

Lipovan Octavian
16/03/2023 12:09:56 UTC+02

A&G
s.c. **ARHIGRAF** s.r.l.
J26-728-1994, Tîrgu-Mureş
PROIECT NR 648 / 2022

**PLAN URBANISTIC ZONAL
PROPUNERE PRELIMINARĂ-
REVIZIA 6**

VARIANTA OCOLITOARE SIBIU SUD

Municipiul Sibiu, jud. Sibiu

Inițiator:
CONSILIUL JUDEȚEAN SIBIU

Elaborator:
S.C. ARHIGRAF S.R.L.

Data:
2023

COLECTIV ELABORATOR

Şef proiect: arh. Octavian LIPOVAN

Elaborare PUZ arh. WINKLER Eniko

Circulatii – asocierea SC ing. Ioan POPESCU
BETA COPS SRL si SC
TOTAL ROAD SRL

Tehnoredactare ing. SZŐCS Angela

BORDEROU

PIESE SCRISE

Pagina de titlu
Colectiv elaborator
Borderou

MEMORIU DE PREZENTARE - PUZ PRELIMINAR REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

ACTE

Certificat de Urbanism nr. 388/III-A-3 din 18.08.2021
Aviz de oportunitate nr. 28138 din 15.12.2021, Consiliul Judeţean Sibiu

PIESE DESENATE

U 001	Traseu VOSS. Încadrare în teritoriu (rev7)	sc. 1:40.000 (594x420)
	<u>U.A.T. Şura Mică</u>	
U 002.1	Situatie exisenta. Disfuncţionalităţi (rev6)	sc. 1:5.000
U 003.1	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev6)	sc. 1:5.000
U 003.1-1	Drumuri de exploatare (rev7)	sc. 1:5.000
U 005.1	Proprietatea asupra terenurilor (rev5)	sc. 1:5.000
U 005.1a	Situatie cadastrala (rev3)	sc. 1:1.000
	<u>U.A.T. Cristian</u>	
U 002.2	Situatie exisenta. Disfuncţionalităţi(rev6)	sc. 1:5.000
U 003.2	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev6)	sc. 1:5.000
U 003.2-1	Drumuri de exploatare (rev7)	sc. 1:5.000
U 005.2	Proprietatea asupra terenurilor (rev5)	sc. 1:5.000
U 005.2a	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:2.000
U 005.2b	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:2.000
U 005.2c	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:2.000
U 005.2d	Situatie cadastrala (rev2)	sc. -
	<u>U.A.T. Poplaca</u>	
U 002.3	Situatie exisenta. Disfuncţionalităţi (rev4)	sc. 1:5.000
U 003.3	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev3)	sc. 1:5.000
U 003.3-1	Drumuri de exploatare (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.3	Proprietatea asupra terenurilor (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.3a	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:2.000
U 005.3b	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:2.000
U 005.3c	Situatie cadastrala (rev1)	sc. -
	<u>U.A.T. Răşinari</u>	
U 002.4	Situatie exisenta. Disfuncţionalităţi (rev4)	sc. 1:5.000
U 003.4	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev3)	sc. 1:5.000
U 003.4-1	Drumuri de exploatare (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.4	Proprietatea asupra terenurilor (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.4a	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.4b	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.4c	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.4d	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.4e	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.4f	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.4g	Situatie cadastrala (rev2)	sc. -

U.A.T.Sibiu

U 002.5	Situatie exisenta. Disfuncționalități (rev4)	sc. 1:5.000
U 003.5	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev4)	sc. 1:5.000
U 003.5-1	Drumuri de exploatare (rev5)	sc. 1:5.000
U 005.5	Proprietatea asupra terenurilor (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.5a	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5b	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5c	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5d	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5e	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5f	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5g	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5h	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5i	Situatie cadastrala (rev2)	sc. 1:1.000
U 005.5j	Situatie cadastrala (rev2)	sc. -

U.A.T. Cisnădie

U 002.6	Situatie exisenta. Disfuncționalități (rev3)	sc. 1:5.000
U 003.6	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev3)	sc. 1:5.000
U 003.6-1	Drumuri de exploatare (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.6	Proprietatea asupra terenurilor (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.6a	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:2.000
U 005.6b	Situatie cadastrala (rev1)	sc. -

U.A.T. Selimbăr

U 002.7	Situatie exisenta. Disfuncționalități (rev3)	sc. 1:5.000
U 003.7	Reglementări urbanistice. Zonificare (rev3)	sc. 1:5.000
U 003.7-1	Drumuri de exploatare (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.7	Proprietatea asupra terenurilor (rev4)	sc. 1:5.000
U 005.7a	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7b	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7c	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7d	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7e	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7f	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7g	Situatie cadastrala (rev1)	sc. 1:1.000
U 005.7h	Situatie cadastrala (rev1)	sc. -

CUPRINS MEMORIU DE PREZENTARE - PUZ PRELIMINAR

1. INTRODUCERE

1.1 DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTATIEI

- 1.1.1 Denumirea Lucrării
- 1.1.2 Beneficiar
- 1.1.3 Proiectant General
- 1.1.4 Subproiectanti, Colaboratori
- 1.1.5 Data elaborării

1.2 OBIECTUL P.U.Z.

- 1.2.1 Solicitari ale temei-program
- 1.2.2 Prevederi ale programului de dezvoltare a localitatii, pentru zona studiata

1.3 SURSE DOCUMENTARE

- 1.3.1 Lista studiilor si proiectelor elaborate anterior PUZ
- 1.3.2 Lista Studiilor de fundamentare intocmite concomitent cu PUZ
- 1.3.3 Date Statistice
- 1.3.4 Proiecte de investitii elaborate pentru domenii ce privesc dezvoltarea urbanistica a zonei

