MEMORIU TEHNIC EXPLICATIV

PLAN URBANISTIC ZONAL

"ELABORARE P.U.Z. – VGP PARK GHIMBAV – CONSTRUIRE HALE PENTRU PRODUCȚIE ȘI DEPOZITARE CU ANEXE ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE, SHOWROOM, SERVICII, CONFIGURARE ACCESURI, CIRCULAȚII ȘI PARCĂRI, AMENAJARE INCINTĂ ȘI SPAȚII VERZI, ÎMPREJMUIRE, BRANȘAMENTE ȘI REȚELE DE UTILITĂȚI"

CUPRINS:

1 Introducere
1.1 Date de recunoaştere a documentaţiei
1.2 Obiectul PUZ
1.3 Surse documentare

2 Stadiul actual al dezvoltării
2.1. Evoluţia zonei
2.2. Încadrare în localitate
2.3. Elemente ale cadrului natural
2.4. Circulaţia
2.5. Ocuparea terenurilor
2.6. Echipare edilitară
2.7. Probleme de mediu
2.8. Opţiuni ale populaţiei

3. Propuneri de dezvoltare urbanistică
3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare
3.2. Prevederi ale PUG/PUZ-uri aprobate
3.3. Zonificare functionala
3.4. Modernizarea circulaţiei
3.5. Valorificarea cadrului natural
3.6. Dezvoltarea echiparii edilitare
3.7. Concluzii
3.8. Bilant teritorial

CAPITOLUL 1 - INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOAŞTERE A DOCUMENTAŢIEI

Denumirea lucrării

PLAN URBANISTIC ZONAL (P.UZ.)

"ELABORARE P.U.Z. – VGP PARK GHIMBAV – CONSTRUIRE HALE PENTRU PRODUCŢIE ŞI DEPOZITARE CU ANEXE ADMINISTRATIVE ŞI TEHNICE, SHOWROOM, SERVICII, CONFIGURARE ACCESURI, CIRCULAŢII ŞI PARCĂRI, AMENAJARE INCINTĂ ŞI SPAŢII VERZI, ÎMPREJMUIRE, BRANŞAMENTE ŞI REŢELE DE UTILITĂŢI"

Beneficiar

LB Ghimbav S.A. pentru Bothaza Dumitru, Bucşa Paraschiva, Duroiu Cristina, Theil Liliana, Rasnovean Mariana, Plajer Christian, Rădulescu Maria – Roxana

Proiectantul general

NOA PARTNERS S.R.L.

Data elaborării

Iulie 2026

Amplasament

UAT Ghimbav, Jud. Braşov, T40, P298/1/1/21, 298/1/1/20, 298/1/1/17, cu NC 666 (nr. CF 100634), 103646, 103648, 106099, 106350, 108868, 108980, 109358.

1.2. OBIECTUL PUZ

Solicitări ale temei program

Planul este realizat pentru faza de P.U.Z şi cuprinde analiza terenului în suprafaţă totală din acte de 252.708 mp şi suprafaţa măsurată de 251.744 mp, din UAT Ghimbav, Jud. Braşov. Terenul analizat este alcătuit din 8 loturi, amplasate în tarlaua 40, parcelele 298/1/1/21, 298/1/1/20, 298/1/1/17, având NC 666 (nr. CF 100634), 103646, 103648, 106099, 106350, 108868, 108980, 109358.

Elaborarea documentaţiei PUZ pentru terenul analizat a fost solicitată în baza CU nr. 140 emis de Primăria UAT Ghimbav la data de 24.08.2026. Intenţia de dezvoltare vizează realizarea unor obiective de investiţii de interes economic, respectiv organizarea şi reglementarea terenului în vederea dezvoltării unui parc industrial şi logistic, cu scopul desfăşurării activităţilor de producţie, depozitare şi servicii conexe, în comuna Ghimbav.

Totodată, prin tema program se vor stabili accesurile, circulaţiile carosabile şi pietonale, precum şi organizarea funcţională a incintei.

Conform solicitărilor temei program furnizate de beneficiarul prezentei lucrări, scopul documentaţiei este acela de a stabili regulile de ocupare a terenului, de amplasare a construcţiilor şi amenajărilor aferente acestora, în vederea realizării halelor destinate producţiei şi depozitării, cu anexele administrative şi tehnice, spaţiului de tip showroom şi serviciilor aferente, cât şi a

configurării accesurilor, circulaţiilor şi parcărilor, amenajării incintei şi a spaţiilor verzi, împrejmuirii, precum şi a branşamentelor şi reţelelor de utilităţi necesare funcţionării obiectivului.

Prevederi ale programului de dezvoltare a localităţii, pentru zona studiată

Conform Planului Urbanistic General al UAT Ghimbav, aprobat prin HCL Nr. 12/29.02.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL Nr. 113/30.08.2018, terenul cu NC 666 (nr. CF 100634), 103646, 103648, 106099, 106350, 108868, 108980, 109358 se află în extravilanul localităţii.

Conform propunerilor din documentaţia PUG aprobată, se prevede extinderea reţelelor de echipare tehnico-edilitară (alimentare cu apă şi canalizare) pentru a susţine noile zone funcţionale şi extinderea intravilanului. Se propune modernizarea infrastructurii rutiere prin lărgirea profilelor stradale existente şi prin crearea de străzi noi pe trasee propuse, în vederea fluidizării traficului.

- Integrarea în dinamica de dezvoltare a polului regional Braşov şi fenomenul de suburbanizare: Oraşul Ghimbav reprezintă unul dintre cei mai activi poli de dezvoltare din cadrul Zonei Metropolitane Braşov, înregistrând o creştere demografică de peste 31% în ultimul deceniu. Această expansiune, dublată de migraţia populaţiei şi a capitalului dinspre municipiul reşedinţă de judeţ către localităţile limitrofe, impune dezvoltarea de noi zone funcţionale la limita administrativă dintre cele două UAT-uri. Crearea unor perimetre industriale şi logistice în aceste sectoare de contact permite Ghimbavului să preia surplusul de activitate economică metropolitană, consolidându-şi rolul de motor economic regional
- Consolidarea profilului industrial şi evoluţia către conceptul de „Smart Airport City": Ghimbavul este definit în documentaţiile strategice ca un UAT cu profil predominant industrial şi de servicii, fiind un vector major pentru atragerea investiţiilor străine. Dezvoltarea unor noi zone industriale este justificată de necesitatea de a oferi platforme moderne pentru activităţi de producţie cu valoare adăugată ridicată, cercetare şi dezvoltare, în proximitatea Aeroportului Internaţional Braşov-Ghimbav. Această strategie vizează transformarea întregului teritoriu într-un hub logistic performant, capabil să susţină reţele de producţie inteligente şi să ofere locuri de muncă calificate
- Valorificarea conectivităţii la coridoarele europene (TEN-T) şi naţionale: Poziţionarea oraşului la intersecţia unor artere de comunicaţie de importanţă naţională şi europeană (precum culoarul DN 1 şi ramificaţiile către DN 73) oferă un avantaj competitiv major pentru dezvoltarea funcţiunilor de logistică şi producţie. Investiţiile în infrastructura rutieră şi crearea de zone industriale de-a lungul acestor axe majore sunt esenţiale pentru fluidizarea traficului metropolitan şi pentru asigurarea unui acces facil către pieţele regionale. Această abordare permite Ghimbavului să maximizeze beneficiile proximităţii faţă de nodurile de tranzit multimodal, asigurând o legătură vitală între fluxurile comerciale naţionale şi zonele de producţie locale

1.3. SURSE DOCUMENTARE

În cadrul studiului au fost evaluate documentaţii de urbanism valabile în perimetrul de studiu; au fost luate în considerare şi celelalte documente, în curs de realizare/aprobare, precum şi alte studii şi analize realizate (studii de mediu, de trafic, studii geotehnice etc.) şi se vor propune soluţii pentru corelarea, amendarea locală sau actualizarea în întregime sau parţial, a reglementărilor existente.

Lista studiilor şi proiectelor elaborate anterior PUZ

- **Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă (ONU)**
- **Pactul Verde European (European Green Deal)**
- **Agenda Teritorială 2030 (UE)**
- **Politica de Coeziune a UE 2021-2027**

- **Planul de Amenajarea Teritoriului National (P.A.T.N.), elaborat de URBANPROIET intre anii 1994-2001**
- **Actualizarea Planului de Amenajare a Teritoriului Județean Brașov**
- **Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) 2035**
- **Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul.**
- **Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii.**
- **Regulamentul General de Urbanism (RGU) - HG nr. 525/1996**
- **Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Brașov 2021-2030**
- **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Zonei Metropolitane Brașov pe perioada 2016 - 2030**
- **Planul de Dezvoltare Regională a Regiunii Centru 2021 - 2027**
- **Strategia de Dezvoltare Locală a Orașului Ghimbav 2021 - 2030**
- **Planul Urbanistic General (PUG) al UAT Ghimbav aprobat prin HCL Nr. 12/29.02.2000, cu valabilitate prelungită prin HCL Nr. 113/30.08.2018**
- **Documentatiile topometrice (sistem de sprijin planimetric Stereo 70);**
- **Legislatia si normele in vigoare din domeniul constructiilor si urbanismului;**
- **Date culese de proiectant in teren**

Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu P.U.Z.

