



PUZ-INTRODUCERE TEREN IN INTRAVILAN PENTRU ZONA INSTITUTII SI SERVICII SI ZONA CAI DE COMUNICATII



**Com Barcanesti, sat Ghighiu, DN1A, km 73+005- km 73+035,
jud Prahova**

Beneficiar : SC ALGABETH COM SRL

Proiectant Fundamentarea Circulatiei: SC SERV TOP SRL

Faza: PUZ

04/2025



DATE GENERALE

-DENUMIREA OBIECTIVULUI:

PUZ-INTRODUCERE TEREN IN INTRAVILAN PENTRU ZONA INSTITUTII SI SERVICII SI ZONA CAI DE COMUNICATII

Com Barcanesti, sat Ghighiu, DN1A, km 73+005- km 73+035, jud Prahova

- BENEFICIAR: SC ALGABETH COM SRL

- DESCRIEREA LUCRARILOR DIN PUNCT DE VEDERE CONSTRUCTIV:

Terenul studiat este situat in intravilan si apartine partial SC Algabeth Com SRL , conform extras carte funciara nr 102431/09.07.2024 si partial este proprietatea statului aflat in administrarea Ministerului Transportului si Infrastructurii dat in concesiune catre CNAIR, conform Certificatului de Urbanism anexat, nr. 45/19.07.2024.

Terenul studiat in prezent are categoria de folosinta arabil si drum si se invecineza cu :

N - DN 1A

S - proprietati particulare

V – proprietati particulare

E – proprietati particulare

2. DESCRIEREA PROIECTULUI

2.1 Plan de încadrare în zona

Amplasamentul studiat se afla în Com. Barcanesti, sat Ghighiu, DN 1A, intre km 73+005 si km 73+035, dreapta , jud. Prahova.

Prezenta documentatie, a avut la baza ridicarea topografica pusa la dispozitie de catre beneficiar, efectuată la o scară corespunzătoare lucrărilor de drumuri și sistematizare verticală , respectiv 1:500. Sistemele altimetric si planimetric s-au ales in mod arbitrar , adaptate la condițiile locale.

**Incinta studiata se desfasoara in lungul DN1A intre km 73+005—
73+035, dreapta .**

Pe terenul studiat beneficiarul doreste **intocmirea planului urbanistic zonal pentru introducere teren in intravilan pentru zona institutii si servicii si zona cai de comunicatii, in vederea edificarii unui sediu administrativ, showroom si zona de expozitie .**



Regimul de aliniere -Constructiile cele mai apropiate se vor amplasa la distanta minima **de 30,00 m** fata de marginea partii carosabile existente .

Regimul de aliniament -Imprejmuirea se va amplasa la distanta minima **de 13,00 m** fata de axul drumului national existent .

Prezenta documentatie trateaza fundamentarea circulatiei tinand cont de urmatoarele aspecte :

- Proiectul pentru Sporirea Capacitatii pe DN1A la 4 fire de circulatie
- Reglementare DN1A in aceasta zona
- Intentia de a dezvolta a beneficiarului

Se propune :

1. -Respectarea prospectului pentru DN1A , conform Proiectului de Sporirea Capacitatii pe DN1A-4 fire de circulatie
2. Amenajarea unui acces facil catre incinta studiata cu reglementarile pentru asigurarea parcajelor in incinta studiata

Prezenta documentatie se va studia in doua etape:

Etapa Definitiva -dupa largirea DN 1A la patru fire

Etapa Provizorie -pana la largirea DN 1A la patru fire

1. Etapa definitiva

Tronsonul studiat de drum DN1A- Km 73+005-73+035, dispune in prezent de urmatorul profil transversal 1-1-existent :

2 x 3,50 m parte carosabila (asfaltata) incadrata de acostamente si spatii verzi/ taluz pana in limitele cadastrale existente , dispunand de o latime incadrata intre 9,50 m si 13,30 m , aflata intre axul existent al DN1A si limita de proprietate studiata ,conform profil transversal anexat 1-1-existent .

Conform **profilului propus 1-1**, se recomanda reprofilat cu urmatorul profil transversal tip :

- 2 x 7,00 m parte carosabila
- 2 x 1,00 m acostament
- 2 x 1,50 m sant /taluz
- 2 x 1,00 m spatiu verde
- 2 x 1,50 m trotuar
- spatiu verde pana in limitele cadastrale (min 1,00 m)



- Ampriza totala va fi de minim $13,00 \times 2 = 26,00$ m
- Se va moderniza tronsonul de DN1A simetric fata de axul existent al DN1A, astfel se observa afectarea limitei de proprietate studiata cu latimea de maxim 3,50 m, exceptie facand zona acceselor propuse unde se vor respecta Planurile de situatie , anexate .

