

PLAN URBANISTIC ZONAL

ZONA MUCAVA

Amplasament: ORAȘ GHIMBAV, JUD. BRAȘOV

VOLUMUL I

MEMORIU DE PREZENTARE

PRIMĂRIA ORAȘULUI GHIMBAV

Proiect Nr.: 29/U/ 2021

Cod proiect: GBV4_MCV

Faza de proiectare: P.U.Z.

Proiectant

S.C. KXL Studio S.R.L.

2021-2023

COLECTIV DE ELABORARE / FIȘĂ DE SEMNĂTURI

Partea din proiect	Titlatură / Specialitate	Prenume, nume / Societate Comercială	Semnătură / Ștampilă
Proiectant Urbanism	S.C. KXL STUDIO S.R.L.		
	Arh.	Andrei NISTOR	
	Urb.	Anamaria-Mihaela MOHAN	
	Urb. Peis.	Iulia-Nicoleta SABĂU	
	Urb.	Vlad-Andrei NOUR	
	Urb.	Vlad-Mihai IANCU	
	Urb.	Emilia-Florina DINCĂ	
Ridicare topografică	Ing.	Ovidiu Barbu – MIV CAD SOLUTIONS S.R.L.	
Studiu geotehnic	Ing.	Mihai SAMOILĂ – ROCKWARE UTILITIES S.R.L.	
Studiu privind echiparea cu energie electrică și obținere aviz Electrica	Ing.	Dan Vlădeanu 66 PRO S.R.L.	
Studiu privind soluția de alimentare cu apă, calaizare menajeră și pluvială și gaze		Luc Instal 2000 S.R.L.	
Documentație tehnică pentru obținere aviz SGA		Luc Instal 2000 S.R.L.	
Studiu circulații	Ing.	Robert Moraru Traffic Audit Consulting S.R.L.	

BORDEROU GENERAL

- **Piese scrise:**

Volumul I – Memoriu de prezentare;

- **Piese desenate:**

01.01. Încadrare în regiunea de dezvoltare Centru

01.02. Încadrare la nivelul zonei metropolitane Brașov

01.03.01. Încadrare în P.A.T.J. Brașov – Activitățile economice, zonificarea teritoriului, propuneri, direcții de dezvoltare

01.03.02. Încadrare în P.A.T.J. Brașov – Turismul

01.03.03. Încadrare în P.A.T.J. Brașov – Cadrul natural, protecția mediului, propuneri, direcții de dezvoltare

01.03.04 Încadrare în P.A.T.J. Brașov – Mediul antropic, rețeaua de localități, propuneri, direcții de dezvoltare

01.03.05. Încadrare în P.A.T.J. Brașov – Turismul - Propuneri

01.04. Încadrare în județul Brașov

01.05. Accesibilitate la nivel de U.A.T.

01.06. Încadrare în raport cu avizul AACR al PUG Mun. Brașov, aprobat prin HCL nr. 276/2018

01.07. Încadrare în raport cu PUG Ghimbav: Reglementări urbanistice - Zonificare funcțională

01.08. Încadrare în raport cu documentații de urbanism aprobate anterior

02.01. Încadrare în teritoriu

02.02. Încadrare în ortofotoplan

03.01. Situația existentă – Disfuncționalități, scara 1/1.000

04.01. Reglementări urbanistice – Zonificare funcțională, scara 1/1.000

CUPRINS

COLECTIV DE ELABORARE / FIȘĂ DE SEMNĂTURI	2
BORDEROU GENERAL	3
CUPRINS	4
CAPITOLUL I – INTRODUCERE.....	6
1.1. Date de recunoaștere a documentației.....	6
1.2. Obiectul Planului Urbanistic Zonal	6
1.2.1. Solicitări ale temei-program	6
1.2.2. Scopul elaborării PUZ	7
1.3. Surse documentare	7
1.3.1. Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ	7
1.3.2. Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ.....	8
1.3.3. Date statistice	8
1.3.4. Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei	8
1.3.5. Baza topografică	8
1.3.6. Metodologia utilizată	8
1.3.7. Legislația aplicată.....	8
CAPITOLUL II - STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII	10
2.1. Evoluția zonei	10
2.1.1. Date privind evoluția zonei.....	10
2.1.2. Caracteristicile zonei, relaționate cu evoluția localității	10
2.1.3. Potențial de dezvoltare.....	11
2.2. Încadrarea în localitate.....	11
2.2.1. Încadrarea zonei în raport cu intravilanul	11
2.2.2. Legătura în teritoriu. Accesibilitate	13
2.3. Elemente ale cadrului natural	13
2.3.1. Relieful	13
2.3.2. Hidrografia.....	14
2.3.3. Geologia	14
2.3.4. Clima.....	15
2.3.4. Riscuri naturale.....	16
2.4. Circulația	17
2.4.1. Circulația rutieră	17
2.4.2. Starea drumurilor	18

2.4.3. Transport în comun	19
2.4.4. Parcărilor	19
2.4.6. Trasee de ciclism / Velo	19
2.4.7. Calea ferată.....	19
2.5. Ocuparea terenurilor.....	19
2.5.1. Caracteristicile funcțiunilor din zonă.....	19
2.5.2. Relaționări între funcțiuni	20
2.5.3. Gradul de ocupare	20
2.5.4. Aspecte calitative.....	20
2.5.5. Asigurarea cu servicii a zonei în corelare cu zonele vecine	20
2.5.6. Asigurarea cu spații verzi	20
2.5.8. Principalele disfuncții	20
2.6. Echipare edilitară	21
2.7. Probleme de mediu	21
2.8. Opțiuni ale populației.....	22
CAPITOLUL III - PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ	22
3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare.....	22
3.1.1. Ridicare topografică	22
3.1.2. Studiu geotehnic.....	22
3.1.3. Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație	23
3.1.4. Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară	23
3.2. Prevederi ale P.U.G. Ghimbav	23
3.3. Valorificarea cadrului natural.....	24
3.4. Modernizarea circulației	25
3.5. Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici.....	27
3.6. Dezvoltarea echipării edilitare.....	29
3.7. Protecția mediului	30
3.7.1. Prevenirea producerii riscurilor naturale și antropice;.....	30
3.7.2. Organizarea sistemelor de spații verzi.....	32
3.8. Obiective de utilitate publică	32
3.8. Consecințe economice ale viitorului imobil.....	32
3.6.1. Descrierea investiției	32
3.6.2. Categorii de costuri și beneficii ale investiției.....	32
CAPITOLUL IV - CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE	32

MEMORIU DE PREZENTARE

CAPITOLUL I – INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

Denumirea lucrării:	Zona Mucava - modernizare drum de legătură între zona Mucava și zona Moara Veche
Amplasament:	Zona Mucava, Oraș Ghimbav, Județ Brașov
Beneficiar:	Primăria Orașului Ghimbav
Proiectant:	S.C. KXL STUDIO S.R.L.
Data elaborării:	2021-2023

1.2. Obiectul Planului Urbanistic Zonal

1.2.1. Solicitări ale temei-program

Prezenta documentație de urbanism se elaborează la inițiativa Unității Administrativ-Teritoriale a Orașului Ghimbav, care prin licitație publică și-a manifestat nevoia de contractare a serviciilor de proiectare pentru **Planul Urbanistic Zonal "Zona Mucava"** în vederea realizării unui drum de legătură între aceasta și zona Moara Veche.

În urma unei analize critice a situației existente (privind utilizarea funcțională actuală, deținătorii și regimul juridic, echiparea edilitară), a opțiunilor populației și a concluziilor studiilor de fundamentare se vor formula reglementări noi, scopul final al implementării lor fiind valorificării potențialului economic și uman din zonă. Noile reglementări urbanistice le vor modifica pe cele anterioare prin completarea funcțiilor existente cu unele noi, în vederea realizării legăturii dintre zona Mucava și zona Moara Veche.

Zona Mucava reprezintă la nivelul orașului Ghimbav o zonă caracterizată de locuire individuală, în imediata apropiere a zonei centrale și care are un caracter istoric pronunțat.

Zona de reglementare a fost stabilită pe limite cadastrale, rezultând o suprafață de aprox. **23.259,00 mp**, luând în considerare delimitarea fizică descrisă în Caietul de sarcini:

- la N: zona curții fostei fabrici Mucava,
- la V-N-V: Spatele grădinilor aferente locuințelor de pe str. Morii,
- la S: vila naționalizată unde e propusă construirea viitorul pod
- la E: Râul Ghimbășel
- la S-E: prelungirea străzii Mircea cel Bătrân

Zona poate fi accesată prin str. Morii

1.2.2. Scopul elaborării PUZ

- a) Amenajare alee circulabilă, inclusiv auto care să treacă prin spatele grădinilor caselor de pe str. Morii, pe lângă digul pâraului Ghimbășel, eventual cu reglementarea circulației pe un singur sens.
- b) Se urmărește creșterea gradului de siguranță a zonei (evacuare în caz de incendiu)
- c) Construire pod auto și pietonal peste Ghimbășel – legătură str. Morii cu str. Mircea cel Bătrân, în zona imobilelor 16 și 18;
- d) Valorificarea potențialului peisagistic, economic, turistic, și crearea unei zone cu amenajări și dotări, alimentația publică, unele cu caracter ambulant;

1.3. Surse documentare

1.3.1. Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ

- PUG Ghimbav, aprobat prin HCL nr. 12/29.02.2000;
- PMUD (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă) al Orașului Ghimbav, aprobat prin HCL nr. 54/31.10.2016;
- PMUD (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă) Polul de Creștere Brașov;
- Strategia de Dezvoltare Locală a Orașului Ghimbav pentru perioada 2014-2024, aprobată prin HCL nr. 52/31.07.2014; – Reactualizare pentru 2018;
- Strategia de Dezvoltare Durabilă 2014-2020-2030 a jud. Brașov, (2010);
- SIDU (Strategia integrată de Dezvoltare Urbană) a Polului de Creștere Brașov;
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Brașov;
- Planul de Amenajare a Teritoriului Zonă Metropolitană Brașov;
- Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) pentru polul de creștere (PC) – Mun. Brașov și zonele adiacente;
- Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă (PAED) oraș Ghimbav, aprobat prin HCL nr. 55/31.10.2016;
- Programul de îmbunătățire al eficienței energetice pentru orașul Ghimbav, 2018-2030;
- HCL nr. 52/31.10.2016 privind aprobarea SF pentru implementarea unui sistem de iluminat inteligent în orașul Ghimbav;
- HCL nr. 28/29.03.2011 privind aprobarea Regulamentului local de implicare a publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism și amenajarea teritoriului
- HCL nr. 87/22.12.2016 privind stabilirea suprafețelor minimale de spații verzi la emiterea autorizațiilor de construire pentru obiective și locuințe în localitatea Ghimbav
- HCL nr. 40/15.03.2018 privind completarea și actualizarea inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al orașului Ghimbav
- HCL nr. 114/31.08.2021 privind normarea numărului minim de locuri de parcare pentru noile construcții de locuințe în orașul Ghimbav
- HCL nr. 190/27.12.2021 privind aprobarea Rețelei școlare a unităților de învățământ din localitatea Ghimbav pentru anul școlar 2022-2023

1.3.2. Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ

- Studiu topografic,
- Studiu geotehnic și hidrogeotehnic,
- Studiu infrastructură edilitară și zone de protecție,
- Studiu circulații.

1.3.3. Date statistice

- Documentațiile cadastrale ale zonei;
- Date culese de proiectant din teren;
- Date obținute de la beneficiar.