În cadrul procesului de întocmire a documentatiei P.U.Z., s-au considerat necesare o serie de studii de fundamentare, care să asigure o bază de plecare pentru propunerile din cadrul PUZ-ului.

Astfel sunt în curs de elaborare:

- Actualizare topografică a imobilului și a zonei adiacente;
- Documentaţii cadastrale ale terenurilor studiate
- Studiu de rețele edilitare.
- Studiu geotehnic
- Ortofotoplan
- Date statistice

CAPITOLUL 2: STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. EVOLUȚIA ZONEI

Date privind evoluţia zonei

Atestarea documentară a localităţii Ghimbav datează din anul 1342, aşezarea fiind fondată de colonişti germani. Din punct de vedere al organizării administrative istorice, teritoriul a făcut parte din domeniul Ordinului Cavalerilor Teutoni în perioada 1211–1225 şi a aparţinut ulterior structurii administrative a Ţării Bârsei. Începând cu anul 1422, Ghimbavul a fost integrat în jurisdicţia „pământului crăiesc", iar din 1486 a fost inclus în Districtul Braşov, entitate care a făcut parte din Universitatea Săsească.

O etapă relevantă în consolidarea organizării locale a constituit-o anul 1876, când sediul primăriei a fost construit pe amplasamentul fostului turn de intrare al bisericii fortificate, fapt ce a marcat substituirea funcţiunii defensive cu cea administrativă. Ulterior, în perioada comunistă, profilul localităţii s-a transformat dintr-o aşezare predominant agrară într-un centru industrial de importanţă naţională, ca urmare a înfiinţării în anul 1968 a Întreprinderii de Construcţii Aeronautice (devenită ulterior IAR Ghimbav).

Cea mai semnificativă modificare administrativă recentă a avut loc în anul 2002, când localitatea Ghimbav a fost declarată oraş prin Legea nr. 674. În prezent, unitatea administrativ-

teritorială este integrată în Zona Metropolitană Braşov, fiind clasificată ca pol de dezvoltare intraregională cu un profil economic mixt, industrial şi de servicii. Din perspectivă demografică, UAT Ghimbav înregistrează o dinamică accelerată, populaţia crescând de la 4.698 de locuitori la recensământul din 2011 la 7.208 locuitori în anul 2021, reflectând o rată de creştere de peste 31% într-un singur deceniu.

Caracteristici semnificative ale zonei, relaţionate cu evoluţia localităţii

Conform indicatorilor statistici recenţi, se observă o tendinţă accentuată de suburbanizare, manifestată prin migrarea populaţiei şi a capitalului dinspre municipiul Braşov către localităţile limitrofe. În timp ce municipiul reşedinţă de judeţ a înregistrat o uşoară scădere demografică, oraşul Ghimbav a cunoscut o creştere de 31,22% în intervalul 2011–2021, populaţia crescând de la 4.698 la 7.208 locuitori. Această evoluţie consolidează statutul Ghimbavului de pol de dezvoltare intraregional, fiind localitatea urbană cu cea mai mare rată de creştere din Zona Metropolitană Braşov (ZMB) în ultimul deceniu.

Oraşul beneficiază de o accesibilitate strategică, fiind situat la intersecţia unor axe majore de comunicaţie: DN 1 (E60), care asigură legătura cu Bucureştiul şi vestul ţării, şi ramificaţiile către DN 73 şi DN 73B. Amplasamentul este avantajat direct de proximitatea Aeroportului Internaţional Braşov-Ghimbav, element care transformă localitatea într-un hub multimodal vital pentru regiune. Din perspectiva transportului sustenabil, zona este inclusă în planurile pentru implementarea trenului metropolitan, prin liniile propuse S3 (Braşov-Ghimbav-Codlea) şi S5 (Braşov-Aeroport), asigurând o conectivitate rapidă în interiorul ariei funcţionale urbane.

În ultimele decenii, Ghimbavul a trecut printr-o transformare structurală profundă, evoluând de la o aşezare tradiţională către un centru industrial şi de servicii de importanţă naţională, proces accelerat de înfiinţarea industriei aeronautice în 1968. Această dinamică a condus la o reorientare a utilizării terenurilor, de la activităţi agricole către funcţiuni complexe de producţie cu valoare adăugată ridicată şi zone rezidenţiale moderne. În prezent, viziunea de dezvoltare locală integrează conceptul de „Smart Airport City", unde platformele industriale majore (precum IAR, Premium Aerotec sau parcurile logistice ICCO) coexistă cu noi cartiere de locuinţe, oferind un echilibru între funcţiunea productivă şi calitatea vieţii urbane.

Potenţial de dezvoltare

Potenţialul de dezvoltare al UAT Ghimbav este susţinut de un set coerent de direcţii strategice, stabilite atât la nivel local, cât şi judeţean, orientate spre transformarea localităţii într-un pol economic şi urban modern, cu accent particular pe componenta industrială şi de conectivitate teritorială.

- Poziţionare strategică şi conectivitate – Ghimbavul valorifică un avantaj competitiv major dat de amplasarea sa la intersecţia principalelor rute de transport: integrarea în coridoarele europene TEN-T (Coridorul Carpatia şi Autostrada Zăpezii), proximitatea faţă de Aeroportul Internaţional Braşov-Ghimbav, precum şi dezvoltarea trenului metropolitan (liniile S3 şi S5) şi modernizarea Gării Ghimbav. La acestea se adaugă extinderea şi reabilitarea reţelei de drumuri locale şi a infrastructurii pentru biciclete (Bike Net), consolidând vocaţia localităţii de hub multimodal.
- Profil economic şi industrial – Strategia locală urmăreşte consolidarea Ghimbavului ca hub industrial, prin atragerea investiţiilor străine directe, susţinerea platformelor industriale existente şi dezvoltarea infrastructurii de afaceri.
- Urbanism şi regenerare urbană – Direcţiile de dezvoltare teritorială vizează finalizarea Planului Urbanistic General (PUG), delimitarea riguroasă a zonelor funcţionale şi resistematizarea centrului istoric, alături de crearea de zone pietonale şi de agrement (ex: malul Ghimbăşelului, Lacul de Argint).

- Dezvoltare durabilă şi eficienţă energetică – Se urmăreşte reabilitarea clădirilor publice pentru creşterea eficienţei energetice, implementarea sistemelor de telegestiune pentru iluminat public şi încurajarea mobilităţii electrice.
- Guvernare locală şi servicii publice – Administraţia locală promovează o guvernare orientată către cetăţeni, prin digitalizare (e-Guvernare), reducerea birocraţiei şi creşterea transparenţei decizionale, în paralel cu investiţii în infrastructura socială, siguranţa cetăţeanului şi valorificarea potenţialului turistic, cultural şi sportiv al localităţii.

2.2. ÎNCADRARE ÎN LOCALITATE

Poziţia zonei faţă de intravilanul localităţii

Conform prevederilor Planului Urbanistic General (PUG) al oraşului Ghimbav, aprobat prin H.C.L. nr. 12/29.02.2000, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. nr. 113/30.08.2018, terenul analizat este situat în extravilanul nereglementat al localităţii.

Cu toate acestea, din punct de vedere juridic şi tehnic, conform datelor înscrise în extrasele de carte funciară, situaţia terenului studiat, în suprafaţă de 252.708 mp (din acte), respectiv 251.744 mp (din măsurători), alcătuit din 8 loturi, se prezintă diferenţiat:

- 7 loturi se află în extravilanul UAT Ghimbav: NC 666, înscris în CF nr. 100634, NC 103646, NC 103648, NC 106350, NC 108868, NC 108980, NC 109358;
- 1 lot se află în intravilanul UAT Ghimbav: NC 106099;

Relaţionarea zonei cu localitatea, sub aspectul poziţiei, accesibilităţii, cooperării în domeniul edilitar, servirea cu instituţii de interes general

Amplasamentul analizat, situat în zona de sud-est a UAT Ghimbav, beneficiază de o poziţionare strategică în cadrul Zonei Metropolitane Braşov şi de o accesibilitate favorabilă prin proximitatea faţă de axele majore de comunicaţie. Terenul este integrat în fluxurile de transport regional şi internaţional datorită accesului facil la drumul naţional DN 1 (E68), arteră care asigură legătura între Bucureşti, Braşov şi vestul ţării. Conectivitatea locală este consolidată prin intersecţia cu drumul judeţean DJ 103 C, care facilitează legătura directă între municipiul Braşov şi oraşul Ghimbav.

Accesibilitatea amplasamentului este susţinută de integrarea teritoriului în reţeaua europeană de transport TEN-T. Terenul se află în zona de influenţă a unor proiecte majore de infrastructură rutieră, precum Coridorul Carpatia (Autostrada Sibiu – Braşov) şi Autostrada Zăpezii (Ploieşti – Braşov), aflate în diferite stadii de proiectare şi execuţie. Această poziţionare strategică facilitează conexiuni rapide cu principalele centre economice naţionale şi europene, susţinând viziunea de dezvoltare a localităţii ca pol industrial şi de servicii modern.

Terenul beneficiază de un avantaj competitiv major prin proximitatea faţă de Aeroportul Internaţional Braşov-Ghimbav, situat în partea de nord a oraşului. Acest obiectiv strategic funcţionează ca un hub multimodal de interes naţional, fiind un vector esenţial pentru atragerea investiţiilor cu valoare adăugată ridicată şi dezvoltarea unor funcţiuni logistice şi de cercetare-dezvoltare în regiune.

