

[illegible]

Jud. Prahova, Oras Ploiesti, Strada Rudului, nr. 262

- PROIECTANT FUNDAMENTAREA CIRCULATIEI :

Proiectant de specialitate: Ing. Ghitulescu Vlad Ciprian – Drumuri

Prezentul studiu a fost initiat de catre societatea comerciala SC MERCURY PROPERTY DEVELOPMENT SRL, proprietara a unui teren cu suprafata totala de 166 511mp din acte (145 772mp din masuratori) aflat in partea de sud-vest a Municipiului

Ploiesti, in zona industriala de vest a municipiului ce este delimitata de Cartierul Eroilor la est si Cartierul 9 Mai la nord-vest.

Acest studiu este necesar intrucat societatea proprietara doreste schimbarea destinatiei terenului in scopul amenajarii unor zone comerciale precum si a unor imobile de locuinte colective.

In momentul de fata, din punct de vedere urbanistic, o parte a terenului (110 500mp) este incadrata in zona unitatilor industriale, a unitatilor industriale de transport si a zonelor verzi, o alta parte (30 400 mp) este incadrata in zona unitatilor mici si mijlocii productive si de servicii si o ultima parte avand suprafata de aproximativ 5000mp este incadrata in zona culoarelor si a fasilor verzi de protectie. Prin Planul Urbanistic Zonal solicitat se doreste schimbarea destinatiei terenurilor si incadrarea intregii suprafete de teren in zona de institutii si servicii, precum si in zona mixta – institutii, servicii si locuinte colective. Se doreste de asemenea si instituirea unor reglementari urbanistice specifice noilor functiunii propuse.

DESCRIEREA PROIECTULUI

- clasa de importanta „ D”
- Domeniul de exigenta A4,B2, D

Plan de încadrare în zona

Prezenta documentatie trateaza accesul in incinta viitoarei investitii, tinandu-se cont de:

- amplasarea terenului studiat
- posibilitatea accesului din Strada Rudului, Strada Intrarea Sondelor si din viitoarea artera de circulatie ce va lega Gara de Vest cu Gara de Sud, artera de circulatie prevazuta in PUG Ploiesti si detaliata prin PUZ Zona Garii de Vest artera de legatura Sud-Vest. .
- traficul generat de investitiile propuse

Artera de legatura dintre zona Garii de Vest si Gara de Sud reprezinta un tronson din inelul 2 de circulatie al Municipiului Ploiesti. Pentru tronsonul lipsa al acestei artere de circulatie s-au intocmit mai multe studii si proiecte care s-au finalizat cu intabularea dreptului de proprietate in favoarea municipalitatii asupra terenului ce va fi ocupat de aceasta artera.

Studiu topografic :

Terenul studiat se afla in zona sud-vestica a Municipiului Ploiesti.

Vecinatatile terenului cu suprafata totala de 145 772mp ce a generat prezentul studiu sunt urmatoarele:

- la nord– cartier nou de locuinte colective
- la est – zona cu unitati de productie, transporturi si servicii

- la sud si sud-vest – artera de circulatie majora propusa prin documentatiile urbanistice.

- la vest – zona de locuinte colective

Terenul este plan, neprezentand declivitati, fiind optim pentru construire si amenajare.

PREVEDERI ALE DOCUMENTATIILOR DE URBANISM APROBATE

Cea mai mare parte a suprafetei de teren propuse a fi reglementata prin PUZ face parte din UTR V-10 conform prevederilor Planului Urbanistic General al Municipiului Ploiesti.

Conform P.U.G, aprobat cu HCL 209 din 1999 si HCL 382 din 2009, suprafata de teren de 110 500mp din cadrul parcelei studiate este inclusa in Zona unitatilor industriale, a unitatilor industriale de transport si a zonelor verzi (Inex/It/IS), avand restrictie de construire pana la elaborarea unei documentatii PUD/PUZ.

Pentru aceasta zona functionala este prevazut un POT max= 80% si un CUT max= 2,5.

Conform P.U.Z, aprobat cu HCL 12 din 2014 suprafata de teren de 30 400 mp din cadrul parcelei studiate este inclusa in Zona unitatilor mici si mijlocii, productive si de servicii si spatii verzi (A2).

Pentru aceasta zona functionala este prevazut un POT max= 50% si un CUT max= 4,5.