Accesul catre incinta studiata in etapa definitiva se va realiza prin amenajarea unei intersectie tip T cu benzi suplimentare de circulatie , pentru circulatia auto numai pe relatia de dreapta , astfel:

- ✓ Banda de decelerare va deservi relatia de intrare dinspre Bucuresti , va avea lungimea de 70 ,00m (35m+35 m) si latimea de 3,00 m .
- ✓ Banda de accelerare va deservi relatia de iesire dinspre Bucuresti , va avea lungimea de 70 ,00m (35m+35 m) si latimea de 3,00 m .
- ✓ Intrarea si iesirea se vor realiza prin racordare cu raze de 12,00 m pe latimea de minim 5,50 m, vor fi separate prin insula de dirijare prevazuta cu spatiu verde denivelata, montata retras la 1,00 m fata de partea carosabila a DN1A

2. Etapa provizorie

Tronsonul studiat de drum DN1A- Km 73+005-73+035, dispune in prezent de urmatorul profil transversal 1-1-existent :

2 x 3,60 m parte carosabila (asfaltata) incadrata de acostamente si spatii verzi/ taluz pana in limitele cadastrale existente , dispunand de o latime incadrata intre 9,50 m si 13,30 m , aflata intre axul existent al DN1A si limita de proprietate studiata ,conform profil transversal anexat 1-1-existent .

Accesul catre incinta studiata in etapa provizorie se va realiza prin amenajarea unei intersectie tip T cu benzi suplimentare de circulatie , pentru circulatia auto numai pe relatia de dreapta , fara afectarea limitelor de proprietate adiacente , astfel:

- ✓ Banda de decelerare va deservi relatia de intrare dinspre Bucuresti , va avea lungimea de 70 ,00m (35m+35 m) si latimea de 3,50 m .
- ✓ Banda de accelerare va deservi relatia de iesire dinspre Bucuresti , va avea lungimea de 70 ,00m (35m+35 m) si latimea de 3,50 m .
- ✓ Intrarea si iesirea se vor realiza prin racordare cu raze de 12,00 m pe latimea de minim 5,50 m, vor fi separate prin insula de dirijare



prevazuta cu spatiu verde denivelata, montata retras la 1,00 m fata de partea carosabila a DN1A

Evacuarea apelor pluviale

- Prin declivitatile benzilor suplimentare cu panta de 2,5% dinspre carosabilul DN1A catre acostamentul propus respectiv taluzul natural se va asigura scurgerea apelor pluviale , respectând configuratia elementelor geometrice existente de pe tronsonul de drum national studiat.

Sistemul rutier adoptat pentru acces propus , va fi similar cu cel al DN1A, alcatuit din:

- 4 cm - BA 16 rul 50/70, conform AND605
- 6 cm - BAD 22.4 leg 50/70, conform AND 605
- 8 cm -AB31.5 baza 50/70, conform AND605
- 20 cm – piatra sparta , conform STAS 6400/1984
- 30 cm – Balast, conform STAS 6400/1984
- Strat de forma

2.1-Organizarea circulatiei

Circulatia se va desfasura conform prevederilor din plansele anexate -
Etapa provizorie -Plan de situatie, Fundamentarea Circulatiei si anume:

- Intrarea în incinta se va efectua, din DN 1A , numai dinspre Bucuresti , prin banda de decelerare proiectata, relatie de dreapta;
- Iesirea din incinta se va efectua, spre Brasov , prin banda de accelerare proiectata, relatie de dreapta;

* Se va asigura instalarea indicatoarelor de circulatie:

Cedeaza trecerea, Obligativu la dreapta, Selectarea circulatiei pe directii de mers in apropierea intersectiei, Terminarea benzii din partea dreapta, Ocolire, Interzis, Interzis a vira la stanga, Limitare de viteza, prin grija beneficiarului.

- - Marcajele longitudinale si transversale pentru dirijarea circulatiei, se vor executa conform SR 1848-7/2015, SR 1848-7/2015/A91:2021
- Montarea indicatoarelor rutiere, se va executa conform SR 1848-1/2024
Montarea tablelor indicatoarelor si executia marcajelor, conform Planului de situatie , anexat , este obligatia beneficiarului.

Pentru asigurarea unui confort sporit tuturor conducatorilor auto, se propune iluminatul pe zona accesului propus in aceasta etapa provizorie .



Executia lucrarilor prevazute in prezenta documentatie , montarea tablelor indicatoarelor, executia marcajelor, conform Planului de situatie , anexat , este obligatia beneficiarului conform OG 43/97Privind regimul drumurilor , art 46, pc 3 si acesta a fost informat in acest sens .