În ceea ce priveşte infrastructura feroviară, amplasamentul este deservit de Magistrala 200 (Braşov – Sibiu – Arad – Curtici), oraşul fiind dotat cu o staţie de cale ferată. Strategia de dezvoltare locală şi judeţeană vizează creşterea mobilităţii sustenabile prin implementarea trenului metropolitan, Ghimbavul fiind inclus pe liniile propuse S3 (Braşov-Ghimbav-Codlea) şi S5 (Braşov-Aeroport). Utilizarea acestor rute feroviare vor oferi o alternativă eficientă de transport către

municipiul reşedinţă de judeţ şi aeroport, diminuând presiunea asupra traficului rutier şi reducând emisiile de carbon.

Vecinătăţile terenului:

Terenul reglementat cu NC 666 (CF 100634), 103646, 103648, 106099, 106350, 108868, 108980, 109358 are ca vecinătăţi:

Nord: teren proprietate privată cu NC 102109, teren proprietate publică cu NC 103410 (braţ intersecţie DN1 cu V01K), teren neintabulat proprietate publică (str. Ioan Clopoţel), teren proprietate privată cu NC 106098;

Est: teren neintabulat proprietate publică (str. Ioan Clopoţel);

Sud: teren neintabulat proprietate publică (DN73), terenuri proprietate privată cu NC 100412, 108641, 104091, 108862, 100288, 101791, 108638, NR. TOP. 298/1/1/13-15, 298/1/1/11, 298/1/1/8-9, 298/1/1/5-6

Vest: teren neintabulat proprietate publică (De 301), terenuri proprietate privată cu NC 104146 ;

Conform prevederilor Planului Urbanistic General (PUG) al oraşului Ghimbav, echiparea tehnico-edilitară a teritoriului este corelată structural cu dezvoltarea reţelelor de transport şi a proiectelor de infrastructură majoră. În ceea ce priveşte deservirea amplasamentului, planul stabilit prin Strategia de Dezvoltare Locală 2021-2030 vizează modernizarea reţelelor de comunicaţii şi date, prin trecerea cablurilor în subteran pe arterele principale pentru optimizarea esteticii urbane.

Pe culoarele de importanţă naţională şi locală care deservesc zona, este confirmată existenţa reţelelor de utilităţi şi a iluminatului public, fiind prevăzute totodată extinderi ale infrastructurii de alimentare cu energie electrică, gaze naturale, apă potabilă şi canalizare. Aceste investiţii sunt calibrate pentru a susţine noile zone funcţionale, asigurând conectarea noilor consumatori la reţelele magistrale şi la sistemul centralizat administrat de operatorul regional Compania Apa Braşov S.A.

În ceea ce priveşte deservirea zonei cu instituţii şi servicii de interes general, la nivelul UAT Ghimbav funcţionează unităţi de învăţământ de nivel preşcolar, primar şi gimnazial, strategia de dezvoltare prevăzând extinderea acestora prin edificarea unui campus şcolar modern. Reţeaua medicală este reprezentată în prezent de Policlinica Parc Industrial Ghimbav (regim privat), cabinete de medicină de familie şi farmacii, fiind planificată construirea unei policlinici orăşeneşti pentru a asigura accesul universal la servicii de sănătate.

Datorită accesibilităţii strategice asigurate de DN 1, DN 73 şi a proximităţii faţă de Aeroportul Internaţional Braşov-Ghimbav, localitatea beneficiază de acces facil la dotări majore din polul regional limitrof, precum centrul comercial Metro, dispunând totodată de o infrastructură comercială locală dezvoltată, cu peste 670 de societăţi active şi servicii HORECA diversificate. Infrastructura de interes public este consolidată prin prezenţa sediilor administrative ale Primăriei şi Poliţiei Locale, precum şi a unor lăcaşuri de cult cu valoare de monument istoric de interes naţional, respectiv Biserica „Sfânta Treime" şi Ansamblul Bisericii Evanghelice Fortificate.

2.3. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

Elemente ale cadrului natural ce pot interveni în modul de organizare urbanistică: relieful, reţeaua hidrografică, clima, condiţii geotehnice, riscuri naturale.

Oraşul Ghimbav este situat în zona centrală a depresiunii Bârsa, fiind străbătut de cursurile pârâului Ghimbăşel şi al râului Bârsa, la o distanţă de aproximativ 9 km de municipiul Braşov. Localitatea beneficiază de o accesibilitate strategică, fiind deservită de artere rutiere majore

precum drumul naţional DN 1 (E68), care asigură legătura între Braşov şi Sibiu, DN 73B spre Predeal şi drumul judeţean DJ 103C către Stupini. Conectivitatea multimodală a unităţii administrativ-teritoriale este consolidată de accesul la magistrala feroviară 200 prin gara Ghimbav, situată la circa 0,5 km de localitate, şi de funcţionarea pe teritoriul său a Aeroportului Internaţional Braşov-Ghimbav.

În limitele actuale, teritoriul oraşului, în suprafaţă totală de 2.707 ha (din care 990 ha reprezintă suprafaţa intravilană şi 1.717 ha suprafaţa extravilană/agricolă), se învecinează cu:

- Nord: comuna Hălchiu;
- Est: municipiul Braşov;
- Sud: comuna Cristian;
- Vest: municipiul Codlea;

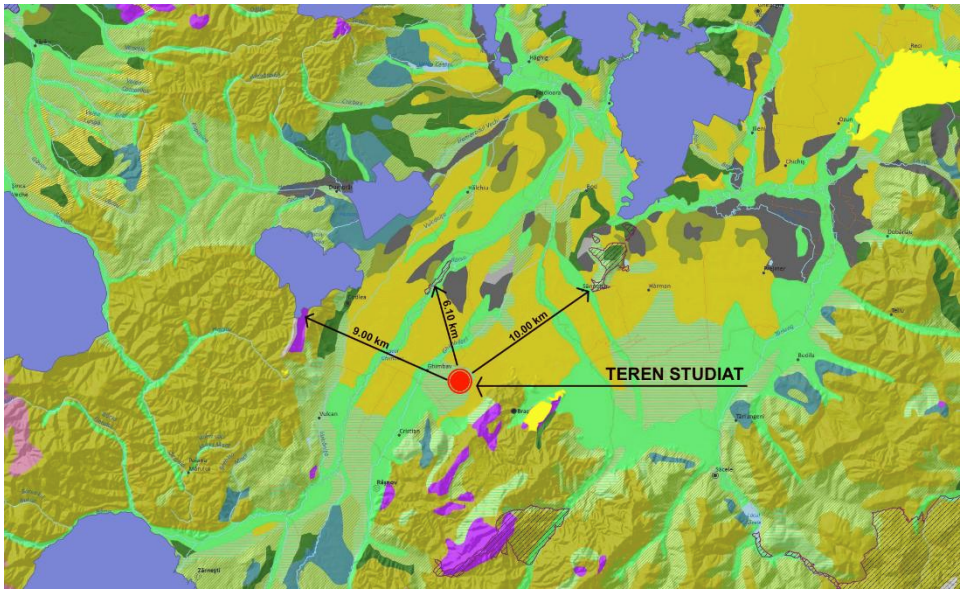
Relief

Relieful oraşului Ghimbav este specific zonei centrale a Depresiunii Braşovului (cunoscută şi ca Depresiunea Bârsei), fiind o unitate geografică de contact între masivele montane ale Carpaţilor şi zona colinară. Teritoriul este modelat structural de cursurile râurilor Ghimbăşel şi Bârsa, care străbat localitatea şi îşi au izvoarele în masivele muntoase din proximitate: Munţii Bucegi, respectiv Munţii Făgăraş. Această amplasare geografică oferă un cadru natural relativ plan, dar integrat într-un peisaj depresionar vast, marcat de confluenţa arterelor hidrografice care au dictat dezvoltarea istorică a aşezării.

Din punct de vedere geomorfologic, pe teritoriul administrativ al oraşului se disting două forme de relief principale: zona de luncă şi zona de terasă depresionară. Zona de luncă se desfăşoară de o parte şi de alta a albiilor celor două râuri, fiind o suprafaţă cu altitudini mai joase şi potenţial inundabil. În contrast, zona de terasă este situată cu câţiva metri mai sus faţă de luncă, regăsindu-se în special în partea de vest a localităţii. Această diferenţă uşoară de nivel a influenţat sistematizarea urbană, oferind terenuri mai înalte şi mai stabile pentru construcţii în zonele de terasă.

Terenul analizat se află în proximitatea următoarelor situri Natura 2000:

- la 10.00 km de situl Natura 2000 – Dealul Cetăţii Lempeş-Mlaştina Hărman, având codul ROSCI0055
- la 6.10 km de situl Natura 2000 – Lunca Bârsei, având codul ROSCI0415
- la 9.00 km de situl Natura 2000 – Dumbrăviţa–Rotbav-Măgura Codlei, având codul ROSPA0037





Sursa: atlas.anpm.ro- Limite arii protejate, Conservarea naturii

Reţea hidrografică

Reţeaua hidrografică a oraşului Ghimbav este definită structural de cursurile râurilor Ghimbăşel şi Bârsa, care străbat teritoriul administrativ şi au modelat geomorfologia locală prin crearea unei zone de luncă şi a unei terase depresionare. Pârâul Ghimbăşel îşi are izvoarele în Masivul Bucegi (Muntele Ghimbav) şi traversează localitatea pe direcţia Sud – Nord-Est, fiind istoric sursa de alimentare a şanţului de apă ce înconjura biserica fortificată. Râul Bârsa, cel mai lung afluent al Oltului din Ţara Bârsei, izvorăşte din Munţii Făgăraş şi parcurge oraşul de la Sud-Est la Nord-Vest, constituind limita administrativă naturală faţă de municipiul Codlea.