Conform P.U.Z, aprobat cu HCL 12 din 2014 suprafata de teren de 5 000 mp din cadrul parcelei studiate este inclusa in Zona culoarelor si fasiilor verzi de protectie cu interdictie de construire .

MODERNIZAREA CIRCULATIEI – CAPACITATI DE TRANSPORT

Investitiile propuse a se realiza vor mentine accesele existente actualmente din strazile Sondelor si Depoului.

Se propune amenajarea unui acces principal pe parcela de teren reglementata. Acest acces se va realiza in prelungirea strazii Libertatii, pe terenul alocat realizarii viitoareii artere de legatura a Garii de Vest cu Gara de Sud.

Acceul se va realiza prin intermediul unei intersectii in T, semaforizate, ce va permite un acces facil catre aceasta noua zona urbana propusa spre revitalizare.

Intr-o prima etapa se va amenaja o artera de legatura intre intersectia propusa si strada Sondelor, artera de circulatie cu doua benzi de circulatie de cate 3,5m fiecare, trotuare si spatii verzi de aliniament.

In partea de nord se va amenaja intr-o prima etapa un tronson de strada care va asigura accesul catre partea de sud –est a parcelei reglementate, avand posibilitatea prelungirii acesteia in viitor si a conectarii cu strada Sondelor si strada Depoului.

Tot in aceasta faza de proiectare s-a propus o alta artera de circulatie pe directia nord-est - sud-vest, paralela cu prima, care sa inchida un inel de circulatie si sa delimiteze parcele destinate functiunilor propuse. Aceasta a doua artera de circulatie va debusa in artera de legatura dintre Gara de Vest si Gara de Sud propusa prin documentatiile urbaistice aprobate.

In interiorul incintelor delimitate de arterele de circulatie propuse, adiacent noilor spatii comerciale propuse se vor amenaja locuri de parcare, al caror numar va fi stabilit in conformitate cu legislatia in vigoare.

Pentru zonele de locuinte colective se vor amenaja parcarile care sa asigure un minimum de 1,5 locuri de parcare pentru fiecare apartament. Parcarile pentru locatari vor fi amenajate la subsol, in timp ce la nivelul solului vor fi amenajate parcarile pentru vizitatori.

Aprovizionarea spatiilor comerciale propuse se va face cu ajutorul camioanelor de transport marfuri autorizate in spatiul urban.

Accesele propuse care debuseaza in artera de legatura dintre Gara de Vest si Gara de Sud sunt in numar de patru.

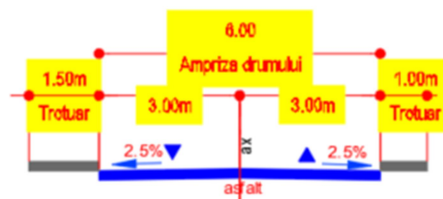
PROFILE TRANSVERSALE PROPUSE:



PROFIL TRANSVERSAL Propus scara 1:200



PROFIL TRANSVERSAL Propus scara 1:200



FMZ1

Suprafata teren	6.838 mp
Suprafata construita	2.520 mp
Suprafata Verde	696,57 mp
P.O.T. Constructii	37%
P.O.T. Verde	10%
C.U.T.	0.36
PARCARI	89 buc

LIDL

Suprafata teren	8.812 mp
Suprafata construita	2.452 mp
Suprafata Verde	1.700 mp
P.O.T. Constructii	28%
P.O.T. Verde	19%
C.U.T.	0.28
PARCARI	130 buc

Kaufland

Suprafata teren	18.872 mp
Suprafata construita la sol	4.977 mp
Suprafata construita desfasurata	5.371 mp
Suprafata Verde	3.093 mp
P.O.T. Constructii	26%
P.O.T. Verde	16%
C.U.T.	0.28
PARCARI	278 buc

FMZ 2 + Rezidential

Suprafata teren	8.709 mp
Suprafata construita la sol	2.518 mp

Suprafata Verde (inclusive terase)	2.149 mp
P.O.T. Constructii	26%
P.O.T. Verde	16%
C.U.T.	0.36
PARCARI	156 buc