1.3.4. Proiecte de investiții elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistică a zonei

Pentru imobilele reglementate prin prezentul PUZ se aplică prevederile **PUG oraș Ghimbav**, aprobat prin HCL nr. 12/29.02.2000, prelungit prin HCL nr. 39/28.04.2011, HCL nr. 11/22.01.2012, HCL 14/28.01.2016 și 113/30.08.2018.

Pentru zona reglementată prin prezentul PUZ nu au fost aprobate anterior PUZ-uri.

Astfel, prin prezenta documentație de urbanism se dorește actualizarea celor anterioare, cu noi reglementări care să fie în concordanță cu tendința de dezvoltare a zonei și nevoile actuale.

1.3.5. Baza topografică

Studiul topografic s-a realizat în coordonate în sistemul național de referință Stereo `70, actualizat pe baza măsurătorilor din teren, cu respectarea și integrarea limitelor imobilelor înregistrate în evidențele de cadastru și publicitate imobiliară, puse la dispoziție de O.C.P.I.

1.3.6. Metodologia utilizată

Metodologia utilizată este în conformitate cu «*Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul - cadru al planului urbanistic zonal*» aprobat cu Ordinul M.L.P.A.T. nr. 176/N/16 august 2000.

La baza elaborării PUZ stă **Regulamentul General de Urbanism** aprobat prin HGR 525/1996, completat ulterior prin HGR 490/2011 și ale căror prevederi sunt detaliate în conformitate cu condițiile specifice zonei studiate.

1.3.7. Legislația aplicată

Documentația are la bază următoarele acte normative modificate și completate ulterior:

- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Ordinul nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- Ordinul nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- Ordonanța de Urgență nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată prin Legea nr. 265/2006;
- Legea nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților;

- Ordinul Ministrului Sănătății nr. 119/2014 pentru aprobarea normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației;
- Hotărârea de Guvern nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- Ordin Ministerul Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului nr. 1184/2000 pentru aprobarea reglementării „Ghid privind elaborarea analizelor de evaluare a impactului asupra mediului ca parte integrantă a planurilor de urbanism”;
- Hotărârea Guvernului României nr. 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică;
- Ordinul Ministrului Sănătății nr. 331/1999 privind avizarea și autorizarea sanitară a obiectivelor cu impact asupra sănătății publice;
- Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobat prin Legea nr. 82/1998;
- Ordinul Ministerul Transporturilor nr. 1298/2017 pentru aprobarea reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea locurilor de parcare, oprire și staționare aferente drumurilor publice situate în extravilanul localităților;
- Legea nr. 114/1996 a locuinței;
- Legea nr. 7/1996 a cadastrului imobiliar și publicității imobiliare;
- Legea nr. 18/1991 a fondului funciar;
- Ordonanța de urgență nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică
- Codul administrativ din 2019
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică;
- Codul Civil din 2009;
- Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice;
- Anexa la Ordinul ministrului culturii nr. 2.828/2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată, și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările ulterioare din 24.12.2015;
- Ordinul Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile 1964 / 2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrată a rețelei ecologice europene Natura 200 în România;
- Ordinul nr. 1298/2017 pentru aprobarea Reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea parcarilor noi, a locurilor de oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților
- Legea nr. 451/2002 pentru ratificarea Convenției Europene a Peisajului, Florența - 20 octombrie 2000;
- Ordinul Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism
- Hotărârea Consiliul Superior al Registrului Urbaniștilor din România nr. 101/2010 pentru aprobarea Regulamentului privind dobândirea dreptului de semnătură pentru documentațiile de amenajarea teritoriului și urbanism și a Regulamentului referitor la organizarea și funcționarea Registrului Urbaniștilor din Romania

- Hotărârea Guvernului nr. 382/2003, pentru aprobarea Normelor Metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajare a teritoriului și urbanism pentru zonele de riscuri naturale;

CAPITOLUL II - STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Evoluția zonei¹

2.1.1. Date privind evoluția zonei

Localitatea s-a format pe cursul pârâului Ghimbășel, afluent superior al Oltului, prin colonizarea unei populații germanice în sec. XIII, populație care a format pe malul stâng o așezare cu străzi paralele cu cursul pârâului, ulterior fiind constituit un nou cartier pe malul drept. Teritoriul administrativ al orașului Ghimbav de astăzi nu are localități componente.

Localitatea Ghimbav este amintită documentar încă din secolul al XIV-lea. Prima mențiune documentară a Ghimbavului (Widinbach) fiind în 25 aprilie 1342, cu *privilegiul* emis de către regele Ungariei, Ludovic I-ul prin care confirmă legătura dintre Korona (Brașov) și cele 13 sate săsești, în schimbul ridicării cetății Bran.

În sec. XV - XVII localitatea a fost incendiată de mai multe ori, suferind mai multe pierderi materiale.

Tot în această perioadă bazilica construită în stil romanic în sec. XIII este transformată în stil gotic și se construiește incinta fortificată, cu mai multe turnuri de apărare și un bastion în fața porții de intrare din partea de S-E.

În 1780 se construiește biserica ortodoxă pe locul unei foste biserițe din lemn, ce a ars în anul 1777.

În 1921 se înființează "Asociația meseriașilor sași", iar pe locul vechii mori, în strada Morii 109, ia ființă prima unitate industrială din Ghimbav – Fabrica de carton (Mucava) a lui Fritz Bartesch. Acesta este momentul în care începe industrializarea localității, apărând numeroase alte întreprinderi (de tâmplărie motorizată, pastă de dinți și alte articole cosmetice, cherestea și furnir, cafea, etc.). După cel de-al doilea Război Mondial, marea industrializare duce la modificări urbanistice majore în silueta localității, prin apariția zonelor industriale, construirea unui nou cartier românesc (1958) și a unor blocuri de locuit (1967 – 1977).

În 1941 la Ghimbav a funcționat un aeroport civil pentru escale curselor LARES SA, București-Turda și București-Arad, iar în anul 1940-1945 a funcționat centrul de perfecționare a pilotajului din Aeronautica Militară Romană condusă de Comandor Av. Andrei Popovici. Intrarea în război a României determină compania "Lares" să renunțe la cursele spre Brașov.

2.1.2. Caracteristicile zonei, relaționate cu evoluția localității

Zona Mucava reprezintă la nivelul orașului Ghimbav o zonă caracterizată de locuire individuală.

Elementele sale distinctive sunt:

- Parcelele de dimensiuni reduse;
- Construcțiile de tip înșiruit;

Zona se caracterizează și prin elementul său natural reprezentat de pârâul Ghimbășel care constituie atât elementul de origine a localității, cât și un valoros element de peisaj al orașului.

Ghimbavul de astăzi reprezintă caracteristicile așezărilor săsești cu străzi largi paralele, de-a lungul unui

¹ Sursa:

Studiu istoric general – PUG Orașul Ghimbav, elaborat sub coordonarea Arhitect Specialist MCC Cătălina Dana Preda;

Strategia de Dezvoltare Locală a Orașului Ghimbav pentru perioada 2024 – 2024, aprobată prin HCL nr. 52/31.07.2014, elaborată de Proteus Diona SRL;

curs de apă, cu două comunități așezându-se de o parte și de alta a cursului de apă pârâul Ghimbășel. Dezvoltarea industriei la începutul sec. XX și apoi în a doua jumătate a sec. XX, a dus la o dezvoltare disproporționată a intravilanului. În acest sens, zonele industriale se regăsesc la periferia orașului, în timp ce zonele de locuit tradiționale sunt întrepătrunse de locuințe colective apărute pentru asigurarea necesarului de forță de muncă.

Orașul Ghimbav face parte din Județul Brașov, ce este împărțit în trei zone caracteristice: Brașov, Făgăraș și Rupea, diferențiate prin dezvoltarea economico-socială și prin gradul de urbanizare.

2.1.3. Potențial de dezvoltare

Elementele care avantajează menținerea caracterului zonei și mai mult decât atât, creșterea calității vieții:

- accesibilitate sporită: crearea unei legături între zona Moara Veche și zona Mucava,
- regenerarea țesutului urban,
- creșterea permeabilității zonei;
- valorificarea Râului Ghimbășel;

Situarea Ghimbavului în zona Metropolitană a Municipiului Brașov (important centru demografic, industrial, sociocultural și turistic), dar și situarea pe drumul național DN 1 / E68, între Brașov și Sibiu, creează premisele dezvoltării unui important pol economico-industrial în cadrul orașului. Totodată previziunile dezvoltărilor de infrastructură rutieră (autostrăzi) situează Ghimbavul la confluența dintre A3 și A13 – magistrale Nord-Sud și Est-Vest ale țării, ceea ce facilitează din ce în ce mai mult dezvoltarea urbană și atenția oferită calității acesteia. Nu în ultimul rând, dezvoltarea orașului Ghimbav va fi sporită de deschiderea viitorului aeroport internațional Brașov situat pe teritoriul administrativ Ghimbav.

2.2. Încadrarea în localitate

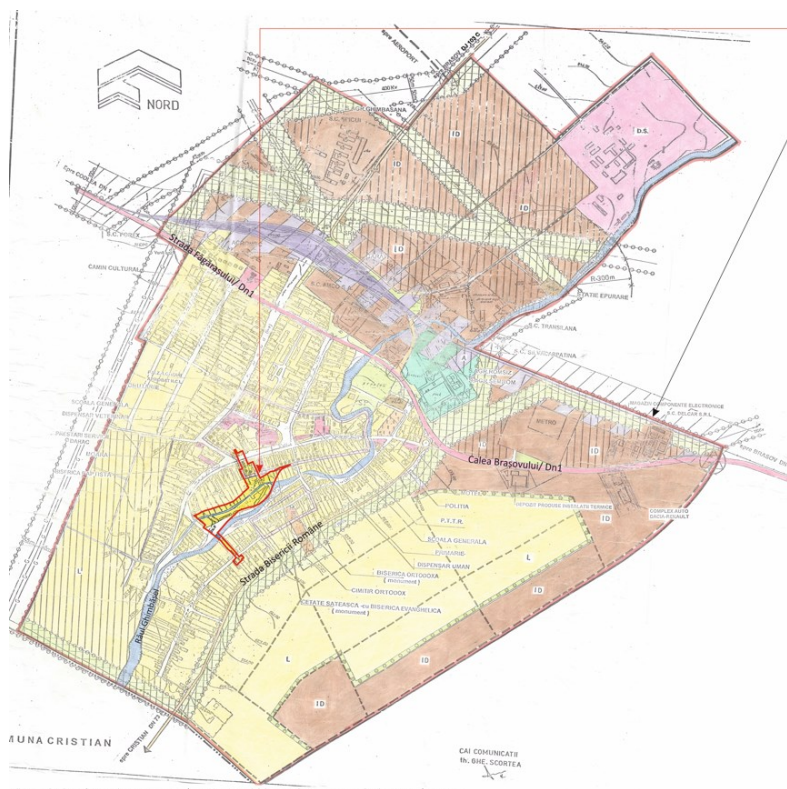
2.2.1. Încadrarea zonei în raport cu intravilanul

Intravilanul localității a suferit modificări după aprobarea PUG-ului din 2000, fiind extins prin PUZ-urile aprobate ulterior.

În raport cu limita administrativ-teritorială și cu limita actuală a intravilanului, stabilită prin PUG și PUZ-urile aprobate ulterior, zona Mucava este amplasată în zona de sud.



În raport cu limita intravilanului aprobat prin PUG 2000, zona Mucava este amplasată central.



Zona de reglementare a fost stabilită pe limite cadastrale, rezultând o suprafață de aprox. **23.259 mp**. Zona ce face obiectul prezentului PUZ se învecinează la nord cu PUZ Zona Istorică Protejată a Orașului Ghimbav și la sud cu PUZ Amenajare promenadă Str. Morii – în curs de avizare.