Prezenţa acestor artere hidrografice a determinat formarea unor areale cu potenţial inundabil, zona de luncă a Bârsei fiind totodată un habitat natural pentru colonii de castori, pentru care există propuneri de instituire a unui regim de arie protejată. Strategiile actuale de dezvoltare prevăd valorificarea resurselor de apă prin amenajarea zonei de agrement Lacul de Argint şi modernizarea promenadei pe malul Ghimbăşelului (în zona străzii Morii), proiecte ce includ lucrări de îndiguire şi noi traversări pietonale sau rutiere. În prezent, traversarea pârâului Ghimbăşel în intravilan este asigurată de mai multe poduri rutiere, inclusiv pe DN 1 şi pe străzile Hermann Oberth şi Pieţii.

Clima

Clima oraşului Ghimbav este de tip temperat-continentală, prezentând o notă de tranziţie între influenţele oceanice şi cele continentale, cu manifestări ocazional excesive pe parcursul iernii. Temperatura medie multi-anuală a localităţii este de aproximativ 8 grade Celsius, reflectând poziţionarea sa în zona centrală a Depresiunii Braşovului. Analiza indicatorilor termici pe termen lung evidenţiază variaţii sezoniere clare, cu maxime medii zilnice ce ating aproximativ 25°C în luna august şi minime medii ce coboară la -4°C în luna ianuarie.

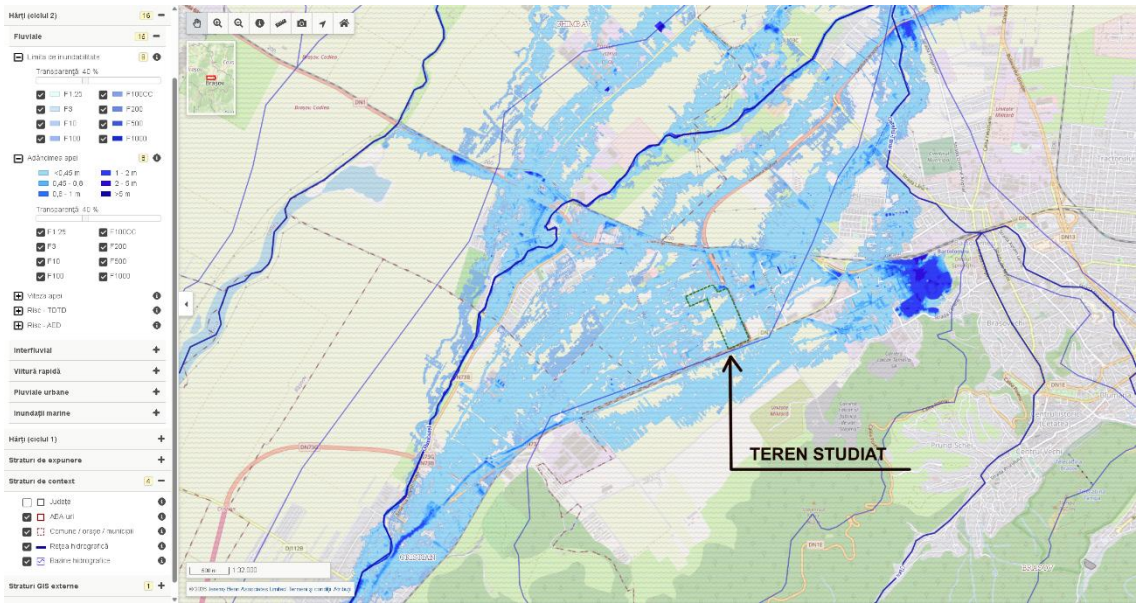
Regimul precipitaţiilor este unul moderat, înregistrând o medie multi-anuală de aproximativ 600 mm, cu o concentrare a cantităţilor maxime în intervalul mai – iulie. Fenomenele hibernale sunt prezente în mod constant, numărul mediu de zile cu zăpadă fiind mai ridicat în lunile ianuarie şi decembrie, în timp ce fenomene precum poleiul sunt mai frecvente în noiembrie şi în sezonul de iarnă. Din punct de vedere al riscurilor, zona este expusă unor fenomene meteorologice precum seceta pedologică (consemnată semnificativ în anul 2012), furtuni puternice însoţite de grindină sau căderi masive de zăpadă, factori care pot afecta echilibrul ecosistemelor locale şi calitatea vieţii.

Riscuri naturale

Oraşul Ghimbav este expus unei serii de riscuri naturale identificate în documentaţiile strategice judeţene şi locale, printre care se numără riscul seismic, fenomenele meteorologice extreme şi seceta pedologică. Din punct de vedere seismic, localitatea este inclusă în zona de intensitate macroseismică maximă, fiind influenţată de activitatea tectonică din zonele Vrancea şi Făgăraş. De asemenea, pe fondul modificărilor climatice, zona se confruntă cu o frecvenţă crescută a vijeliilor însoţite de grindină şi a căderilor masive de zăpadă, factori care pot genera

disfuncţionalităţi la nivelul infrastructurii tehnico-edilitare. Deşi relieful este predominant plan, oraşul rămâne vulnerabil la perioade de secetă (precum cea înregistrată în 2012), fenomen care poate afecta alimentarea cu apă şi activităţile industriale.

Riscul natural major pentru teritoriul administrativ al Ghimbavului îl reprezintă însă inundabilitatea, generată de revărsările râurilor Ghimbăşel şi Bârsa în perioadele cu precipitaţii abundente sau topiri bruşte de zăpadă, evenimente cu impact semnificativ fiind consemnate în anii 2005 şi 2021. Terenul analizat, amplasat în limita de sud-vest a UAT Ghimbav, la contactul cu UAT Braşov, este direct vizat de acest risc, aflându-se în zona de influenţă a pârâului Ghimbăşel care traversează localitatea pe direcţia Sud – Nord-Est.



Sursa: harti.inundatii.ro- Harta de hazard şi inundaţii

2.4. CIRCULAŢIA

Aspecte critice privind desfăşurarea, în cadrul zonei a circulaţiei rutiere, feroviare, aeriene

În prezent, accesul carosabil şi pietonal către terenul analizat se poate realiza din patru trei carosabile existente:

- DN 73 care dispune de un profil actual de 14,00 m, având cate două benzi carosabile pe fiecare parte a axului. Se propune reconfigurarea şi extinderea profilului acestei circulaţii la 23,00 m (conf. PUG Braşov). Profilul stradal se află în proximitatea liniei ferate Magistrala 203 (Braşov – Zarnesti);
- strada Ioan Clopoţel care dispune actual de un profil de 8.50 m, având cate o bandă carosabilă pe sens si un spaţiu verde dealiniament pe fiecare parte a axului. Profilul existent este menţinut.
- DE301 care dispune actual de un profil de 4.5 - 5.00 m. Se propune reconfigurarea şi extinderea profilului.

Conform Legii nr. 198/ 2015, art. 46, pentru realizarea sau amplasarea in zona drumului a panourilor publicitare, a oricaror constructii sau activitati comerciale, cai de acces, amenajari, fara a periclita siguranta circulatiei, sunt obligatorii, pe langa autorizarea de construire, dupa caz, acordul prealabil si autorizatia de amplasare si/sau acces in zona drumului, emise de administratorul drumului judetean.

În ceea ce priveşte transportul în comun, UAT Ghimbav este deservită în prezent de cinci linii metropolitane de autobuz, gestionate de Regia Autonomă de Transport Braşov (RATBV), în cadrul reţelei de transport public a Zonei Metropolitane Braşov:

- **Linia 210**: asigură legătura directă între Stadionul Municipal Braşov şi Ghimbav;
- **Linia 220**: conectează Stadionul Municipal Braşov cu oraşul Codlea, tranzitând Ghimbavul;
- **Linia 130**: face legătura între Stadionul Municipal Braşov şi Râşnov;
- **Linia 131**: asigură legătura între Stadionul Municipal Braşov şi Râşnov (Romacril);
- **Linia 140**: conectează Stadionul Municipal Braşov cu oraşul Zărneşti.

Prin intermediul acestor linii, terenul studiat beneficiază de o bună accesibilitate la reţeaua de transport public metropolitan, fiind conectat atât cu municipiul Braşov, cât şi cu principalele localităţi din zona metropolitană (Codlea, Râşnov, Zărneşti).

