din noiembrie 2021, la baza caruia au stat datele furnizate de CESTRIN
- diagramele de trafic rezultate din masuratorile efectuate in 14-15-16.01.2022

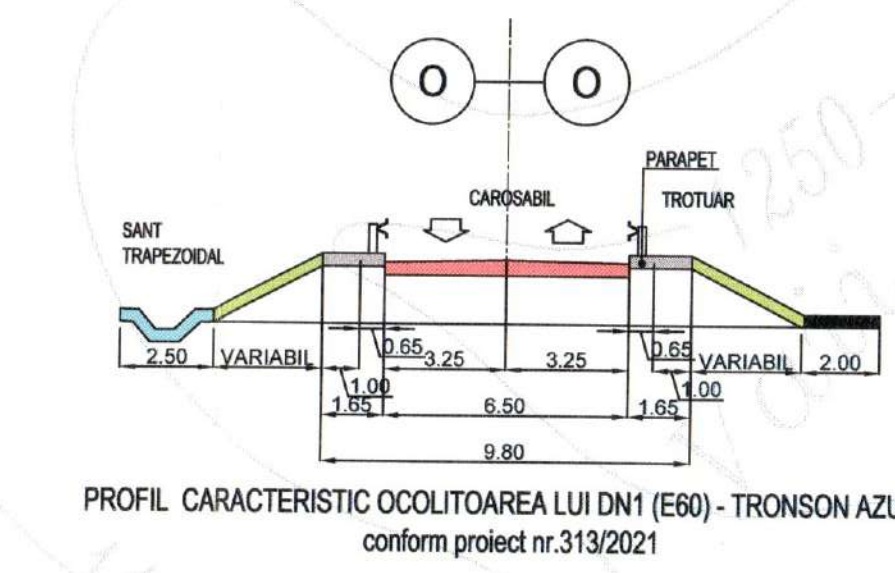
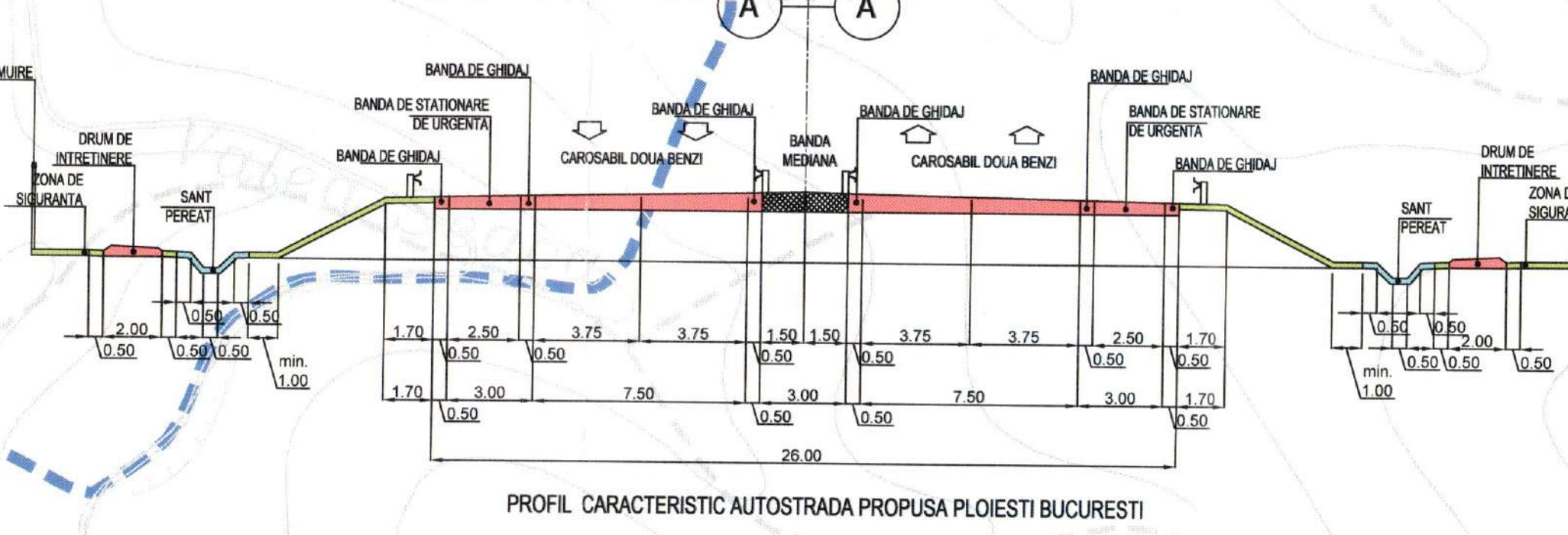
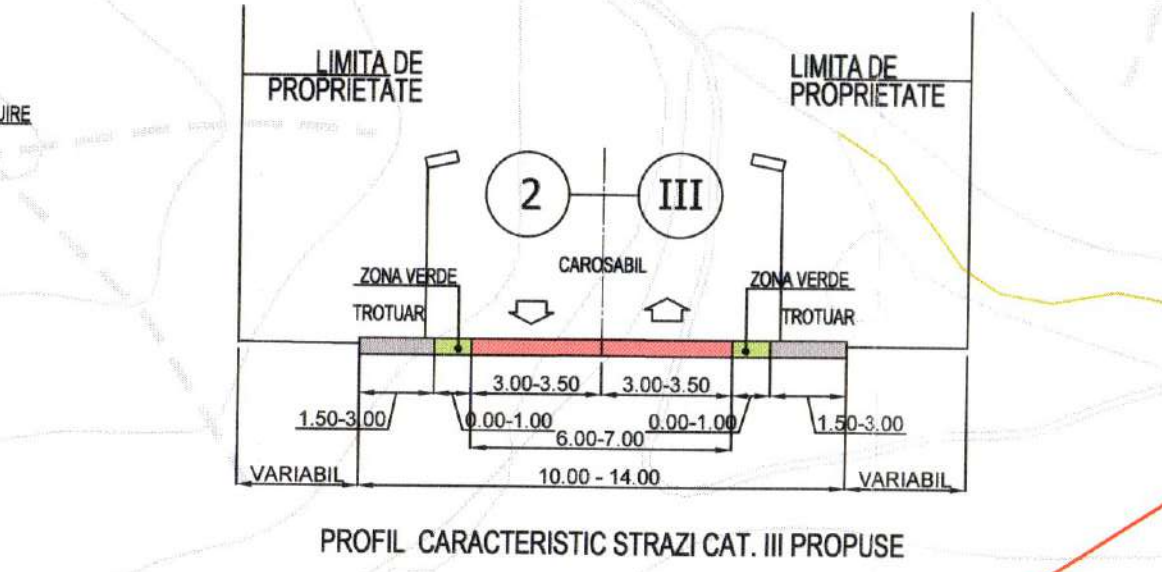
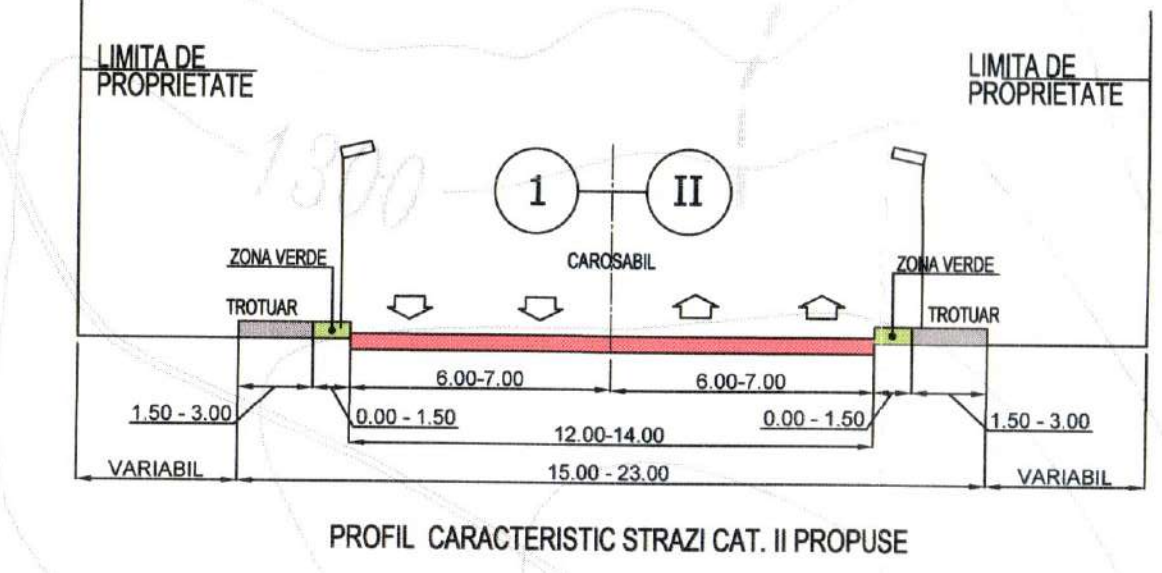
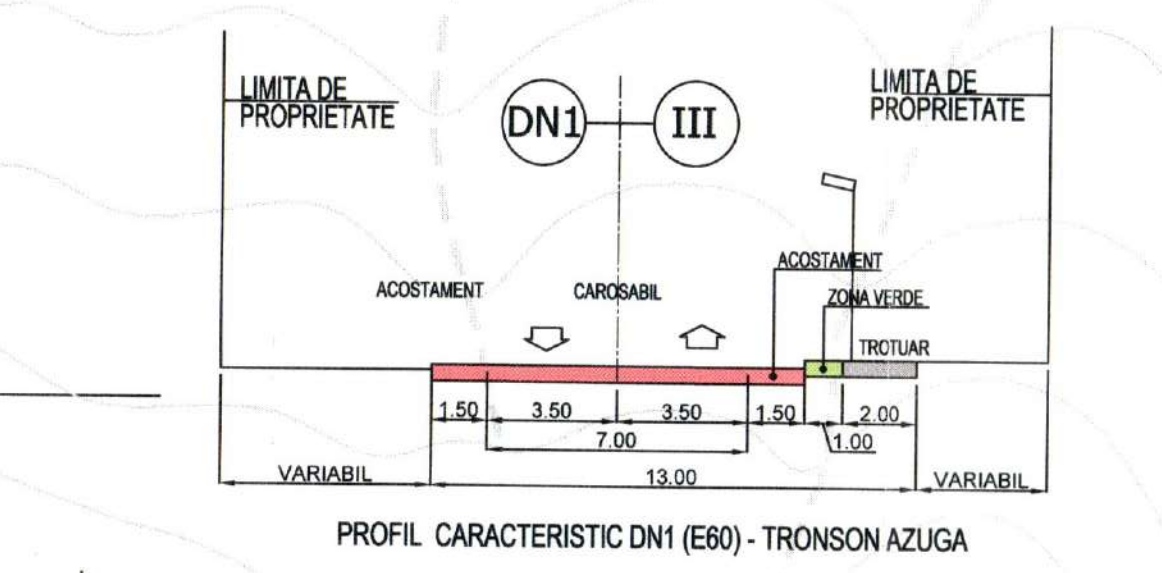
PROIECTANT SC PPS IMOB URBAN SRL		STUDIU DE FUNDAMENTARE A CIRCULATIEI PENTRU PUG AZUGA	
BENEFICIAR PRIMARIA ORASULUI AZUGA			
SEF PROIECT	Ing. Predusca Maria	SCARA	
ELABORATOR	Urb. Pantea Valeriu		Proiect nr.PN
ELABORATOR	St. Urb Paidiu Petre Sebastian	2021	DIAGrame DE TRAFIC
ELABORATOR	Arh. Pastrav Ioana		Planse nr.4