2.2.2. Legătura în teritoriu. Accesibilitate

Orașul Ghimbav este situat la 7 km vest de Municipiul Brașov, fiind tranzitat de drumul național DN 1 și de calea ferată Brașov – Sibiu.

Localitatea este așezată în zona de câmpie piemontană, importantă pentru agricultură, în apropierea Municipiului Brașov, la intersecția unor importante căi de comunicație de-a lungul Ghimbășelului, toți acești factori favorizând dezvoltarea din punct de vedere economic.

Ghimbavul are o situație favorizată, fiind un punct sau un nod pentru toate tipurile de transport:

- drum european și național - E58/DN1 și DN73B,
- drumuri județene - DJ - DJ 103 C,
- cale ferată și gară-M200,
- aeroportul internațional Brașov - Ghimbav,
- autostradă,
- acces la un centru intermodal, situat la cca 15 km de oraș (în Feldioara).

În zona Brașov “Țara Bârsei” rolul polarizator îl joacă Municipiul Brașov ca centru coordonator și de servire.

Teritoriul administrativ al orașului Ghimbav se învecinează după cum urmează:

- la nord cu teritoriul comunei Hălchiu;
- la NV și V cu teritoriul Municipiului Codlea;
- la NV și E cu teritoriul Municipiului Brașov;
- la S cu teritoriul comunei Cristian.

Accesul în zona Mucava se face din str. Morii atât prin nordul zonei studiate cât și prin sud-vestul său;

Accesul în zona reglementată este reprezentat și de intersecția dintre Str. Ștefan Cel Mare și Str. Mircea Cel Bătrân.

Se observă că noua zonă de dezvoltare a orașului cu același tip de funcțiuni predominante ca și în zona studiată se conturează la sud de aceasta, spre polul de atracție Brașov. De aici apare necesitatea de realizare a unei noi legături peste Râul Ghimbășel între zona sud estică a orașului și zona veche. Totodată această legătură este necesară pentru a fluidiza traficul către zona Str. Bisericii-Române aflată pe traseul DJ 73B ce face legătura cu restul unităților din teritoriul județean.

2.3. Elemente ale cadrului natural

2.3.1. Relieful

Din punct de vedere geomorfologic, orașul Ghimbav este situat în unitatea majoră de relief Carpații Orientali, grupa Carpaților de Curbură, compartimentul vestic al Depresiunii Brașovului, respectiv Depresiunea Bârsei. La nivelul orașului Ghimbav, Depresiunea Bârsei este reprezentată prin treptele joasă și mijlocie, respectiv șesul aluvial creat de Bârsa, Ghimbășel și afluenții lor. Aspectul general al reliefului este aproximativ plan, cu o înclinare ușoară de la sud spre nord, sens în care altitudinea scade de la 570 m până la aproximativ 520 m.

Toponimia însăși este un indicator concludent pentru netezimea reliefului, scăderea lină a altitudinii și excesul de umiditate din sol, majoritatea zonelor purtând denumirea de „câmpuri” sau vegetație higrofilă specifică: Câmpul către Drumuri, Câmpul Lung, Câmpul Ghimbav, La Arini, Pășunea Ghimbav, Ghimbav Islaz etc.

Cea mai mare parte a orașului, inclusiv zona Transilana ce face obiectul prezentului studiu, este situată în interfluviul Bârsa — Ghimbășel, caracterizându-se printr-un relief cvasiorizontal specific șesurilor aluviale, de acumulare fluviolacustră.

2.3.2. Hidrografia

Din punct de vedere hidrografic, zona studiată se situează în bazinul hidrografic al râului Olt ce primește ca afluent pe partea stângă râul Bârsa.

Râul Bârsa este principalul organism hidrografic care străbate depresiunea omonimă, traversând totodată și teritoriul administrativ al orașului Ghimbav prin extremitatea sa vestică. Râul Bârsa își adună apele de pe versanții sudici ai Munților Țaga, prin pâraiele Bârsa Groșetului, Bârsa Fierului și Bârsa lui Bucur, dar și de pe versantul vestic al Munților Piatra Craiului prin pâraul Bârsa Tămașului.

Confluența Bârsei cu Oltul a fost mutată antropic cu cca 1 km amonte, râul Ghimbășel a fost transformat artificial din afluent al Oltului în afluent al Bârsei, printr-un canal de legătură, cursurile respective fiind îndiguite pe ultima porțiune înainte de vărsare.

Râul Ghimbășel se formează prin confluența Pârâului Mare cu Pârâul Mic, în amonte de orașul Râșnov, la altitudinea de 658 m. Este afluent pe partea dreaptă a râului Bârsa cu care confluează la circa 2 km nord de localitatea Bod, după ce străbate localitățile Râșnov, Cristian și Ghimbav.

Pe teritoriul orașului Ghimbav, prezintă un curs orientat SV — NE, regularizat, și consolidări de maluri în vederea reducerii riscului de inundații în intravilan. Are o lungime totală de 48 km, o pantă medie de 38% și un coeficient de sinuozitate de 1.13. În zona investigată nu primește afluenți.

2.3.3. Geologia

Din suprapunerea elementelor cadrului natural cu fenomenele de risc natural și antropic identificate pe terenul investigat, s-au conturat următoarele zone:

- Zone bune de construit fără amenajări speciale, reprezentate prin zonele cu relief plan și stabil fără potențial de risc cu privire la fenomenele de inundabilitate și cu pământuri plastic vârtoase — tari sau îndesate în cazul nisipurilor, pietrișuri cu bolovăniș.
- Zone bune de construit cu amenajări speciale, reprezentate prin: zonele cu umpluturi antropice neomogene de proveniență necunoscută depuse fără o documentație de execuție și necontrolate cu o vechime mai mică de 10 ani; zone inundabile cu un grad de asigurare de 1%, unde amenajările vor consta în principal în ridicarea cotei în amplasament.

Din punct de vedere geotectonic, în zona investigată aflurează depozite cuaternare aparținând Depresiunii Brașovului.

Depresiunea Brașovului este cea mai întinsă dintre depresiunile intramontane și a luat naștere prin afundarea unei părți din flișul intern de la curbura internă a Carpaților Orientali. Umplutura acestuia este constituită, în general, din marne, argile, nisipuri, prundișuri, material piroclastic și cărbuni.

Depozitele prezintă o stratificație încrucișată cu frecvente schimbări laterale de facies.

2.3.4. Clima

Clima Depresiunii Bârsei prezintă nuanțe variate, cu topoclimate și microclimate specifice. Caracterul intramontan al Depresiunii Bârsei impune existența unor particularități climatice evidențiate prin specificul temperaturilor, precipitațiilor, regimului eolian, umidității, fenomenelor meteodeosebite etc.

Clima orașului Ghimbav este temperat continentală moderată, cu influențe oceanice, specifică zonelor depresionare.

Temperatura medie multianuală, înregistrată la stația meteorologică Ghimbav, în perioada 2000 — 2010, a fost de 8°C. Din punct de vedere al mediilor lunare multianuale, media lunii celei mai reci (ianuarie) este de -4.5°C, iar media lunii celei mai calde (iulie) este de 19.2°C.

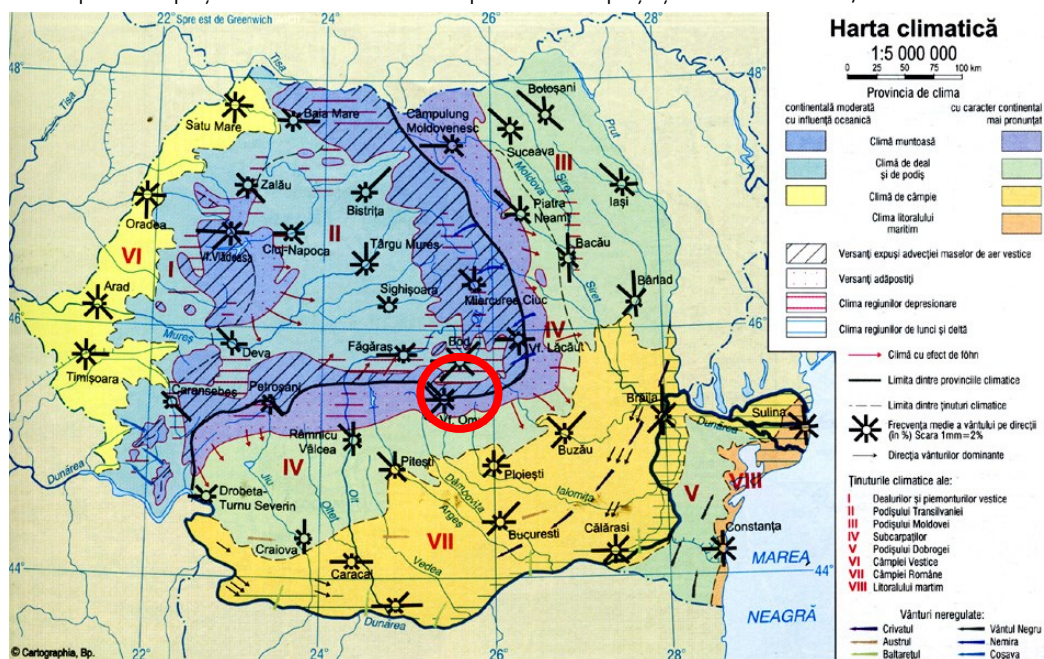
Adâncimea maximă de îngheț este $h = 1.00 - 1.10$ m pentru zona depresionară, conform STAS 6054/87. Pentru zona montană, adâncimile maxime de îngheț se stabilesc pe bază de observații locale.

În Depresiunea Bârsei, nebulozitatea medie anuală este de 6,1 zecimi, aceasta fiind expusă maselor de aer oceanic, de proveniență atlantică. Pe munții înconjurători, nebulozitatea depășește 6,5 zecimi, în zonele cele mai înalte ajungând la circa 7,0 zecimi.

Cantitățile medii anuale de precipitații sunt cuprinse între 500 — 600 mm în zona joasă a depresiunii, ajungând la valori de 700 — 900 mm în zona piemontană înaltă și pe versanții nordici și vestici ai masivelor montane care mărginesc depresiunea spre sud. Conform datelor din Arhiva Stației meteorologice Ghimbav, ce reprezintă valorile precipitațiilor pentru perioada 2000 — 2010, s-a constatat că în timpul iernii sunt cele mai reduse cantități de precipitații, cu valori medii multianuale de 87.6 mm, reprezentând doar 14% din cantitatea anuală. Această cantitate redusă de precipitații poate fi explicată prin caracterul dinamicii atmosferei și prin existența inversiunilor termice.

Numărul anual de zile cu strat de zăpadă crește de la circa 40 de zile în depresiune la 100 de zile în zona piemontană, ajungând la 150 — 180 zile în regiunea montană înaltă.

În depresiunea Bârsei, la Ghimbav, vântul are o frecvență anuală de 77%, iar calmul de 23%. Depresiunea Bârsei are un caracter de adăpost comparativ cu masivele montane aflate în rama depresiunii, aspect evidențiat și de viteza vântului. La Ghimbav, viteza medie anuală a vântului are valori cuprinse între 1,9 și 2,6 m/s în timp ce în spațiul montan limitrof depresiunii depășește frecvent 7 m/s.



Harta climatică a României

2.3.4. Riscuri naturale²

În vecinătatea sudică se află pâraul Ghimbășel, care prezintă un curs orientat SV — NE, regularizat, și consolidări de maluri în vederea reducerii riscului de inundații în intravilan.