Capacităţi de transport, greutăţi în fluenţa circulaţiei, incomodări între tipurile de circulaţie, precum şi dintre acestea şi alte funcţiuni ale zonei, necesităţi de modernizare a traseelor existente şi de realizare a unor artere noi, capacităţi şi trasee ale transportului în comun, intersecţii cu probleme, priorităţi

Analiza infrastructurii şi a mobilităţii în UAT Ghimbav evidenţiază o presiune majoră asupra capacităţilor de transport, generată de creşterea populaţiei cu peste 31% în ultimul deceniu şi de expansiunea accelerată a zonelor industriale şi comerciale. În prezent, fluxul major de transport se realizează preponderent cu autoturismul personal (cotă modală de 73,9%), ceea ce generează congestii sistematice, în special pe artera DN 1 (E68) şi în zona sensului giratoriu central, unde traficul de tranzit se suprapune peste cel local. Deşi majoritatea celor 82 de străzi din oraş sunt asfaltate şi dotate cu utilităţi, densificarea urbană şi tranzitul vehiculelor de mare tonaj către platformele industriale afectează fluenţa şi integritatea structurii rutiere.

Există conflicte punctuale între circulaţia carosabilă şi cea pietonală, generate de lipsa trotuarelor pe reţeaua secundară şi de ocuparea acestora de către autoturismele parcate, fapt ce determină un grad de nemulţumire de 73,9% în rândul pietonilor chestionaţi. Totodată, infrastructura pentru biciclete este deficitară, pistele existente fiind rare şi lipsite de continuitate, ceea ce limitează utilizarea acestui mod de transport la doar 5,3% în timpul săptămânii. În ceea ce priveşte transportul în comun, UAT Ghimbav este deservită în prezent de cinci linii metropolitane de autobuz, gestionate de Regia Autonomă de Transport Braşov (RATBV), în cadrul reţelei Zonei Metropolitane Braşov: Linia 210 (Braşov - Ghimbav), Linia 220 (Braşov - Ghimbav - Codlea), Linia 130 (Braşov - Râşnov), Linia 131 (Braşov - Râşnov Romacril) şi Linia 140 (Braşov - Zărneşti). Deşi aceste linii asigură o bună accesibilitate regională, 67,4% dintre locuitori se declară nemulţumiţi de eficienţa actuală a sistemului, fiind necesară modernizarea staţiilor şi achiziţia de autobuze nepoluante.

Pentru modernizarea şi fluidizarea traficului, strategiile locale şi judeţene prevăd proiecte de anvergură, inclusiv conexiunea cu Autostrada Zăpezii (Ploieşti-Braşov) şi realizarea variantei de ocolire Ghimbav. Conform prevederilor PUG Braşov, sunt vizate extinderi şi modernizări ale unor artere majore care impactează zona de contact a UAT-ului, cum ar fi lărgirea DN 73 la un profil de 23 m.

Prioritățile strategice pentru orizontul 2030 vizează transformarea Ghimbavului într-un hub multimodal, prin ierarhizarea tramei stradale și implementarea trenului metropolitan (liniile S3 şi S5). Aceste măsuri sunt susţinute de peste 39% dintre cetăţeni, care consideră infrastructura de drumuri principala direcţie de dezvoltare, urmată de eficientizarea transportului public şi crearea unor coridoare de mobilitate sustenabilă

2.5. OCUPAREA TERENURILOR

Principalele caracteristici ale funcţiunilor ce ocupă zona studiată

Conform prevederilor Planului Urbanistic General (PUG) aprobat al UAT Ghimbav, terenul analizat este cuprins în extravilanul nereglementat al localităţii.

Totuşi, din punct de vedere tehnic şi juridic, conform datelor înscrise în extrasul de carte funciară, terenul studiat, alcătuit din 8 loturi, se încadrează astfel:

- 7 loturi se află în extravilanul UAT Ghimbav: NC 666, înscris în CF nr. 100634, NC 103646, NC 103648, NC 106350, NC 108868, NC 108980, NC 109358;
- 1 lot se află în intravilanul UAT Ghimbav: NC 106099;

Categoria de folosinţă pentru toate cele 8 loturi este de teren arabil.

Relaţionări între funcţiuni

Nu există disfuncţionalităţi între zona de studiu şi zonele adiacente.

Gradul de ocupare a zonei cu fond construit

În ultimul deceniu, UAT Ghimbav a înregistrat o creştere a fondului construit, determinată de dezvoltarea unor noi cartiere rezidenţiale şi expansiunea platformelor industriale. Datele statistice confirmă această dinamică, numărul locuinţelor crescând de la 2.163 în anul 2015 la 3.189 în anul 2020, fapt ce reflectă o densificare urbană accelerată a teritoriului. Deşi zona centrală este consolidată, localitatea trece printr-un proces continuu de extindere a zonelor edificate către periferie.

Zona de sud-est a oraşului, amplasată la limita administrativă cu UAT Braşov, se caracterizează printr-un grad de ocupare aflat în tranziţie, fiind un sector marcat de proximitatea axelor majore de comunicaţie, precum DN 1. Acest areal este definit de o mixtură funcţională, unde platformele industriale şi comerciale majore (precum parcul industrial ICCO sau zona Metro) coexistă cu noi dezvoltări imobiliare.

Cele 8 loturi componente alte terenului reglementat sunt în prezent libere de construcţii.

Aspecte calitative ale fondului construit

Fondul construit din zona adiacentă terenului de studiu se află într-o stare bună caracteristică noilor dezvoltări urbane. În mare proporţie fondul înconjurător a fost construit în ultimii 10-15 ani.

Asigurarea cu servicii a zonei, în corelare cu zonele vecine

Dotările şi serviciile publice (farmacie, şcoală, grădiniţă, restaurante, spălătorie auto, etc.) se află la minim 5.00 km, de-a lungul DN 73, DN 1, respectiv V01K/ DN1K. Distanţa de la terenul care face subiectul documentaţiei actuale până la Aeroportul Internaţional Braşov – Ghimbav este de aprox. 8.2 km.

Asigurarea cu spaţii verzi

În stadiul actual, nu există zone de spaţiu verde amenajat.

Existenţa unor riscuri naturale în zona studiată sau în zonele vecine

Conform documentaţiilor strategice judeţene, UAT Ghimbav se află într-o zonă cu intensităţi macroseismice maxime. În cadrul actualei zonificări seismice, localitatea este inclusă în zona de intensitate seismică D.

Principalele disfuncţionalităţi

Încadrarea oraşului Ghimbav în zona de intensitate seismică D, caracterizată prin intensităţi macroseismice maxime (6-7 grade pe scara MSK) şi un coeficient de accelerație al vibrațiilor T=1,0 sec, impune standarde riguroase de proiectare structurală conform normativului P100-1/2013 pentru asigurarea stabilităţii construcţiilor. Această vulnerabilitate este dublată de un risc ridicat de inundabilitate generat de revărsările râurilor Ghimbăşel şi Bârsa, fenomen care necesită lucrări complexe de îndiguire şi management al apelor pentru protejarea noilor dezvoltări.

2.6. ECHIPARE EDILITARĂ

Stadiul echipării edilitare a zonei, în corelare cu infrastructura localităţii (debite şi reţele de distribuţie apă potabilă, reţele de canalizare, reţele de transport energie electrică, reţele de telecomunicaţie, surse şi reţele alimentare cu căldură, posibilităţi de alimentare cu gaze naturale- după caz)

La nivelul UAT Ghimbav, serviciile de alimentare cu apă şi canalizare sunt asigurate într-un sistem centralizat, gestionat de operatorul regional Compania Apa Braşov S.A., în timp ce distribuţia energiei electrice şi a gazelor naturale este realizată de Distribuţie Energie Electrică S.A., respectiv Distrigaz Sud Reţele. Autorităţile locale implementează un program susţinut de extindere a infrastructurii edilitare, lungimea reţelei de canalizare crescând semnificativ în ultimii ani (de la 11 km în 2015 la peste 68 km în 2020), obiectivul strategic fiind asigurarea accesului la utilităţi pentru toţi locuitorii şi noile zone de expansiune industrială şi rezidenţială.

Amplasamentul analizat, situat în zona de sud-est a oraşului, la limita administrativă cu UAT Braşov, beneficiază de proximitatea reţelelor tehnico-edilitare existente de-a lungul axelor majore de comunicaţie, precum DN 1 (Calea Braşovului), arteră asfaltată şi dotată cu utilităţi. Conform documentaţiilor de urbanism şi strategiilor de dezvoltare, zona este vizată de proiecte de modernizare structurală, inclusiv extinderea reţelelor de utilităţi corelată cu lărgirea profilului străzilor - spre exemplu DN 73), în timp ce Strategia de Dezvoltare Locală 2021-2030 prevede trecerea cablurilor în subteran pentru optimizarea esteticii urbane (Măsura 3.2.1).

Noile construcţii vor fi obligatoriu racordate la reţelele de energie electrică, apă şi canalizare. Sistemul de colectare a apelor pluviale trebuie gestionat eficient, strategia locală prevăzând modernizarea reţelelor de preluare a apelor uzate şi pluviale pentru a preveni riscul de inundabilitate la care este expus sectorul de sud-vest, în proximitatea pârâului Ghimbăşel. Branşarea la sistemele centralizate se va realiza pe măsură ce proiectele de investiţii publice, susţinute din bugetul local şi fonduri nerambursabile, vor finaliza extinderea magistralelor în zonele de expansiune recent reglementate.

2.7. PROBLEME DE MEDIU

Calitatea factorilor de mediu în oraşul Ghimbav este clasificată, în general, ca fiind bună sau medie, neexistând surse locale majore de poluare care să degradeze critic calitatea apei sau a solului. Serviciile de alimentare cu apă şi canalizare sunt asigurate printr-un sistem centralizat operat de Compania Apa Braşov S.A., beneficiind de o extindere accelerată a reţelelor în ultimul deceniu (lungimea reţelei de canalizare a crescut de la 11 km în 2015 la peste 68 km în 2020) pentru a deservi noile ansambluri rezidenţiale şi platformele industriale.