ART 46.3) Obligatia și responsabilitatea privind solicitarea acordului prealabil și a autorizației de amplasare și/sau de acces în zona drumului public, precum și responsabilitatea respectării acestora revin beneficiarului lucrărilor sau obiectivelor realizate ori amplasate în zona drumului public.

Prezenta documentatie s-a elaborat avand la baza :

- STAS 10144/1 ... 6 pentru Proiectarea străzilor, a intersecțiilor, trotuare, etc.);
- AND 600 /2010 Normativ pentru proiectarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice
- HGR 525/96 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism
- NP 24/2022 Normativ pentru proiectarea parcajelor

Executia lucrarilor se va realiza numai dupa anuntarea Administratorului Drumului cu respectarea prevederilor cuprinse in "NORMELE METODOLOGICE PRIVIND CONDITIILE DE INCHIDERE A CIRCULATIEI SI DE INSTITUIRE A RESTRICTIILOR DE CIRCULATIE IN VEDEREA EXECUTARII DE LUCRARI IN ZONA DRUMULUI PUBLIC SI/SAU PENTRU PROTEJAREA DRUMULUI" intocmite de Ministerul de Interne si Ministerul Transporturilor.

In conformitate cu Legea 50/1991 cu toate modificarile, completarile si actualizarile ulterioare, lucrarile de executie se vor putea demara dupa obtinerea Autorizatiei de Construire emisa de catre Institutia abilitata si numai in baza Proiectului Tehnic si a Detaliilor de Executie intocmite de catre proiectantul de specialitate.

2.2- Reglementarile pentru asigurarea parcajelor in incinta studiata

In incinta studiata se vor amenaja platforme carosabile, platforme destinate parcajelor si platforme pietonale ce vor deservi viitoarea activitate. La fazele ulterioare ale prezentei documentatii se vor detalia sistemele rutiere si viza documentatia MLPAT pentru fiecare constructie in parte .



Mobilarea prezentata In planurile de situatie , anexate, este orientativa si poate suporta modificari in cadrul fazelor ulterioare de proiectare insa elementele geometrice ale accesului si asigurarea necesarului de parcaje conform Normativului pentru Proiectarea Parcajelor -NP 24/2022 si HGR525 / 96, se vor respecta.

Necesarul de parcaje va fi dimensionat conform prevederilor Normativului pentru Proiectarea Parcajelor -NP 24/2022 , iar în funcție de destinația și activitatea investițiilor ce le vor deservii, respectând Anexa nr ,5 din HGR525/96 se va respecta asigurarea necesarului numărului de parcaje în incinta studiată, astfel conform art.:

5.1. Construcții administrative

5.1.1. Pentru construcțiile cuprinse în anexa nr. 1 la pct. 1.1.1 - 1.1.10, vor fi prevăzute:

a) câte un loc de parcare pentru 10-40 salariați;

b) locuri de parcare suplimentare celor rezultate conform lit. a), după cum urmează:

- un spor de 10% pentru construcțiile cuprinse în anexa nr. 1 la pct. 1.1.1 - 1.1.7;

- un spor de 30% pentru construcțiile cuprinse în anexa nr. 1 la pct. 1.1.7 - 1.1.10;

- atunci când construcțiile cuprind săli de conferințe și alte spații destinate reuniunilor se vor prevedea 1-2 locuri de parcare pentru autocare.

5.1.2. Pentru construcțiile cuprinse în anexa nr. 1 la pct. 1.1.11 - 1.1.13 vor fi prevăzute câte un loc de parcare pentru 10-30 salariați plus un spor de 20% pentru invitați.

5.3. Construcții comerciale

5.3.1. Pentru construcțiile comerciale vor fi prevăzute locuri de parcare pentru clienți, după cum urmează:

* un loc de parcare la 200 mp suprafața desfășurată a construcției pentru unități de până la 400 mp;

* un loc de parcare la 100 mp suprafața desfășurată a construcției pentru unități de 400-600 mp;

* un loc de parcare la 50 mp suprafața desfășurată a construcției pentru complexe comerciale de 600-2.000 mp;

* un loc de parcare la 40 mp suprafața desfășurată a construcției pentru complexuri comerciale de peste 2.000 mp.

5.12. Construcții industriale

Vor fi prevăzute parcaje în funcție de specificul activității, după cum urmează:

* activități desfășurate pe o suprafață de 10-100 mp, un loc de parcare la 25 mp;

* activități desfășurate pe o suprafață de 100-1.000 mp, un loc de parcare la 150 mp;

* activități desfășurate pe o suprafață mai mare de 1.000 mp, un loc de parcare la o suprafață de 100 mp.

Întocmit,
Teh Daniela Cojanu