Din punct de vedere seismic, zona studiată se încadrează în zona de macroseismicitate I = 81 pe scara MSK, unde indicele 1 corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani. Amplasamentul prezintă o valoare de vârf a accelerației terenului $a_g = 0.30$ g, pentru cutremure cu intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani, cu 20 % probabilitate de depășire în 50 ani. Perioada de control (colț) a spectrului de răspuns $T_c = 1.6$ sec. Zona este influențată de seismele mai puternice ce se produc în epicentrul de la curbura Carpaților (Vrancea) și a celor din Făgăraș. Cutremurele făgărășene au o durată lungă de manifestare, dar energie moderată. Se poate estima că intensitatea maximă posibilă în amplasamentul investigat poate fi: $I_A = 8,5$ (MSK).

Acestei valori de intensitate i se poate asocia o valoare a accelerației cuprinsă între: $A_{Hmax} = 0.26 — 0.30g$.

De menționat, că această valoare a accelerației poate fi atinsă în cazul producerii unui cutremur intermediar în zona Vrancea comparabil cu cel produs în 4.04.1977, care a avut magnitudinea de 7,2 (scara Richter).

Risc de inundabilitate. Zona investigată este supusă riscului cu privire la fenomenele de inundabilitate. În unele zone ale amplasamentului, cu substrat predominant din roci argiloase, apa din precipitații bălțește pentru perioade lungi de timp.

Risc de instabilitate. Alunecări de teren:

Factorul geomorfologic. Foarte rar pot apărea roci cu granulație fină din zona argilelor nisipoase. Rocile de vârstă cuaternar ocupă toată suprafața studiată. Aceste sunt constituite din depozite mijlocii și grosiere de tipul nisipurilor și pietrișurilor. Alternanța dintre roci nisipoase cu roci argiloase creează premisele creșterii coeficientului mediu de hazard. Rocile nisipoase permit circulația apei, fapt ce conduce la scăderea indicelui de consistență al rocilor argiloase cu consecințe în scăderea factorului de stabilitate. Astfel factorul litologic pe zona investigată are valoarea de 0.1.

Factorul litologic. Zona investigată este plană cu pante ce nu depășesc 2 grade, localizate pe zonele de trecere între elementele cadrului natural. Energia de relief coroborată cu structura geologică a zonei determină susceptibilitatea ridicată a teritoriului investigat la fenomenele de instabilitate pe zonele cu panta mare. În acest caz factorul geomorfologic este practic nul.

Factorul structural. Teritoriul studiat se caracterizează prin straturi orizontale, fără o tectonică complicată, astfel că factorul structural este 0.1.

Factorul hidrologic și climatic. Valoarea precipitațiilor medii anuale este cuprinsă în intervalul 600 — 700 mm, cu zone în care acesta valoare este chiar depășită, ceea ce se traduce într — o valoare de 0.8 a acestui factor.

Factorul hidrogeologic. Nivelul hidrostatic se situează la adâncimi mici de cca. 2 — 6 m pe zona studiată. Astfel factorul hidrogeologic are valori cuprinse între 0.3 și 0.8, funcție de poziția nivelului hidrostatic și regimul de curgere.

² Extras din Studiul geotehnic și hidrogeotehnic, Elaborator: Rockware Utilities SRL, ing. Mihai Samoilă, 2022.

Factorul seismic. Din punct de vedere seismic orașul Ghimbav în zona de intensitate macroseismică I = 71 (șapte) pe scara MSK. Zona studiată are o valoare de vârf a accelerației terenului $a_g = 0.20$ g pentru cutremure cu intervalul mediu de recurență IMR = 100 ani și perioada de control (colț) a spectrului de răspuns $T_c = 0.7$. zona studiată se încadrează la un factor seismic egal cu 0.8.

Factorul silvic. Vegetația reduce semnificativ potențialul de alunecare al unei zone prin mai multe mecanisme. Zona studiată este lipsită de vegetație arboricolă, astfel ca factorul silvic este unitar.

Factorul antropic este greu de cuantificat deoarece unele amenajări antropice pot conduce la scăderea potențialului de instabilitate al terenului prin comparație cu altele care îl pot amplifica. Pentru zona studiată factorul antropic este cuprins în intervalul 0.01 pentru zonele din extravilan și 1 pentru zonele ocupate de construcții și conducte de alimentare cu apă sau diverse alte rețele.

Concluzie: Valoarea factorului mediu de hazard indică faptul că zona nu este supusă hazardului în ceea ce privește alunecările de teren.

Risc de eroziune

Eroziunea este un proces natural al cărui principal factori sunt: ploile, în special cele în aversă, morfologia terenului, conținutul redus de materie organică din sol și gradul de acoperire cu vegetație.

Fenomenele de eroziune sunt reprezentate în special prin eroziune eoliană, în perioadele de secetă când terenul este proaspăt arat.

Riscul geotehnic

Terenul de fundare. Pe teritoriul investigat au fost identificate următoarele categorii de pământuri ce pot constitui strat de fundare:

- teren dificil de fundare, pentru zonele cu pământuri constituite din argile active / foarte active cu potențial de umflare — contracție mare; nisipuri fine saturate slab indeseate, mături, umpluturi antropice neomogene și cu materii organice, pământuri argiloase — prăfoase — nisipoase, cu indicele de consistență în domeniul plastic moale — curgător;
- teren mediu de fundare, pe zonele cu pământuri argiloase — prăfoase — nisipoase, cu indicele de consistență în domeniul plastic consistent; nisipuri cu grad de indesare medie, etc.;
- teren bun de fundare, pe zonele cu relief plan și stabil, și depozite constituite din pietrișuri cu bolovăniș și nisip, pământuri argiloase — prăfoase — nisipoase, plastic vâtoase — tari, nisipuri îndesate, etc.

Nivelul hidrostatic se situează la adâncimi cuprinse între 2.60 și 4.30 m și poate avea influență asupra fundațiilor și asupra terenului de fundare.

Din analiza datelor hidrogeologice și seismice, rezultă faptul că adâncimea de fundare trebuie să fie minim 1.20 m de la cota terenului natural. Fundarea se va face direct pe terenul natural fără procedee de îmbunătățire sau indirect dacă se constată că terenul de fundare se încadrează în categoria terenurilor dificile.

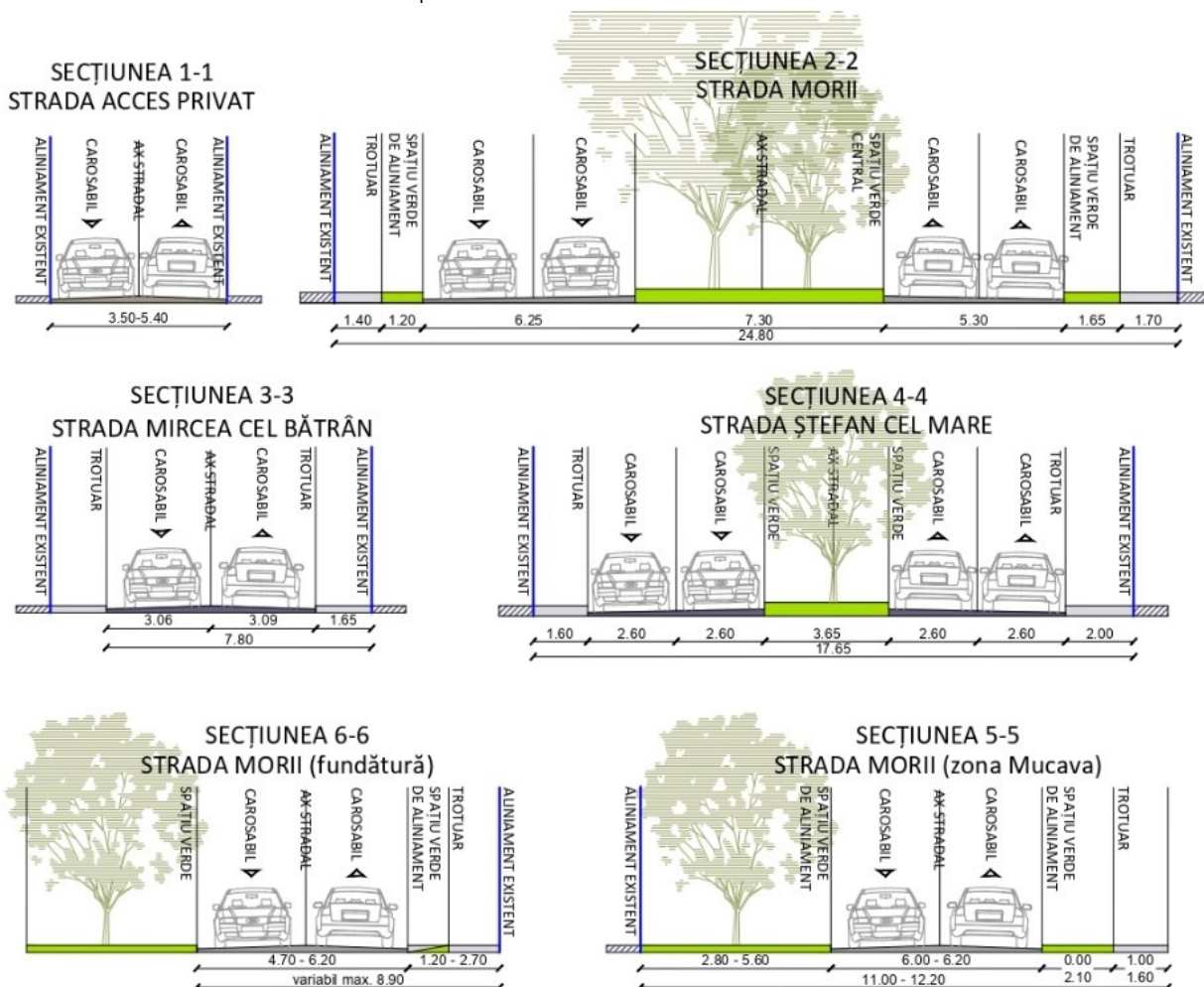
2.4. Circulația

2.4.1. Circulația rutieră

Zona este deservită de două străzi de incintă care se termină într-o fundătură.

Străzile care traversează zona sunt de categoria IV³ - de folosință locală - asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

Profilele străzilor existente se prezintă astfel:



Limita nordică a zonei reglementate este reprezentată de Str. Morii, prin care se asigură legătura, către estul teritoriului, către **DN1 / E68**.

Limita sudică a zonei reglementate este reprezentată de intersecția Str. Ștefan cel Mare și Str. Mircea cel Bătrân prin care se face legătura în sudul teritoriului, prin **DJ73B**, respectiv Str. Bisericii Române.

O problemă identificată este aceea că strada care facilitează accesul la locuințele din zonă este una cu lățime variabilă cuprinsă între 3,50m și 5,40.

2.4.2. Starea drumurilor

În zona Mucava drumurile sunt în stare nesatisfăcătoare, deoarece sunt amenajate necorespunzător, din pietriș sau pământ. Starea nesatisfăcătoare a drumurilor are drept consecință un tip de mobilitate care nu este durabilă.

³ O. 43/1997 privind regimul drumurilor: Art. 9: **Străzi de categoria a III-a - colectoare**, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale

2.4.3. Transport în comun

Organizarea serviciilor de transport cu autobuze se realizează pe mai multe trasee unde sunt atribuite contracte de către Consiliul Județean furnizorilor privați de transport, în urma unei proceduri de achiziții publice. O disfuncție din acest punct de vedere o reprezintă faptul că, deși aceste autobuze sunt profitabile și potrivite pentru liniile pe care sunt folosite, nu sunt ușor accesibile pentru vârstnici și persoane cu dizabilități.