Deşi terenul analizat, situat la limita de sud-est a oraşului cu UAT Braşov, se află într-un areal în plină consolidare urbană, strategiile locale prevăd extinderea continuă a utilităţilor de-a lungul axelor majore de comunicaţie pentru a asigura accesul universal la infrastructură. Este obligatorie colectarea şi evacuarea apelor pluviale prin sisteme care să prevină acumulările pe spaţiul public, în timp ce documentaţiile de urbanism vizează modernizarea reţelelor de preluare a apelor uzate şi pluviale pentru a susţine densificarea zonei.

Debitele cursurilor de apă care străbat localitatea, respectiv Ghimbăşel şi Bârsa, sunt monitorizate pentru prevenirea riscului de inundabilitate, fiind prevăzute lucrări complexe de management hidrografic. În acest sens, strategia de dezvoltare 2021-2030 include proiecte pentru modernizarea promenadei de pe malul Ghimbăşelului (incluzând lucrări de îndiguire) şi amenajarea zonei Lacul de Argint pentru agrement. Aceste amenajări, împreună cu habitatele naturale conservate (precum zona inundabilă a Bârsei, unde s-a propus instituirea unui regim de arie protejată pentru colonii de castori), contribuie esenţial la îmbunătăţirea microclimatului local şi la menţinerea echilibrului ecologic al zonei.

2.8. OPTIUNI ALE POPULATIEI

În cadrul întocmirii PUZ-ului se va respecta Ordinul nr. 2701/2010 şi se va ţine cont de barometrul opiniei publice (instrumentul prin care se măsoară reactivitatea populaţiei la problemele cu care se confruntă aceasta la un moment dat).
Astfel, se evidenţiază problemele majore ale UAT Ghimbav: caracterul depăşit al Planului Urbanistic General în vigoare, în raport cu dinamica economică şi teritorială actuală a localităţii, precum şi necesitatea consolidării profilului economic prin atragerea investiţiilor străine directe şi dezvoltarea infrastructurii pentru afaceri. Se remarcă totodată un decalaj între poziţia strategică a localităţii – generată de proximitatea Aeroportului Internaţional Braşov-Ghimbav, integrarea în coridoarele europene TEN-T şi dezvoltarea trenului metropolitan – şi gradul insuficient de valorificare a acestui potenţial prin platforme industriale şi logistice moderne, corelate cu o infrastructură de acces, circulaţii şi utilităţi corespunzătoare. La acestea se adaugă nevoia extinderii şi reabilitării reţelei de drumuri locale

Înaintea iniţierii PUZ-ului in cauza s-a aprobat „Metodologia de informare şi consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului şi de urbanism". Această metodologie a impus autorităţilor responsabile cu aprobarea planului, dar şi iniţiatorului planului diverse obligaţii în 4 etape de consultare:

1. Implicarea publicului în etapa pregătitoare- ANUNT DE INTENTIE;

2. Implicarea publicului în etapa elaborării propunerilor;

3. Implicarea publicului în etapa avizării P.U.Z;

4. Implicarea publicului în etapa implementarii P.U.Z.

CAPITOLUL 3: PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

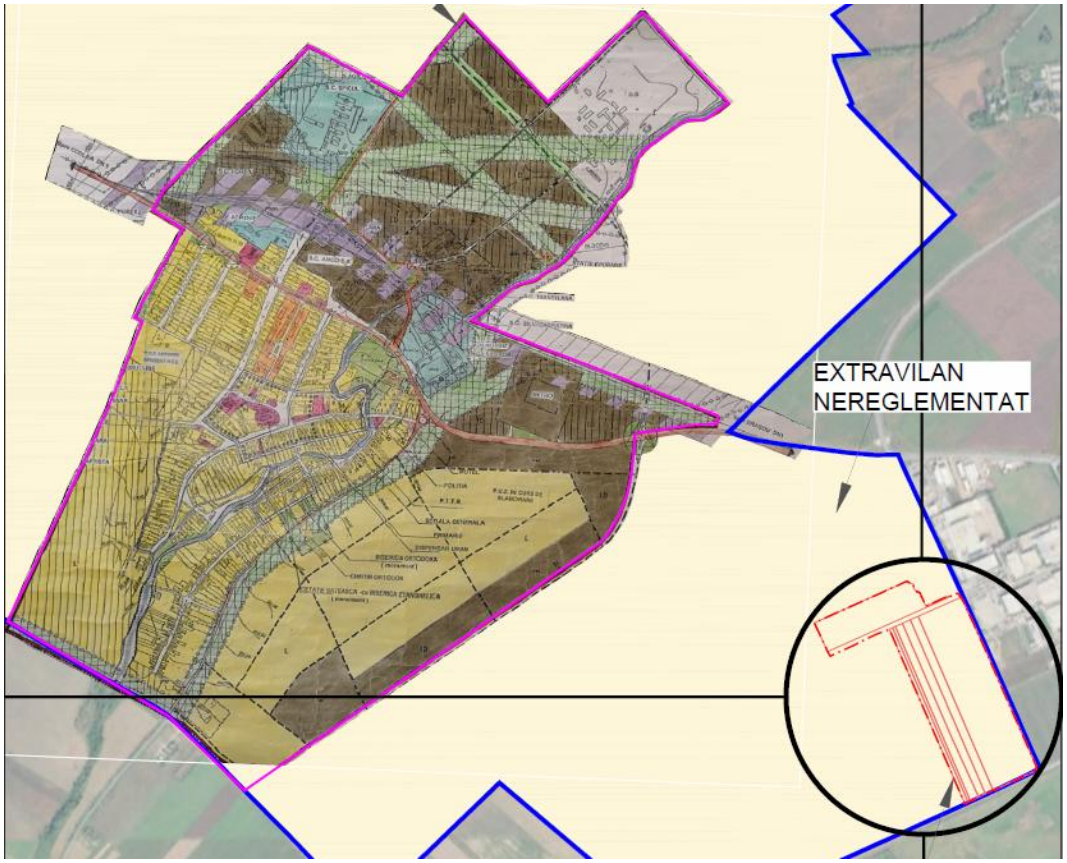
În faza preliminară realizării PUZ-ului se realizeaza studii de fundamentare (actualizare topografică, studiu geotehnic, studiu reţele edilitare etc.), ale căror concluzii vor condiţiona organizarea urbanistică ulterioară a proiectului.

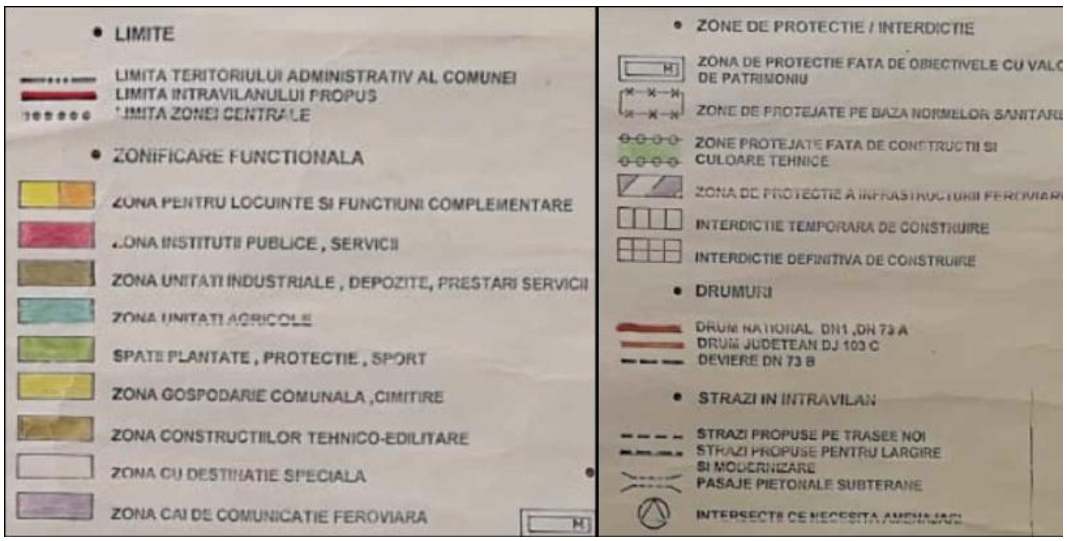
În abordarea sistematică a analizei teritoriului, în scopul valorificării potenţialului terenului studiat, s-au avut în vedere:

- raportul cu sistemele de circulaţie majore ale Judeţului Braşov;
- necesităţile funcţionale ale zonei şi oraşului;
- definirea măsurilor de corectare ale zonei, pentru realizarea noilor soluţii de urbanism propuse;
- asigurarea unor condiţii de standard funcţional superior, pentru viitorii utilizatori ai zonei;

3.2. PREVEDERI ALE PUG-ULUI/ PUZ-URILOR APROBATE

Conform Planului Urbanistic General (PUG) al oraşului Ghimbav, aprobat prin H.C.L. nr. 12/29.02.2000, cu valabilitate prelungită prin H.C.L. nr. 113/30.08.2018, amplasamentul studiat este situat în extravilanul nereglementat al localităţii.