STUDIU DE FUNDAMENTARE A CIRCULATIEI PENTRU PUG AZUGA



LEGENDA

- Limite**
- Limita UAT
 - Limita intravilan existent
 - Limita intravilan propus
- Organizarea circulatiei**
- Drumuri si strazi existente pe care se va devia traficul greu
 - Drumuri si strazi propuse pe care se va devia traficul greu
 - Portiune din DN1 pe care se va devia traficul greu
 - Portiune din ocolitoarea DN1 pe care se va devia traficul greu
 - Trasee propuse pentru transport in comun pe strazi de cat. a IIIa existente si propuse
 - Traseu propus pentru transport in comun pe DN1
 - Trasee existente/propuse pentru transport pe cablu
 - Parcari publice
 - Capat de linie transport in comun propus
 - Gara
- Diverse**
- Ape de suprafata
 - Limita sit Natura 2000
- Rețea majora de circulație**
- Traseu propus pentru Autostrada Bucuresti Brasov
 - Traseu propus pentru ocolitoarea DN1
 - DN1 (E60)
 - Drumuri si strazi de cat. a IIIa existente
 - Drumuri si strazi de cat. a IIIa propuse
 - Drumuri si strazi de cat. a IIIa propuse cu sens unic
 - Drumuri si strazi de cat. a IIIa propuse pt. largire la cat. a IIa
 - Trasee/alei pietonale propuse
 - Poduri si pasaje denivelate existente
 - Poduri si pasaje denivelate propuse a se studia la scara de detaliu - P.U.Z.
 - Intersecții noi propuse a se studia la scara de detaliu - P.U.Z.
 - Profile transversale
 - Numar profil - Categoria strazi



PROIECTANT SC PPS IMOB URBAN SRL		STUDIU DE FUNDAMENTARE A CIRCULATIEI PENTRU PUG AZUGA BENEFICIAR PRIMARIA ORASULUI AZUGA			
SEF PROIECT	Ing. Predusca Maria	SCARA 1:5000	PROPUNERE CIRCULATII	Proiect nr.FN	
ELABORATOR	Urb. Pantea Valeriu			2021	Plansa nr.5
ELABORATOR	St. Urb Paidiu Petre Sebastian				
ELABORATOR	Arh. Pastrav Ioana				