Orașul Ghimbav nu dispune de un transport public propriu. Există un sistem de transport organizat la nivelul Consiliului Județean Brașov în exteriorul municipiului, respectiv un traseu din oră în oră de la Făgăraș la Brașov, operat de Primăria Făgăraș și un traseu pe o distanță mai lungă, de 130 km, de la Victoria la Brașov, operat de Primăria Victoria.

Zona reglementată este, în prezent, deservită de transport în comun, având în zona studiată o stație (Troita Morii) de autobuz a liniei 210. O primă disfuncție din acest punct de vedere este că aceasta nu este amenajată corespunzător.

2.4.4. Parcărilor

Parcărilor din zona studiată sunt dispuse în mare parte în interiorul incintelor private. În zona de sud a zonei studiate există 7 locuri de parcare pe Str. Avram Iancu. Din acest punct de vedere aceasta reprezintă o importantă disfuncție, pentru că parcările publice sunt insuficiente pentru potențialul de atracție al zonei.

2.4.6. Trasee de ciclism / Velo

Orașul Ghimbav nu dispune de o rețea de piste de biciclete. Totuși, un procent de aproximativ 8% din populația orașului utilizează bicicleta ca mijloc frecvent de deplasare. În aceste condiții realizarea unei infrastructuri de piste de biciclete ar fi o necesitate în următorii ani.

Principalele conflicte ale bicicliștilor cu traficul rutier sunt întâlnite pe drumurile naționale și județene care tranzitează orașul.

2.4.7. Calea ferată

Există o singură linie neelectrificată dinspre Brașov care trece prin Ghimbav și merge spre Codlea, la Șercaia, Făgăraș, Podul Olt până la Sibiu, pe magistrala 200 CFR.

În comparație cu liniile secundare din oricare altă parte a României, linia secundară care tranzitează Ghimbavul pare a fi relativ bine folosită, cu un orar destul de frecvent, ceea ce indică faptul că este puțin probabil ca aceasta să fie o țintă principală pentru închiderea de căi ferate pe viitor.

Starea parcului rulant de pe linia secundară 200 este o chestiune importantă, care necesită analiză și evaluarea duratei de viață.

De asemenea gara și trenurile nu sunt accesibile pentru persoanele vârstnice și pentru cei cu dizabilități.

2.5. Ocuparea terenurilor

2.5.1. Caracteristicile funcțiunilor din zonă

În prezent, terenurile sunt în mare parte construite, cu funcțiuni conexe locuirii individuale.

Funcțiunile existente pe teren sunt:

- Locuire individuală,
- Anexe.

Bilanțul teritorial existent al modului de utilizare a terenurilor se prezintă astfel:

Utilizarea terenurilor	Suprafață (mp)	Procent
Zonă pentru locuire individuală	11,029	47.42%
Zonă pentru locuire informală	2,865	12.32%
Zonă spațiilor verzi neamenajate	1,462	6.29%
Spații verzi aferente cursurilor de apă și ape Râul Ghimbășel	254	1.09%
Terenuri libere de construcții și arabile în intravilan	5,450	23.43%
Drumuri din pământ / pietriș	1,631	7.01%
Circulații pietonale, carosabile și spații verzi de aliniament	568	2.44%
TOTAL	23,259	100.00%

2.5.2. Relaționări între funcțiuni

Zona se conturează a fi una omogenă, în cadrul căreia sunt concentrate activitățile menționate mai sus.

2.5.3. Gradul de ocupare

Se poate aprecia că densitatea din zonă este una mică spre medie. Aprox. jumătate din terenuri sunt ocupate cu construcții.

2.5.4. Aspecte calitative

Deși funcțiunea existentă nu ridică probleme de compatibilitate, zona Mucava fiind amplasată în țesut de locuințe, calitatea locuirii este precară ca urmare a construirii fără respectarea normelor în vigoare.

Zona prezintă atât construcții noi cât și vechi, în stare bună sau de degradare, cu aspect specific zonelor de locuire.

Locuirea informală reduce calitatea spațiului construit și produce disconfort vecinătăților.

2.5.5. Asigurarea cu servicii a zonei în corelare cu zonele vecine

În vecinătatea zonei Mucava se află Grădinița Bucuria Copiilor și o asociație de ajutor social pentru copii. Fiind în imediata vecinătate a zonei centrale, accesul la servicii de tip farmacie, cafenele și comerț cu amănuntul.

2.5.6. Asigurarea cu spații verzi

În prezent singurele spații verzi publice sunt cele de aliniament, aferente trotuarelor, nefiind amenajate altele.

2.5.8. Principalele disfuncții

Funcțiuni:

- Densitatea locuirii mult prea mare și produce disconfort în rândul populației și zone insalubre;
- Locuințe individuale în stare rea – locuire informală, în parte centrală a zonei, în vecinătatea zonei centrale, produce disconfort vecinătăților și imaginii generale a zonei
- Zona din imediata vecinătate a elementului de cadru natural (Râul Ghimbășel) este amenajată necorespunzător pentru valoarea sa. Vegetația spontană este neîntreținută și atrage o calitate slabă a imaginii în zonă și sentimentul de insecuritate a spațiului

Circulații

- Unele străzi sunt asfaltate, dar nemodernizate;

- Unele străzi sunt neasfaltate, cu pietriș sau pământ;
- Unele drumuri au traseu înfundat sau sunt doar alei de acces la lot, fără loc de întoarcere
- Accesul în zona Râului Ghimbășel este amenajat necorespunzător iar în contextul necesității realizării unei legături între Str. Morii și Str. Stefan Cel Mare zone nu este reglementată și detaliată din punct de vedere urbanistic.

Spații verzi

- Spații verzi publice amenajate au vegetație degradată și insuficientă.
- Spațiile verzi din proximitatea Râului Ghimbășel sunt
- Vegetația de aliniament este insuficientă și pe alocuri nu este detaliată ca și reglementare

Echipare edilitară

- Rețeaua electrică aeriană de 100 kV existentă în zona de sud și zonă ei de protecție afectează amenajarea și dezvoltarea zonei pe viitor;

Ocuparea terenurilor

- Construcțiile existente sunt edificate fără un regulament clar, fără un anumit tip de aliniere, ceea ce conduce la un aspect general dezordonat, imagine zonei neomogenă.
- Terenuri libere de construcții, utilizate inefficient - rezerve de teren în intravilan.

2.6. Echipare edilitară

Pentru stabilirea soluțiilor de furnizare a utilităților au fost solicitate instituțiilor în drept, avize de specialitate, din acestea urmând să aflăm atât existența utilităților din zonă, precum și condițiile pe care zona de reglementare, respectiv soluția propusă trebuie să le respecte raportat la rețelele edilitare existente. Au fost depuse documentații pentru obținerea avizelor în legătură cu

- alimentarea cu apă,
- canalizare,
- alimentarea cu gaze naturale,
- energie electrică,
- telecomunicații

- În zona reglementată se poate observa existența rețelelor tehnico-edilitare (apa, canalizare și gaz).

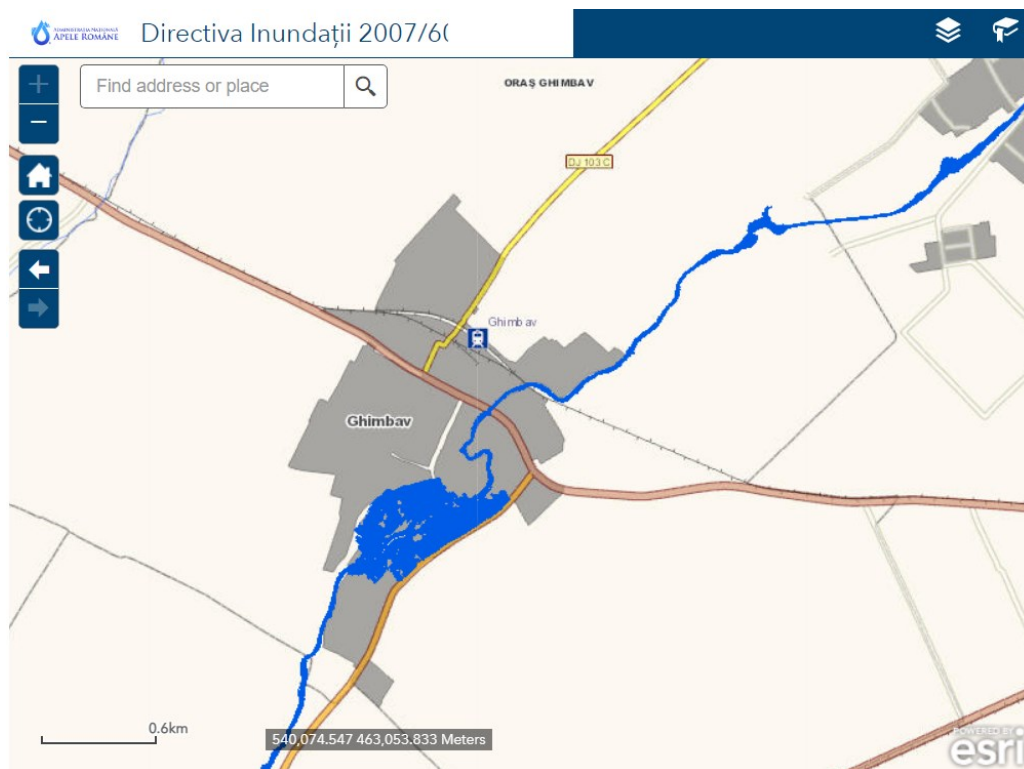
2.7. Probleme de mediu

În zonă se află construcții pe malul râului Ghimbășel care conform "Hărți de hazard și risc la inundații" se află în zona de inundabilitate de 10%. – scenariul cu probabilitate mare (pentru debite maxime cu probabilitate de depășire 10% – respectiv inundații care se pot produce o dată la 10 de ani).⁴

⁴ <https://rowater.ro/despre-noi/descrierea-activitatii/managementul-situatiilor-de-urgenta/directiva-inundatii-2007-60-ce/harti-de-hazard-si-risc-la-inundatii/>

2.8. Opțiuni ale populației

Opțiunile populației vor fi prezentate public în urma procedurii de implicare a publicului în elaborarea P.U.Z.-ului. Metodele și instrumentele specifice prin care se va asigura consultarea tuturor actorilor urbani implicați vor fi în conformitate cu prevederile HCL Ghimbav nr. 28/29.03.2011 privind aprobarea Regulamentului local de implicare a publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului.



CAPITOLUL III - PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

În cadrul procedurii PUZ sunt în curs de elaborare o serie de studii care vor fundamenta reglementările urbanistice:

3.1.1. Ridicare topografică

Pentru întreaga zonă reglementată prin P.U.Z. a fost realizată ridicarea topografică de către o persoană autorizată în domeniul geodeziei, cadastrului, cartografiei și topografiei.

Planul urbanistic zonal a fost elaborat pe suport topografic realizat în coordonate în sistemul național de referință Stereo 1970, actualizat pe baza ortofotoplanurilor sau pe baza unor măsurători la teren, cu respectarea și integrarea limitelor imobilelor înregistrate în evidențele de cadastru și publicitate imobiliară, puse la dispoziție de oficiile de cadastru și publicitate imobiliară.

3.1.2. Studiu geotehnic

La proiectarea fundațiilor viitoarelor construcții se vor avea în vedere următoarele recomandări:

- Amenajarea terenului se va face de așa manieră încât să asigure evacuarea rapidă a apelor din precipitații către emisarii din zonă.
- Zone afectate de fenomene de inundabilitate vor impune necesitatea de a se drena zonele de băltire a apei și de a se ridica cota terenului în amplasament.
- Adâncimea de fundare va fi cea impusă constructiv începând cu 1.00 m, funcție de caracteristicile terenului de fundare. Cu toate acestea din analiza datelor hidrogeologice și seismice, rezultă faptul că adâncimea de fundare trebuie să fie minim 1.20 m de la cota terenului natural. Fundarea se va face direct pe terenul natural fără procedee de îmbunătățire sau indirect dacă se constata ca terenul de fundare se încadrează în categoria terenurilor dificile.
- Riscul antropic, produs de amplasarea construcțiilor în apropierea liniilor electrice, necesită a va solicita avizul de la autoritățile aparținătoare.