Terenul identificat cu numărul cadastral 106099 beneficiază de un regim juridic şi tehnic specific, fiind reglementat printr-o documentaţie de urbanism aprobată anterior prin HCL nr. 94/2019. Conform acesteia, lotul este inclus în zona funcţională ID2 – Subzona de prestări servicii, mică industrie şi depozitare, având stabiliţi următorii indicatori urbanistici obligatorii:

- Procentul de Ocupare al Terenului (POT) maxim: 60%;
- Coeficientul de Utilizare al Terenului (CUT) maxim: 1,2;
- Regim de înălţime (Rh) maxim: P+2E;
- Înălţimea maximă (HMAX): conformă avizului Autorităţii Aeronautice Civile Române (AACR), având în vedere proximitatea Aeroportului Internaţional Braşov-Ghimbav;
- Zonă verde amenajată: minimum 20% din suprafaţa lotului.

Din punct de vedere al situației juridice actuale, conform extraselor de carte funciară analizate, cele 8 loturi care compun suprafața de studiu prezintă statute administrative diferite:

- 7 loturi se află în extravilanul UAT Ghimbav: NC 666, înscris în CF nr. 100634, NC 103646, NC 103648, NC 106350, NC 108868, NC 108980, NC 109358;
- 1 lot se află în intravilanul UAT Ghimbav: NC 106099 (lotul reglementat prin HCL 94/2019);

Efecte:

Apare necesitatea evoluției funcționale pentru zona de sud-est a orașului Ghimbav, amplasată la limita administrativă cu UAT Brașov, evoluție determinată de creșterea populației cu peste 31% în ultimul deceniu și de consolidarea localității ca cel mai influent centru economic din regiune, raportat la numărul de locuitori. Planul Urbanistic Zonal propus are ca obiectiv principal alinierea la direcțiile strategice ale viziunii „Ghimbav 2030", urmărind transformarea orașului într-un hub regional de afaceri și industrie.

Deși conform Planului Urbanistic General actual terenul este situat preponderent în extravilanul nereglementat, această stare de fapt este considerată inoportună în prezent, având în vedere dinamica de expansiune a platformelor industriale și comerciale din proximitate (parcul industrial ICCO, zona Metro). Mai mult, oportunitatea dezvoltării este confirmată de reglementarea anterioară a lotului NC 106099 prin HCL 94/2019, care a stabilit deja încadrarea acestuia în zona ID2 – Subzona de prestări servicii, mică industrie și depozitare (POT max 60%, CUT max 1,2).

Prin includerea integrală a celor 8 loturi în intravilan, reglementările propuse urmăresc extinderea utilizării funcționale de tip industrial și servicii la nivelul întregului amplasament. Această alegere este motivată de necesitatea de a oferi spații moderne pentru unități de producție și depozitare, capabile să deservească cererea de locuri de muncă din oraș — context în care numărul angajaților (peste 10.113) depășește deja numărul rezidenților. Schimbarea este susținută de prioritățile strategice locale, unde dezvoltarea infrastructurii rutiere și susținerea platformelor industriale reprezintă principalele direcții de dezvoltare susținute de cetățeni și investitori.

3.3. ZONIFICARE FUNCTIONALA

Elemente de concept

Conform temei-program formulate de beneficiar, conceptul de dezvoltare propus prin Planul Urbanistic Zonal are în vedere amenajarea unei subzone ID – Subzonă industrială - cu profil economic de tip industrial și logistic, destinat desfășurării activităților de producție, depozitare și servicii conexe.

Ansamblul propus este conceput ca un parc industrial, structurat în jurul unor hale destinate producției și depozitării, completate de anexe administrative și tehnice cu rol de suport operațional. Dezvoltarea integrează un spațiu reprezentativ de tip showroom și servicii complementare, organizate eficient în raport cu o rețea optimizată de circulații carosabile de incintă, platforme de manevră și parcări dimensionate pentru fluxurile de aprovizionare, vehicule grele și autoturisme. Pentru asigurarea calității mediului de lucru și integrarea armonioasă în peisaj, amenajarea include circulații pietonale sigure, spații verzi și zone plantate de protecție, care vor acoperi o pondere de minimum 20% din suprafața totală a incintei. Conceptul este completat de o împrejmuire perimetrală securizată, cabine de pază pentru controlul accesului, platforme dedicate gestionării selective a deșeurilor și extinderi ale branșamentelor tehnico-edilitare necesare funcționării optime și în siguranță a întregului obiectiv.

ID – subzona industrială

- P.O.T maxim : 60%
- C.U.T.maxim : 1.00
- Inaltime maxima: P înalt (la cornisa 18.00 m)

Spatiu verde: 20%

Ccr – Subzona căi de comunicaţie rutieră

- P.O.T maxim : 0%
- C.U.T.maxim : 0.0
- Inaltime maxima: -

Spatiu verde: -

3.4. MODERNIZAREA CIRCULAŢIEI

Accesul în incinta reglementată se va face prin intermediul arterelor rutiere majore care deservesc şi delimitează zona de studiu: în partea de contact cu axele metropolitane, drumul naţional DN 73, care în momentul de faţă are o lăţime de 14.00 m, propus spre lărgire conform PUG Braşov la un profil de 23.00 m, respectiv strada Ioan Clopoţel, care îşi menţine profilul existent de 8.50 m.

Artera carosabilă principală - DN 73 are un profil propus de 23.00 m (conform PUG Braşov) – cu dublu sens – carosabilul fiind format din 4 benzi de circulaţie de câte 3.50 m (câte două benzi pe sens, însumând 14.00 m de cale rulare), cu spaţii verzi de aliniament de câte 1.50 m poziţionate pe fiecare parte a axului şi trotuare pietonale de 3.00 m lăţime amplasate pe ambele laturi ale drumului.

Drumul prin care se face accesul în terenul reglementat - strada Ioan Clopoţel - are un profil menţinut de 8.50 m (cu dublu sens), carosabilul fiind configurat cu două benzi rutiere de câte 3.75 m (câte o bandă pe fiecare parte a axului, însumând 7.50 m) şi spaţii verzi de aliniament de câte 0.50 m dispuse pe ambele laturi ale drumului. În zona de acces direct către terenul reglementat, se prevede o supralărgire a profilului carosabil, o măsură tehnică esenţială pentru amenajarea benzilor de stocare şi rezolvarea mişcărilor de viraj la dreapta şi la stânga, asigurând intrarea şi ieşirea vehiculelor.

De301, actual drum de pământ cu un profil de 4.50-5.00 m, se propune spre extindere conform „PUZ – Zona cuprinsă între DN 1 şi Centura Ocolitoare a Braşovului, oraş Ghimbav, judeţul Braşov" (PUZ 5), la un profil transversal de 19,00 m. Profilul reglementat cuprinde o parte carosabilă cu patru benzi de circulaţie, (câte două pe fiecare sens, cu rigola inclusa, cu lăţimea de 3,50 m fiecare) , spaţii verzi de aliniament cu lăţimea de 1,00 m şi trotuare cu lăţimea de 1,50 m, amenajate pe ambele părţi ale drumului.

Reglementările de circulaţie constau în amplasarea marcajelor rutiere, precum şi amplasarea tuturor indicatoarelor de circulaţie, în vederea desfăşurării unei circulaţii în condiţii de siguranţă, confort si securitate.

Lucrările de reglementare a circulaţiei prin marcaje rutiere constau în delimitarea benzilor de circulaţie, direcţiilor de mers, prin săgeti, a spaţiilor interzise, asigurand o orientare a circulaţiei cât mai bună, conf. STAS 1848 / 1995.

Parcarea si gararea autoturismelor se va face în interiorul proprietăţii şi se vor dimensiona conform normativelor in vigoare.

3.5. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

Planul propus urmăreşte asigurarea accesului populaţiei la spaţii verzi publice conf. legislaţiei în vigoare şi asigurarea unui mediu sănătos prin menţinerea unei suprafeţe de minim 20% din parcelă.

Se va evita pe cât posibil impermeabilizarea suprafeţelor verzi pentru menţinerea unei bune absorbţii pluviale.

3.6. DEZVOLTAREA ECHIPARII EDILITARE

Condiţii generale

Implementarea Planului Urbanistic Zonal presupune asigurarea suprafeţelor de teren necesare modernizării şi extinderii infrastructurii rutiere, în conformitate cu reglementările documentaţiilor de urbanism aplicabile şi cu condiţiile stabilite prin avizele administratorilor drumurilor, precum şi realizarea, prin grija şi pe cheltuiala beneficiarilor, a echipării tehnico-edilitare aferente investiţiei.

Realizarea branşamentelor şi racordurilor la reţelele tehnico-edilitare se va efectua în baza avizelor şi acordurilor emise de deţinătorii sau operatorii competenţi, cu obţinerea autorizaţiilor necesare, în conformitate cu planurile coordonatoare avizate şi cu proiectele de specialitate, potrivit legislaţiei în vigoare.

Alimentarea cu energie electrică

Alimentarea cu energie electrică a construcţiilor şi a instalaţiilor de iluminat din incintă se va realiza prin racordarea la reţeaua publică a localităţii. Racordarea este propusă prin intermediul unor puncte de conexiune, din care reţeaua electrică de incintă va alimenta posturile de transformare, asigurând ulterior distribuţia energiei electrice către hale şi funcţiunile aferente. În conformitate cu prevederile H.C.L. nr. 5/2023, se interzice montarea supraterană a reţelelor de utilităţi pe domeniul public; astfel, reţeaua de incintă se propune a fi executată subteran, cu protejarea corespunzătoare a cablurilor împotriva solicitărilor mecanice, soluţia definitivă urmând a fi stabilită prin avizul tehnic de racordare şi proiectele de specialitate.