FMZ 3

Suprafata teren	8.403 mp
Suprafata construita la sol	2.091 mp
Suprafata Verde	1.629 mp
P.O.T. Constructii	25%
P.O.T. Verde	19%
C.U.T.	0.36
PARCARI	114 buc

FMZ 4

Suprafata teren	17.697 mp
Suprafata construita la sol	7.634 mp
Suprafata Verde	2.887 mp
P.O.T. Constructii	43%
P.O.T. Verde	16%
C.U.T.	0.36
PARCARI	179 buc

DIY+ Food

Suprafata teren	32.729 mp
Suprafata construita DIY	9.360 mp
Suprafata construita Food	360 mp
Suprafata construita Totala	9.720mp
Suprafata Verde	3.351 mp
P.O.T. Constructii	30%
P.O.T. Verde	10%
C.U.T.	0.30
PARCARI	281 buc

Rezidential1 FMZ

Suprafata teren	2.587 mp
Suprafata construita la sol	568 mp
Suprafata Verde	1.089 mp
P.O.T. Constructii	22%
P.O.T. Verde	42%
PARCARI LA SOL	26 buc

Rezidential2

Suprafata teren	16.457 mp
Suprafata construita la sol	4.525 mp
Suprafata Verde	4.265 mp
P.O.T. Constructii	27%
P.O.T. Verde	26%
PARCARI LA SOL	???

Viteza medie pentru transportul privat, in municipiul Ploiesti este de 29 km/h.
Date preluate din P.M.U.D si actualizate la 2018.

Conform Planului de Mobilitate Urbana Durabila pentru Polul de Crestere Ploiesti, jud Prahova a inregistrat un indice de motorizare de 226 autoturism la 1000 de locuitori la nivelul anului 2015, iar in Municipiul Ploiesti, in prezent, este de 416 de autoturisme la 1000 de locuitori. S-a tinut cont de cresterea importului de masini second hand, de cresterea salariului mediu pe tara si de datele din alte studii de caz.

Proгноza	2018	2021	2026	2031	2036	2041
Autoturisme la 1000 locuitori	396	416	436	459	487	515
Total Autoturisme Ploiesti	90938	95485	100032	105488	111854	118219

Tabel 2.1.3. Proгноza grad de motorizare Municipiul Ploiesti.

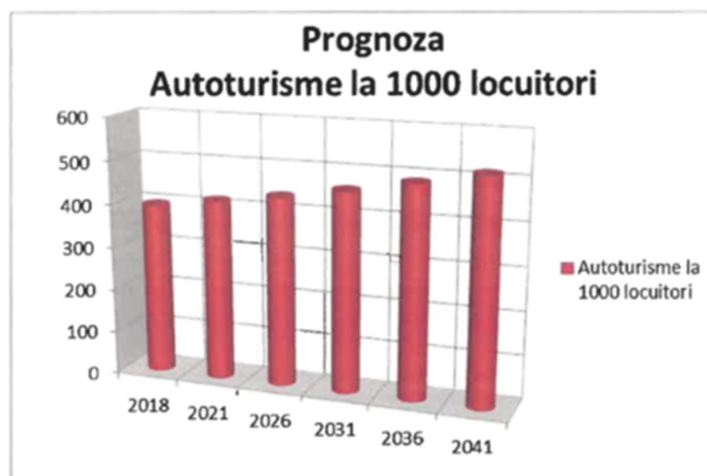


Fig 2.1.2. Grafic prognоza autoturisme la 1000 locuitori.

2021	2026	2031	2036	2041
1.05	1.10	1.16	1.23	1.30

Tabel 2.1.4. Coeficienti de evoluție a gradului de motorizare din Municipiul Ploiești.

Vehicule cu tonaj ușor (Light Duty Vehicles)- vehicule cu o masă maximă autorizată mai mică, de regulă, de 3,5 tone, în care sunt incluse autoturismele și vehiculele de marfă ușoare.

Din numărul de autoturisme din Ploiești un procent de 14% sunt autoturisme încadrate în categoria LDV. În tabelul de mai jos este prezentată prognoza 2018-2041 cu numărul autoturisme și vehicule cu tonaj ușor LDV.