Recomandări specifice zonelor de riscuri naturale și antropice:

- Se vor drena zonele de băltire a apei și se va ridica cota terenului în amplasament.
- La autorizarea proiectelor de construcție se va solicita avizul de la instituțiile competente.
- Presiunea de calcul pentru dimensionarea fundațiilor va fi stabilită la faza de proiect de execuție (D.T.A.C.) funcție de caracteristicile constructive ale fiecărui obiectiv în parte.

3.1.3. Studiu de fundamentare privind circulațiile și căile de comunicație

Pentru creșterea mobilității și a calității vieții populației orașului Ghimbav sunt necesare acțiuni viitoare în ceea ce privește:

- îmbunătățirea infrastructurii rutiere a zonei;
- implementarea treptată a unor strategii durabile care să cuprindă domeniul transportului public;
- gestionarea cererii de transport și controlul traficului urban;
- implementarea de măsuri pentru reducerea poluării produse de transporturi.

Pentru formularea unor soluții relevante, concomitent cu documentația PUZ se va realiza și un Studiu de circulații.

3.1.4. Studiu privind utilitățile publice și tehnologice, echiparea tehnico-edilitară

Pentru prezentul P.U.Z. se va elabora în paralel și un studiu privind echiparea edilitară, conținutul acestuia fiind reglementat prin:

- Norma metodologică de aplicare a Legii 350/2001, Cap. III;
- Ghid privind metodologia de elaborare și conținut-cadru al P.U.Z., aprobat prin Ordin M.L.P.A.T. nr. 176/N/16.08.2000;

Scopul studiului va fi de a analiza problematica teritoriului studiat din punct de vedere al echipării tehnico-edilitare raportat la soluția propusă.

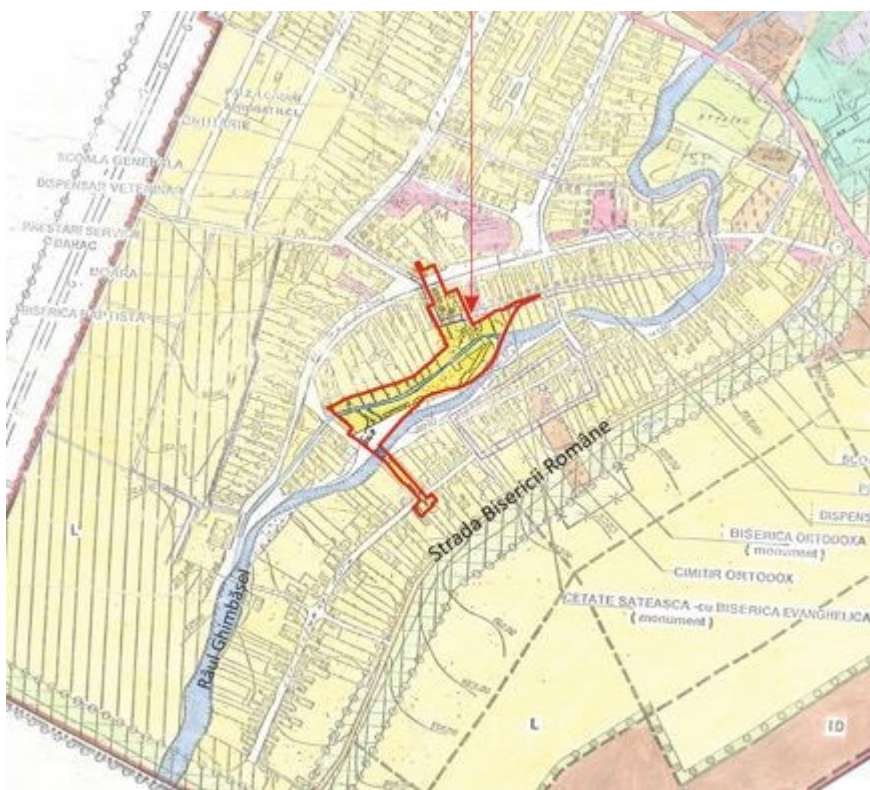
3.2. Prevederi ale P.U.G. Ghimbav

PUG Ghimbav a fost aprobat prin HCL nr. 12/29.02.2000, prelungit prin HCL nr. 39/28.04.2011, HCL nr. 11/22.01.2012, HCL 14/28.01.2016 și 113/30.08.2018

Prevederi urbanistice PUG pentru zona Mucava reglementată prin PUZ:

- Zonă pentru locuințe și funcțiuni complementare;

- Ape;
- Zone de protecție față de obiectivele cu valoare de patrimoniu;



3.3 Valorificarea cadrului natural

Zona reglementată se învecinează pe toata partea sud-estică cu râul Ghimbășel, astfel că prin propunere se va amenaja o parte din malul acestuia și de a crea un spațiu verde cu care să fie conenctat.

Prezența râului aduce o valoare ambientală întregii zone prin peisaj.

Construibilitatea și condiții de fundare:

Pe teritoriul investigat au fost indentificate urmatoarele categorii de pământuri ce pot construi strat de fundare:

- teren dificil de fundare , pentru zonele cu pământuri construite din argile active/ foarte active cu potențial de umflare – contracție mare; nisipuri fine saturate slab îndesate, mълuri, umpluturi antropice neomogene și cu materii organice, pământuri argiloase – prăfoase – nisipoase, cu indicele de consistență în domeniul plastic moale – curgător;
- teren mediu de fundare, pe zonele cu pământuri argiloase – prăfoase – nisipoase, cu indicele de consistență în domeniul plastic consistent; nisipuri cu grad de îndesare medie, etc.
- Teren bun de fundare, pe zonele cu relief plan și stabil, și depozite construite din pietrișuri cu bolovăniș și nisipuri argiloase – prăfoase – nisipoase, plastic vârtoase -tari, nisipuri îndesate, etc.

Nivelul hidrostatic se situează la adâncimi cuprinse între 2,00 și 3,80 m și poate avea influență asupra fundațiilor și asupra terenului de fundare.

Din suprapunerea elementelor cadrului natural cu fenomenele de risc natural și antropic identificate pe terenul investigat, s-au conturat următoarele zone:

- Zone bune de construit fără amenajări speciale, reprezentate prin zonele cu relief plan și stabil fără potențial de risc cu privire la fenomenele de inundabilitate și cu pamanturi plastic vartoase — tari sau indeseate în cazul nisipurilor, pietrisuri cu bolovanis.
- Zone bune de construit cu amenajări speciale, reprezentate prin: zonele cu umpluturi antropice neomogene de proveniență necunoscută depuse fără o documentație de execuție și necontrolate cu o vechime mai mică de 10 ani; zone inundabile cu un grad de asigurare de 1%, unde amenajările vor consta în principal în ridicarea cotei în amplasament.

3.4. Modernizarea circulației

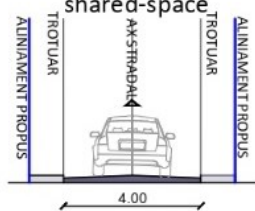
Prin prezentul PUZ se propune construirea unui pod peste râul Ghimbășel, care să conecteze strada Morii cu strada Mircea cel Bătrân, conectarea apoi supralărgirea străzilor de incintă din zona Mucava și transformarea lor în străzi ocazional carosabile și sens unic, cu intrarea prin partea de sud-vest.

1. Strada Morii are diferite gabarite pe parcursul traseului, dar cel cuprins în prezenta zonă de studiu va fi menținut iar celelalte se propun a se moderniza și extinde astfel:
 - Strada Morii în **secțiunea 2-2 existent și menținut 24,80 m** (de la intersecția cu Moara până la Biserica Sfântul Petru) este alcătuită din carosabil de 6,25 m și 5,30 m (cu câte două benzi pe sens) despărțite de un spațiu verde central de 7,30 m. Carosabilul este despărțit de aliniament prin trotuare de 1,40 m, cu spațiu verde de aliniament de 1,20 m (pe latura cu nr. poștale noi pare) și trotuar de 1,70 m cu spațiu verde de aliniament de 1,65 m (pe latura cu nr. poștale noi impare). Secțiunea transversală a străzii existente fiind de aprox. 24,80 m.
 - **Secțiunea stradală 5-5: 7,50 m** astfel: zonă cu rol de shared-space, ocazional carosabilă, fundătură cu loc de întoarcere unde se propune un spațiu carosabil (ce poate fi utilizat și de bicicliști sau pietoni) de 6,00 m, pe partea dreaptă, spre locuințele individuale având în plus trotuare de min. 1,50 ce pot cuprinde spații de aliniament de 1,00 m (acolo unde e posibil).
 - **Secțiunea stradală 6-6: 9,00 m** astfel: în zona Mucava se propune un carosabil min. de 6,00 m, pe partea stângă având trotuare de min. 1,50 ce pot cuprinde spații de aliniament de 1,00 m (acolo unde e posibil), iar pe partea dreaptă trotuare de min. 1,50 m.
2. Strada de acces privat în zona Mucava se propune a se moderniza ca o stradă de tip „shared space” după cum urmează:
 - **Secțiunea stradală 1-1: 6,00 m** astfel: zonă cu rol de shared-space, ocazional carosabilă, și fundătură amenajată, unde se propune un spațiu carosabil (ce poate fi utilizat și de bicicliști sau pietoni) de 4,00 m, având de o parte și de alta, spre locuințele individuale, trotuare neînălțate de min. 1,00 ce pot cuprinde spații verzi de aliniament (acolo unde e posibil).
3. Strada Mircea cel Bătrân și Strada Ștefan Cel Mare, se propun a fi menținute la profilul actual, astfel:
 - Strada Ștefan Cel Mare **secțiunea 4-4 existent și menținut 17,65 m** (de la intersecția cu Str. Mircea Cel Bătrân până la Str. Vlad Țepeș) este alcătuită din carosabil de 10,40 m (cu câte două

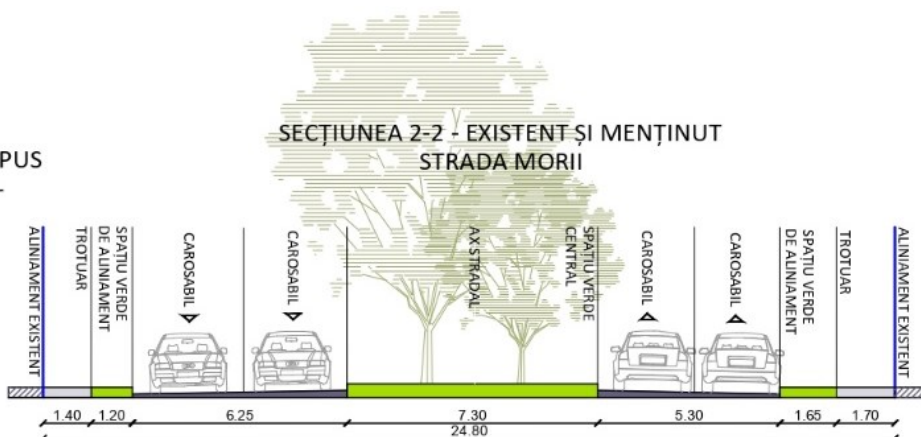
benzi pe sens a câte 2,60m) despărțite de un spațiu verde central de 3,65 m. Carosabilul este despărțit de aliniament prin trotuare de 1,60 m, (pe latura cu nr. poștale noi pare) și trotuar de 2,00 m (pe latura cu nr. poștale noi impare).