Alimentarea cu apă potabilă

Alimentarea cu apă potabilă se va realiza prin branşarea la reţeaua publică de alimentare cu apă, în condiţiile stabilite de operatorul serviciului. Distribuţia către hale, anexele administrative şi celelalte funcţiuni propuse se va asigura printr-o reţea de incintă, dimensionată corespunzător necesarului de consum.

Alimentarea cu apă pentru stingerea incendiilor

Pentru asigurarea rezervei de apă necesare stingerii incendiilor, se propune utilizarea mai multor puţuri care vor alimenta rezervorul destinat instalaţiei de hidranţi şi rezervorul destinat instalaţiei de sprinklere. Din aceste rezervoare, prin instalaţiile de pompare aferente, apa va fi distribuită către reţelele de hidranţi şi sprinklere care deservesc incinta şi construcţiile propuse. Realizarea şi utilizarea puţurilor, capacitatea rezervoarelor şi configuraţia instalaţiilor de stingere se vor stabili prin documentaţiile de specialitate şi vor fi supuse avizării şi autorizării corespunzătoare.

Evacuarea apelor uzate menajere şi tehnologice

Evacuarea apelor uzate menajere se va realiza printr-o reţea de canalizare de incintă, racordată la sistemul public de canalizare, în condiţiile stabilite de operatorul de specialitate. Eventualele ape uzate tehnologice rezultate din activităţile de producţie vor fi gestionate în funcţie de caracteristicile acestora, cu prevederea unor instalaţii de preepurare, dacă este necesar, anterior evacuării în reţeaua publică.

Gestionarea apelor pluviale

Apele pluviale provenite de pe acoperişurile construcţiilor şi de pe suprafeţele betonate aferente circulaţiilor şi parcărilor vor fi colectate prin reţeaua pluvială de incintă şi dirijate către un bazin de retenţie. Înainte de intrarea în bazin, apele colectate vor fi trecute printr-un separator de hidrocarburi. Apa acumulată va fi utilizată pentru irigarea spaţiilor verzi. Dimensionarea bazinului şi soluţia de gestionare a excedentului de apă vor fi stabilite prin proiectele de specialitate, fără afectarea proprietăţilor învecinate sau a infrastructurii existente.

Alimentarea cu gaze naturale

Alimentarea cu gaze naturale se va realiza prin racordarea la reţeaua publică, potrivit soluţiei tehnice stabilite de operatorul competent. Posibilitatea realizării unui racord la conducta de gaze naturale care traversează terenul va fi analizată în cadrul procedurii de avizare, în funcţie de caracteristicile şi regimul de funcţionare ale acesteia. Proiectarea şi execuţia instalaţiilor de alimentare cu gaze naturale vor fi realizate de operatori economici autorizaţi, în condiţiile legislaţiei.

Reţele existente: zone de protecţie şi devieri

Pentru conducta de gaze naturale care traversează amplasamentul este impusă o zonă de protecţie de 6,00 m. Delimitarea acesteia, precum şi condiţiile de construire şi de intervenţie în vecinătatea conductei vor fi confirmate prin avizul deţinătorului sau operatorului de specialitate.

Se propune devierea conductei de transport motorină care traversează terenul, pentru care este indicată o zonă de protecţie de 6,00 m. Devierea se va putea realiza numai în baza unei soluţii tehnice avizate de deţinătorul, administratorul sau operatorul competent al conductei şi cu obţinerea avizelor şi autorizaţiilor necesare.

În ceea ce priveşte linia electrică aeriană (LEA) care afectează amplasamentul, este reglementată o zonă de protecţie de 12,00 m. Delimitarea acesteia şi condiţiile aplicabile amplasării construcţiilor, amenajărilor şi reţelelor edilitare vor fi stabilite prin avizul operatorului de specialitate, în funcţie de caracteristicile tehnice ale liniei.

Colectarea şi gestionarea deşeurilor

Colectarea şi gestionarea deşeurilor se vor realiza astfel încât să nu genereze riscuri de poluare a solului şi a apelor subterane. Deşeurile vor fi colectate separat, în recipiente adecvate tipului acestora, amplasate în spaţii special amenajate, pe platforme impermeabilizate. Preluarea periodică se va realiza de către operatori autorizaţi, în vederea transportării la instalaţii autorizate pentru tratare, valorificare sau eliminare. Deşeurile rezultate din activităţile de producţie vor fi gestionate distinct, în funcţie de natura şi caracteristicile acestora.

3.7. CONCLUZII

În faza preliminară realizării PUZ-ului se realizeaza studii de fundamentare (actualizare topografică, studiu geotehnic, studiu reţele edilitare etc.), ale căror concluzii vor condiţiona organizarea urbanistică ulterioară a proiectului.

În abordarea sistematică a analizei teritoriului, în scopul valorificării potenţialului terenului studiat, s-au avut în vedere:

- poziţia în teritoriul şi faţă de UAT Ghimbav;
- raportul cu sistemele de circulaţie majore ale Judeţului Braşov;
- necesităţile funcţionale ale zonei şi oraşului;
- definirea măsurilor de corectare ale zonei, pentru realizarea noilor soluţii de urbanism propuse;
- asigurarea unor condiţii de standard funcţional superior, pentru viitorii utilizatori ai acestei zone;

Ţesutul urban aflat în imediata vecinătate a zonei de studiu este unul în plină dezvoltare şi expansiune, fiind caracterizat de zonele de industrie şi de servicii.

Astfel au fost tratate următoarele categorii generale de probleme:

- Realizarea unei dezvoltări urbane corelată cu necesităţile actuale ale pieţei, cu legislaţia în vigoare şi cu tendinţele de dezvoltare urbană ale oraşului;
- Zonificarea funcţională a terenului în suprafaţă de 252.708 mp (acte), 251.744 mp (măsurători)
- Valorificarea punctelor tari, competenţelor distinctive şi oportunităţilor terenului;
- Statutul juridic al terenurilor;
- Lucrări de amenajare a terenului;

- Măsuri de protecţie a mediului;
- Reglementări specifice detaliate - permisiuni şi restricţii – incluse în Regulamentul Local de Urbanism (R.L.U.) aferent P.U.Z.

3.8. BILANT TERITORIAL

Suprafata totala teren PUZ		251.744	
Teren intravilan circuit agricol (NC 106099)		44.711	
Teren extravilan circuit agricol (NC 666, 103646, 103648, 106350, 108868, 108980, 109358)		207.033	
	Existent	Propus	
ID - Subzona industriala			
	-	ID - Subzona industriala	
POT maxim	0%	60%	
CUT maxim	0	1,00	
RMH (inaltime la cornisa)	-	P inalt (18.00m)	
Nr locuri de parcare	-	1 loc de parcare/100mp	
Suprafata desfasurata		244.452	
Suprafata construita la sol	-	60%	146.671
Carosabil / Pietonal / Platforme		20%	48.890
Spatii Verzi		20%	48.890
TOTAL Suprafata reglementatata		100%	244.452
CCR - Subzona căi de comunicaţie rutieră (cedate cu titlu gratuit catre Primarie)			
	-	CCR - Subzona căi de comunicaţie rutieră (cedate cu titlu gratuit catre Primarie)	
POT maxim	0%	0%	
CUT maxim	0	0,00	
RMH Inaltime maxima	-	-	
Nr locuri de parcare	-	-	
Suprafata desfasurata		0	
Suprafata construita la sol	-	0%	0
Carosabil / Pietonal / Platforme		95%	6.927
Spatii Verzi		5%	365
TOTAL Suprafata reglementatata		100%	7.292
ZONE REGLEMENTATE		Suprafata -%	Suprafata -mp
ID - Subzona industriala		97,1%	244.452
CCR - Subzona căi de comunicaţie rutieră (cedate cu titlu gratuit catre Primarie)		2,9%	7.292
Total teren		100%	251.744

Edificabilul va fi delimitat de retragerea cu:

- 10.00m de la drumurile existente şi modernizate
- Minim H/2 la cornişă, dar nu mai puţin de 10.00m fata de laturile laterale si fata de cea posteriora

  Notă - se consideră latură posteriară cea opusă laturei prin care se face accesul pe teren;

  Notă – Memoriul tehnic se va raporta şi la planşa de reglementări urbanistice a prezentei documentaţii.

Se propun următorii indicatori urbanistici :

ID – subzona industrială
- P.O.T maxim : 60%
- C.U.T.maxim : 1.00
- Inaltime maxima: P înalt (la cornisa/atic 18.00 m)
Spatiu verde: 20%

Ccr – Subzona căi de comunicaţie rutieră
- P.O.T maxim : 0%
- C.U.T.maxim : 0.0
- Inaltime maxima: -
Spatiu verde: -

Considerăm astfel oportună elaborarea documentaţiei de tip Plan Urbanistic Zonal cu respectarea condiţiilor mai sus menţionate şi legislaţiei în vigoare

Intocmit,

urb. Ariana Ştefania BEBEŞELEA

Verificat,

arh. urb. Nicolae Alin CHIRAN