Prognoza	2018	2021	2026	2031	2036	2041
Autoturisme la 1000 locuitori	396	416	436	459	487	515
Total Autoturisme Ploiești	78207	82117	86027	90720	96194	101669
Total LDV Ploiești	12731	13368	14004	14768	15659	16551

La nivelul jud. Prahova sunt 216.342 de autoturisme și 30.514 autovehicule de marfă ușoare < 3.5t, un procent de 14% au autovehicule de marfă ușoare din numărul de autoturisme.

Date climatice

Municipiul Ploiești se încadrează într-o zonă caracterizată de o climă continental-temperată, prin mari amplitudini termice determinate de răcirile puternice în timpul iernii și de încălziri excesive ce au loc vara în cursul invaziei maselor de aer tropical.

Temperatura medie anuală înregistrată este de 10-11° Celsius, temperatura maximă absolută nu depășește 40° Celsius, iar cea minimă absolută nu a coborât sub - 30° Celsius.

Precipitațiile atmosferice din Municipiul Ploiești se caracterizează printr-o mare variabilitate în ceea ce privește frecvența, intensitatea și durata. Cantitățile medii anuale înregistrate sunt între 586-616 mm, iar vânturile dominante se înscriu în direcțiile Nord - 17.1%, Nord-Est - 17.5%, Est - 9.9% și Vest - 9.7%.

Hidrografia

Rețeaua hidrografică a zonei este reprezentată prin cursul inferior al râurilor care străbat județul, și anume Prahova și Teleajen. De asemenea, rețeaua hidrografică este completată și de pâraurile Leaotu, Viișoara, Ghighiu și Dâmbu.

RETEAUA STRADALA

Rețeaua stradală a municipiului Ploiești este una de tip radial polarizată în centrul orașului, având o lungime de 296 km, din care 5% sunt străzi de pământ, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Ploiești.

Din datele incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Ploiești reiese faptul că zona de locuințe individuale este foarte bine reprezentată în Centru și Est, prezentând o tramă tradițională, de capacitate redusă - străzi de categoria a III-a, cu 2 benzi.

Cartierele de locuințe colective au fost dezvoltate și concentrate în Vestul municipiului, fiind prevăzute cu artere de categoria I și a II-a. O tramă bine conturată se regăsește și în cartierele de locuințe periferice: Bereasca, Râfov, Mitică Apostol. Aspectul rural al acestor zone este redat de modernizarea parțială a tramei.

Rețeaua majoră a municipiului este localizată pe axa Nord-Sud, fiind prevăzută cu prospecte de categoria I și de categoria a II-a. Un aspect negativ este redat de parcurile neregulate pe sectorul Nordic al Bulevardului Republicii care influențează aglomerarea și reducerea capacității de circulație. Pe sectorul central sudic, axa este dublată de Străzile Gheorghe Doja - Nicolae Bălcescu - Democrației, fiind deservită de tramvai și având un prospect îngust, de categoria a III-a.

Concluzii

Rezultatele acestui studiu releva următoarele :

Îmbunătățirea condițiilor de circulație la nivelul zonei prin dezvoltarea acesteia implica:

- sporirea capacității de circulație pe elementele rețelei de transport din zona intersecțiilor,
- reducerea punctelor de conflict; separarea fluxurilor de circulație; reducerea costurilor de operare ale vehiculelor participante la trafic,
- eliminarea blocajelor și îmbunătățirea siguranței circulației au condus la creșterea fluxurilor de trafic atrase și la scăderea întârzierilor medii înregistrate de vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic.

Investitia propusa prin aportul de vehicule nu afecteaza timpii de intarziere existenti.

Imbunatatirea circulatiei rutiere si cresterea accesibilitatii zonei va duce la reducerea congestiilor din traficul rutier, a accidentelor si a impactului negativ asupra mediului., cresterea vitezei de transport, reducerea timpilor de asteptare.

Reducerea poluarii mediului cu emisii de noxe cauzate de traffic si zgomot asociat traficului si reducerea impactului asupra populatiei, prin reducerea timpilor de stationare in intersectii si in consecinta a consumului de carburanti si a zgomotului.

Zona studiata resimte profund lipsa unor dotari comerciale corespunzatoare numarului de locuitori. Prin dezvoltarea si realizarea acestor functiuni care vor deservi zona, locuitorii nu vor mai fi nevoiti sa traverseze orasul pentru a ajunge la zonele comerciale existente.

Proiectant de specialitate:

Ing. Ghitulescu Vlad Ciprian