- Strada Mircea Cel Bătrân **secțiunea 3-3 existent și menținut 7,80 m**: este alcătuită din carosabil variabil de minim 6,00 m, pe partea dreaptă având trotuare de min. 1,65, iar pe partea stângă trotuare variabile.

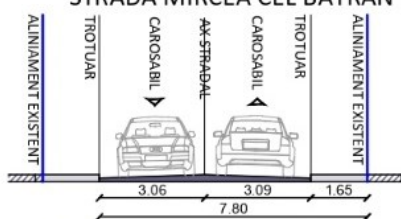
SECȚIUNEA 1-1
STRADA ACCES PRIVAT PROPUȘ
MODERNIZAT sens unic -
shared-space



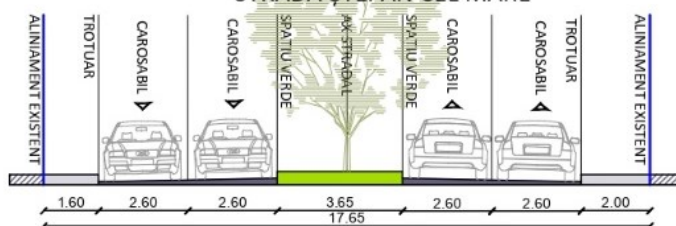
SECȚIUNEA 2-2 - EXISTENT ȘI MENȚINUT
STRADA MORII



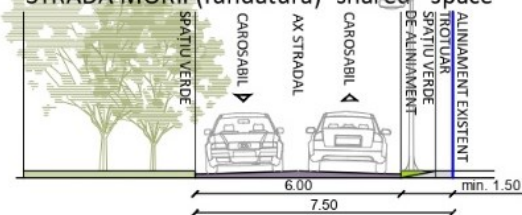
SECȚIUNEA 3-3 - EXISTENT ȘI MENȚINUT
STRADA MIRCEA CEL BĂTRÂN



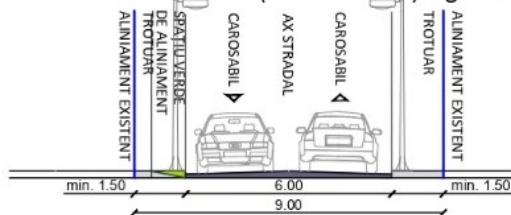
SECȚIUNEA 4-4 - EXISTENT ȘI MENȚINUT
STRADA ȘTEFAN CEL MARE



SECȚIUNEA 5-5 PROPUȘ MODERNIZAT
STRADA MORII (fundătură) - shared - space



SECȚIUNEA 6-6 PROPUȘ MODERNIZAT
STRADA MORII (zona Mucava) legătură



Sistemul rutier proiectat este dimensionat astfel încât să răspundă nevoilor următorilor 10 ani.

Toate străzile vor fi amenajate cu îmbrăcămintă asfaltică.

Prin studiul de trafic în curs de elaborare se va studia dacă sunt necesare sensuri unice sau semaforizări și se vor enunța propuneri cu privire la restul marcajelor și semnalizărilor.

Trotuarele publice vor avea lățimea de minimum 1.50 m, astfel încât să permită accesul persoanelor cu dizabilități.

În carosabil și în spațiile verzi adiacente străzilor proiectate se vor putea amplasa rețele de utilități, dar cu acordul proiectantului infrastructurii rutiere. Execuția lucrărilor de infrastructură rutiera se va face etapizat, funcție de ritmul de execuție a obiectivelor din zonă.

3.5. Zonificare funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici

Principalele funcțiuni reglementate:

- Zonă locuire:

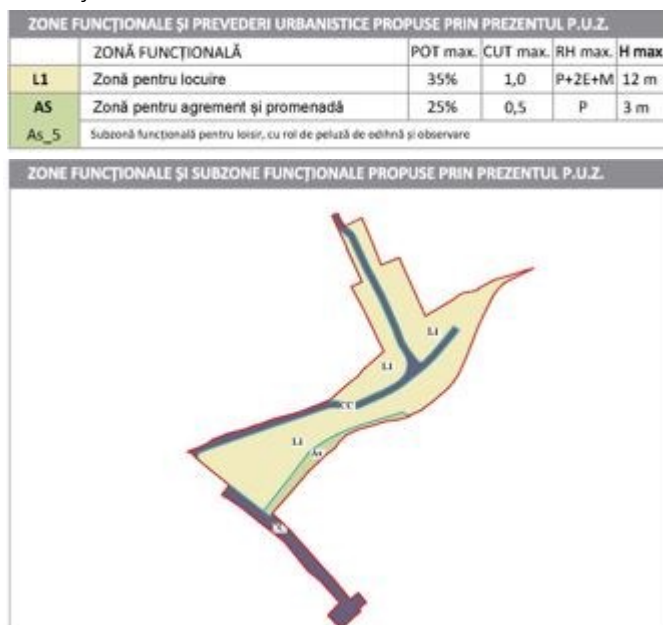
- Locuințe individuale,
- Locuințe colective de mici dimensiuni,

- Zonă spații verzi amenajate:

- Spații verzi amenajate aferente malurilor râului;
- Spațiu verde amenajat aferent locuirii

- Zonă circulații:

- Circulații carosabile și pietonale;
- Parcaje la sol sau multietajate - suprafețe de parcare pentru locuitorii zonei;
- Poduri și alte amenajări



Prescripțiile urbanistice pentru acestea vor fi detaliate în Regulamentul Local de Urbanism.

Categorii de intervenții urbanistice:

- Amenajarea unei alei circulabile, inclusiv auto, care să treacă prin spatele grădinilor și caselor de pe strada Morii, pe lângă digul pârâului Ghimbășel, eventual cu reglementarea circulației pe un singur sens;
- Construire pod auto și pietonal peste Ghimbășel, care să asigure legătura str. Morii cu str. Mircea cel Bătrân, în zona imobilelor nr. 16 și 18
- Valorificarea potențialului peisagistic, economic, turistic
- Crearea unei zone cu amenajări și dotări, alimentația publică, unele cu caracter ambulant

În vederea valorificării potențialului existent și a înlăturării disfuncțiilor sunt stabilite o serie de soluții/priorități, după cum urmează:

DISFUNCTİONALITĂȚI	PRIORITĂȚI
Funcțiuni	
- Calitatea locuirii este precară ca urmare a construirii fără respectarea normelor în vigoare, deși funcțiune existentă nu ridică probleme de compatibilitate, zona Mucava fiind amplasată în țesut de locuințe,	Restructurarea zonei cu menținerea funcțiunii și eventual permiterea unor funcțiuni noi, compatibile cu locuirea.
Spațial - Configurativ	
- Densitatea locuirii mult prea mare și produce disconfort în rândul populației și zone insalubre;	Restructurarea urbană a întregii zone: - operațiuni cadastrale – reparcelare; - demolarea construcțiilor fără autorizații; - distanțe între noile clădiri care să respecte normele sanitare (mai ales însorirea); - modernizare străzi;
- Locuințe individuale în stare rea – locuire informală, în parte centrală a zonei, în vecinătatea zonei centrale: produce disconfort vecinătăților și imaginii urbană degradată.	
- Zona aferentă Râul Ghimbășel, element de cadru natural, este neamenajată corespunzător, în raport cu potențialul deosebit și valoarea urbană pe care le are. Vegetația spontană este neîntreținută și atrage o calitate slabă a imaginii în zonă și sentimentul de insecuritate a spațiului	- Amenajarea zonei aferente apei în relație cu construcțiile și parcelele adiacente.
- Reglementarea urbanistică stabilită prin PUG este insuficient detaliată, iar pentru noi investiții (tracări peste Râul Ghimbășel) acestea nu mai sunt de actualitate	- Reglementarea unitară a zonei în raport cu nevoile și contextul actual.
Circulații	
- Unele străzi sunt asfaltate, dar nemodernizate – nu au profil urban corespunzător; - Unele străzi sunt neasfaltate, fiind acoperite cu pietriș sau pământ; - Unele drumuri au traseu înfundat sau sunt doar alei de acces la lot, fără loc de întoarcere, acest lucru ducând la riscuri majore în caz de incendiu și cutremur;	- Reglementări privind modernizarea străzilor existente și realizarea de noi străzi; - Reglementarea profilelor stradale, conform normelor și cerințelor mobilității durabile;
- Accesul în zona Râului Ghimbășel nu este amenajat corespunzător, iar în contextul necesității realizării unei legături între Str. Morii și Str. Ștefan Cel Mare zona nu are prevederi urbanistice.	- Propunerea unor profile stradale care să încurajeze mobilitatea durabilă; - Reglementarea traversării Râului Ghimbășel pentru a facilita o nouă legătură între zona în curs de dezvoltare și zona veche Mucava.
Spații verzi	
- Spații verzi publice amenajate cu vegetație degradată și insuficientă. - Spațiile verzi din proximitatea Râului Ghimbășel sunt degradate și neamenajate la potențialul său maxim;	- Reglementarea unui procent minim de spații verzi în interiorul parcelelor;

- Vegetația de aliniament este insuficientă și nereglementată în PUG.	- Reglementarea terenului aflat în jurul Râului Ghimbășel și amenajarea sa ca spațiu verde public;
Echipare edilitară	
- Rețeaua electrică aeriană de 100 kV existentă în zona de sud și zonă ei de protecție afectează amenajarea și dezvoltarea zonei pe viitor;	- Devierea sau îngroparea rețelei de electrice
Ocuparea terenurilor	
- Construcțiile existente edificate fără autorizații de construire și fără a respecta un regulament de urbanism, - Lipsa alinierii clădirilor, - Aspect degradat, dezordonat, neomogen, insalubru	- În urma operațiunii de restructurare urbană vor fi reglementate prevederi clare cu privire la modul de construire și ocupare la parcelelor, în raport cu funcțiune propusă.
- Terenuri libere de construcții, utilizate ineficient - rezerve de teren în intravilan.	- Reglementarea cu funcțiuni care corespund tendinței actuale de dezvoltare și nevoilor, corelat cu deținătorii terenurilor.

Bilanț teritorial propus, comparativ cu cel **existent** se prezintă astfel:

Utilizarea terenurilor	EXISTENT		PROPUȘ	
	Suprafață (mp)	Procent	Suprafață (mp)	Procent
Zonă pentru locuire individuală	11,029	47.42%	17,258	74.20%
Zonă pentru locuire informală	2,865	12.32%	-	-
Zonă spațiilor verzi neamenajate	1,462	6.29%	-	-
Spații verzi aferente cursurilor de apă și ape Râul Ghimbășel	254	1.09%	1,174	5.05%
Terenuri libere de construcții și arabile în intravilan	5,450	23.43%	-	-
Drumuri din pământ / pietriș	1,631	7.01%	-	-
Circulații pietonale, carosabile și spații verzi de aliniament	568	2.44%	4,826	20.75%
TOTAL	23,259	100.00%	23,259	100.00%

Înălțimea maximă admisibilă: **P+2E** - cota absoluta maxima a cladirilor din zona va fi sub cota admisa prin reglementarile aeronautice⁵.

3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

În prezent sunt în curs de obținere avizele de la deținătorii și administratorii de rețele edilitare, în care se vor transmite informațiile cu privire la situația existentă a acestora, trasee, capacități. În urma acestor informații primite se va analiza critic situația existentă, care se va corobora cu prevederile din PUG și cu propunerile din prezentul PUZ.

⁵ În conformitate cu Ordinul MTCT nr. 118 publicat în M.O. nr. 641 din 09.09.2003 și modificat prin Ordin nr. 1254 din 27.07.2005 – pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind condițiile de avizare a documentațiilor tehnice pentru obiectivele aflate în zone cu servituți aeronautice civile – RACR – CADTL: pentru construcții, clădiri, structuri, utilaje etc. ce se încadrează sub cota admisă prin reglementările aeronautice nu se impune obținerea avizului de specialitate Autoritatea Aeronautică Civilă.

3.7. Protecția mediului

La fazele următoare ale PUZ-ului se vor stabili măsuri de protecție a mediului care să limiteze poluarea generată de traficul generat în viitor pe zona reglementată.

3.7.1. Prevenirea producerii riscurilor naturale și antropice;

Pentru prevenirea riscurilor naturale a fost realizat un studiu geotehnic ale cărui recomandări au fost preluate în prezenta documentație.

Riscurile naturale și antropice analizate sunt:

Risc seismic - Din punct de vedere seismic, terenul reglementat se încadrează în zona de macroseismicitate $I = 8_1$ pe scara MSK, unde indicele 1 corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani, conform S.R.1100/1— 93.

Intensitatea maximă posibilă în amplasamentul investigat poate fi: $I_A=8,5$ (MSK).

Acestei valori de intensitate i se poate asocia o valoare a accelerației cuprinsă între: $A_{Hmax} = 0.26 — 0.30g$.

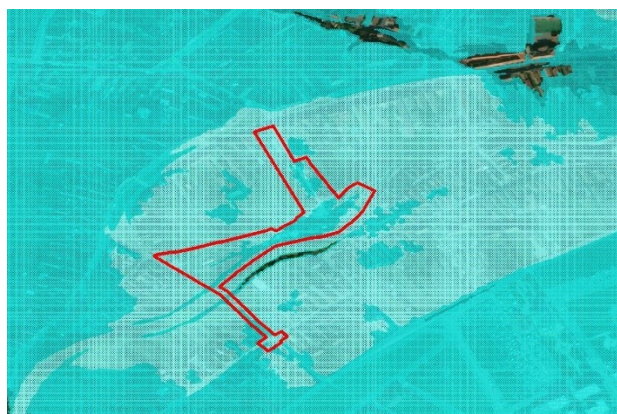
De menționat, că această valoare a accelerației poate fi atinsă în cazul producerii unui curemur intermediar în zona Vrancea comparabil cu cel produs intensități maxime observate, datorate cutremurelor puternice intermediare vrâncene.

Risc de inundabilitate

Zona investigată este supusă riscului cu privire la fenomenele de inundabilitate.

Conform hărților realizate în cadrul „Directivei 2007/60/CE privind evaluarea și managementul riscului la inundații a doua etapă — elaborarea hărților de hazard și a hărților de risc la inundații”, zona poate fi afectată de fenomenele de inundabilitate cu o probabilitate de $10/100 — 1/1000$ (planșa 3).

În unele zone ale amplasamentului, cu substrat predominant din roci argiloase, apa din precipitații bălțește pentru perioade lungi de timp.



LEGENDA

- LIMITA PUZ
- ZONA INUNDABILA CU UN GRAD DE ASIGURARE DE 10/100
- ZONA INUNDABILA CU UN GRAD DE ASIGURARE DE 1/100
- ZONA INUNDABILA CU UN GRAD DE ASIGURARE DE 1/1000

Risc de instabilitate – studiu geo

Potențialul de instabilitate a fost evaluat pe baza criteriilor pentru estimarea potențialului și probabilității de producere a alunecărilor de teren din „Ghid pentru identificarea și monitorizarea alunecărilor de teren și stabilirea soluțiilor cadru de intervenție asupra terenurilor pentru prevenirea și reducerea efectelor

acestora în vederea satisfacerii cerințelor de siguranță în exploatare a construcțiilor, refacere și protecție a mediului”.

Cu ajutorul gridurilor aferente factorilor care stau la baza probabilității de producere a alunecărilor de teren a fost obținut prin calcul, conform algoritmului prezentat în studiu, gridul coeficientului mediu de hazard (Km). Acesta cuantifica în termeni de relativitate, probabilitatea ca o zonă să fie susceptibilă la fenomene de instabilitate prin comparație cu restul zonelor analizate la nivelul teritoriului investigat.

Valoarea factorului mediu de hazard indică faptul că zona nu este supusă hazardului în ceea ce privește alunecările de teren.

Risc de eroziune - procesul de degradare fizică sau chimică a solurilor sau a rocilor, caracterizat prin desprinderea particulelor neconsolidate și transportul lor sub acțiunea apei din precipitații și a vântului.

La scara zonei investigate reiese că fenomenele de eroziune sunt reprezentate în special prin eroziune eoliană, în perioadele de secetă.

Riscul geotehnic - conform normativului privind principiile, exigențele și metodele cercetării geotehnice, indicativ NP 074/2014.

Nivelul hidrostatic se situează la adâncimi cuprinse între 2.00 și 3.80 m și poate avea influență asupra fundațiilor și asupra terenului de fundare.

Terenurile se încadrează în general la teren bun – dificil de fundare, cu risc geotehnic fără risc – risc major.

La proiectarea fundațiilor viitoarelor construcții se vor avea în vedere următoarele recomandări.

Amenajarea terenului se va face de așa manieră încât să asigure evacuarea rapidă a apelor din precipitații către emisarii din zonă.

Adâncimea de fundare va fi cea impusă constructiv începând cu 1.20 m, funcție de caracteristicile terenului de fundare. Fundarea se va face direct pe terenul natural fără procedee de îmbunătățire sau indirect dacă se constată că terenul de fundare se încadrează

Presiunea de calcul pentru dimensionarea fundațiilor va fi stabilită la faza de proiect de execuție (D.T.A.C.) funcție de caracteristicile constructive ale fiecărui obiectiv în parte.

Recomandările studiului geotehnic preluate în prezenta documentație:

Activități și acțiuni cerute de actele normative

La baza proiectării construcțiilor ce urmează a se executa în zona de studiată vor sta studii geotehnice întocmite în conformitate cu normativele, reglementările tehnice și prevederile normelor europene aflate în vigoare.

Recomandări pentru administrația publică locală:

Proiectul pentru autorizarea construcțiilor se va face pe baza unui studiu geotehnic întocmit conform legislației în vigoare, pentru fiecare obiectiv în parte.

Pentru construcțiile încadrate în categoriile de importanță normală, deosebită și excepțională se va face verificarea de către un verficator Af atestat.

Recomandările specifice zonelor de riscuri naturale și antropice:

În zonele afectate de fenomene de inundabilitate se vor drena zonele de bălțire a apei și se va ridica cota terenului în amplasament;

În zonele cu riscuri antropice la amplasarea construcțiilor în apropierea liniilor electrice, se va solicita avizul de la autoritățile aparținătoare;

În zonele cu riscuri antropice la autorizarea proiectelor de construcție se va solicita avizul de la instituțiile competente.

3.7.2. Organizarea sistemelor de spații verzi

Reglementarea urmărește o abordare sustenabilă, în acord cu principiile dezvoltării durabile.

În jurul locuirii se recomandă spații verzi de incintă având o funcție sanitară și de protecție ce ajută la reducerea valorilor de temperatură, micșorează viteza de deplasare a aerului, producerea oxigenului și consumarea bioxidului de carbon produse de zona industrială propusă.

3.8. Obiective de utilitate publică

Prin PUZ se vor reglementa tipuri de circulații ale terenurilor între deținători:

- terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea publică a unităților administrativ-teritoriale;
- terenuri ce se intenționează a fi trecute în proprietatea privată a unităților administrativ-teritoriale;
- terenuri aflate în proprietate privată, destinate concesiunii;
- terenuri aflate în proprietate privată, destinate schimbului.

3.8. Consecințe economice ale viitorului imobil

3.6.1. Descrierea investiției

Prin prezentul PUZ se urmărește o mai bună valorificare a potențialului economic și uman prezent în zonă, prin **modificarea și actualizarea reglementărilor urbanistice** în vigoare, în vederea completării funcțiunilor existente cu unele noi. Principalele obiective ale investiției sunt valorificarea potențialului economic și creșterea gradului de siguranță a zonei.

De asemenea, se au în vedere stabilirea și delimitarea zonelor de protecție aferente rețelelor de transport a energiei electrice, modernizarea și dezvoltarea echipării edilitare.

PUZ va cuprinde reglementări specifice detaliate pentru zona studiată, conform prevederilor legii, structurate în piese scrise și desenate.

3.6.2. Categorii de costuri și beneficii ale investiției

Investiția propusă se va realiza la inițiativa publică iar finanțarea acesteia va fi publică, din fonduri europene și de la bugetul local.

Beneficiile viitoarei investiții pentru administrația publică locală vor proveni din creșterea potențialului orașului pe plan economic și mobilității durabile. Autoritatea publică va prioritiza și etapiza investițiile necesare pentru dezvoltarea coerentă a zonei studiate.

Agenții economici vor beneficia de o zonă cu potențial economic iar actorii urbani vor beneficia de un spațiu îmbunătățit din punct de vedere al imaginii urbane, al accesibilității și din punct de vedere al factorilor de mediu.

Prin urmare, investiția dorită va facilita implementarea unor proiecte coerente din punct de vedere urbanistic, social și economic astfel încât să sporească atractivitatea orașului.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

Reglementarea prezentului PUZ propune o actualizare și detaliere a propunerilor din PUG Orașul Ghimbav în raport cu tendințele actuale de dezvoltare a zonei Mucava, respectiv a Orașului Ghimbav ca satelit al Municipiului Brașov.

Categoriile principale de intervenții sunt:

- realizarea unei legături între zona strada Morii și strada Mircea cel Bătrân printr-un pasaj supateran
- realizarea unei zone de parcare aferente locuirii
- amenajarea malului râului Ghimbășel
- realizarea unei zone de spații verzi amenajate
- reorganizarea tramei stradale

Prioritățile de intervenție vor fi definite în fazele următoare ale PUZ, după stabilirea reglementărilor necesare implementării principalelor investiții.

Elaboratorul PUZ consideră, în baza analizei multicriteriale realizate, că propunerea care stă la baza acestor reglementări este oportună și benefică pentru orașul Ghimbav, întrucât aduce îmbunătățiri pe următoarele planuri:

Economic:	- Îmbunătățirea calității vieții locuitorilor zonei
Social:	- Realizarea de spații de noi spații de socializare pentru locuitorii zonei
Trafic:	- Îmbunătățirea traficului în zonă prin implementarea unor măsuri rezultate din studiul de circulații; - Crearea de locuri de parcare suplimentare. - Creșterea accesibilității prin legătura creată de pod
Mediu înconjurător:	- Amenajarea unei porțiuni din malul râului Ghimbășel - Crearea unei noi zone de spații verzi aferente locuirii
Imagine urbană:	- Realizarea unor spații publice atractive; - Îmbunătățirea peisajului urban; - Extinderea plantațiilor de aliniament în zona amenajată;

Lucrările recomandate de elaborat ulterior PUZ-ului sunt:

- Studiu de fezabilitate – dacă va fi cazul;
- D.T.A.C.;
- Exproprieri, dacă va fi cazul;
- Proiecte prioritare de investiții, pentru atragerea fondurilor europene, proiecte care va avea la bază prezentul PUZ;
- Montaje ale etapelor viitoare: Actori implicați, atragere de fonduri europene, etape de realizare, programe de investiții.

Întocmit,

Verificat,

S.C. KXL STUDIO S.R.L.

Urb. Vlad-Andrei Nour

Șef proiect - arh. Andrei Nistor

Urb. Anamaria Mohan

Urb. Peis. Iulia Sabău