2. STUDIUL ACTUAL AL DEZVOLTARII

2.1 EVOLUTIA ZONEI

- 2.1.1 Date privind evolutia zonei
- 2.1.2 Caracteristici semnificative ale zonei, relationate cu evolutia localitatii
- 2.1.3 Potential de dezvoltare

2.2 INCADRAREA IN TERITORIU

- 2.2.1 Pozitia zonei fata de intravilanul localitatii
- 2.2.2 Relationarea zonei cu localitatea sub aspectul pozitiei, accesibilitatii,cooperarii in domeniul edilitar, servirea cu institutii de interes general, etc

2.3 ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

- 2.3.1 Elemente ale cadrului natural ce pot interveni in modul de organizare urbanistica, relieful, retea hidrografica, clima, conditii geotehnice, riscuri naturale

2.4 CIRCULATIA

- 2.4.1 Aspecte critice privind desfășurarea, în cadrul zonei, a circulației rutiere, feroviare, navale, aeriene – după caz
- 2.4.2 Capacități de transport, greutate în fluența circulației, incomodări, întreruperi de circulație, necesități de modernizare a traseelor existente și de realizare a unor artere noi, capacitate și trasee ale transportului în comun, intersecții cu probleme, priorități

2.5 OCUPAREA TERENURILOR

- 2.5.1 Principalele caracteristici ale functiunilor ce ocupa zona studiata
- 2.5.2 Relationari intre functiuni
- 2.5.3 Gradul de ocupare a zonei cu fond construit
- 2.5.4 Aspecte calitative ale fondului construit

- 2.5.5 Asigurarea cu servicii a zonei in corelare cu zonele vecine
- 2.5.6 Asigurarea de spatii verzi
- 2.5.7 Existenta unor riscuri naturale in zona studiata sau in zonele vecine
- 2.5.8 Principalele disfuncționalități

3 PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICA

3.1 CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

3.2 PREVEDERI ALE P.U.G.

3.3 VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

3.4 MODERNIZAREA CIRCULATIEI

3.4.1 Organizarea circulatiei si a transportului in comun

3.5 ZONIFICAREA FUNCTIONALA

3.5.1 Principalele functiuni propuse ale zonei

3.5.2 Stabilirea destinatiei pentru terenurile din zona, cu stabilirea pe functiuni a categoriei de interventie in spiritul valorificarii potentialului existent si inlaturarii disfunctiilor

3.5.3 Categoria de interventie urbanistica in scopul potentialului existent si inlaturarii disfunctiilor

3.5.4 Bilant teritorial

3.5.5 Indicatori Urbanistici

CUPRINS REGULAMENT LOCAL DE URBANISM AFERENT PUZ

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Rolul regulamentului local de urbanism
2. Baza legală
3. Domeniul de aplicare
4. Caracterul zonei

II. REGULRI DE BAZĂ PRIVIND MODUL DE OCUPARE A TERENURILOR

1. Reguli cu privire la păstrarea integrității mediului și protejarea patrimoniului natural și construit
2. Reguli cu privire la siguranța construcțiilor și la apărarea interesului public

III.UTILIZAREA TERENURILOR

IV. PREVEDERI PRIVIND CONDIȚIILE DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDRILOR

V. PREVEDERI CU PRIVIRE LA CIRCULAȚII ȘI ASIGURAREA ACCESELOR OBLIGATORII

VI. PREVEDERI CU PRIVIRE LA ECHIPAREA TEHNICO-EDILITARĂ

VII. PREVEDERI CU PRIVIRE LA AMENAJAREA DE PARCAJE, SPAȚII VERZI ȘI REQUALIZAREA DE ÎMPREJMUIRI

VIII. COEFICIENȚI URBANISTICI

MEMORIU DE PREZENTARE PUZ PRELIMINAR

1. INTRODUCERE

1.1 Date de recunoștere a documentației

1.1.1 Denumire lucrare: PLAN URBANISTIC ZONAL – CONSTRUIRE VARIANTĂ OCOLITOARE SIBIU SUD “VOSS”

1.1.2 Beneficiar/Investitor: CONSILIUL JUDEȚEAN SIBIU
Str. General Magheru nr.14, mun. Sibiu, 550185, jud. Sibiu
Tel. 0269-217.733, Fax. 0269-218.159, E.mail: judet@cjsibiu.ro

1.1.3 Proiectant general: S.C. ARHIGRAF S.R.L.
Sediul: Loc. Călușeri, nr. 252, jud. Mureș
Punct de lucru: Țirgu Mureș, str. Gh. Doja, nr. 28-30
Tel/fax: 0265-261.187, E.mail: office@arhigraf.ro

1.1.4 Subproiectanți, colaboratori Asocierea SC BETA COPS S.R.L. & SC TOTAL ROAD S.R.L.

1.1.5 Data elaborării 2022

1.2 Obiectul PUZ

Planul Urbanistic Zonal analizează contextul în care va fi introdusă dezvoltarea propusă și stabilește condițiile de integrare a dezvoltării în raport cu zona adiacentă, acțiunile și măsurile de rezolvare a acestora, pe baza analizei multicriteriale a situației existente, coroborată cu intențiile și direcțiile de dezvoltare propuse de beneficiar și aprobate de autoritatea publică locală.

În acest sens, documentația elaborată încorporează:

- analiza contextului în care va fi integrată dezvoltarea propusă
- condițiile de integrare a dezvoltării propuse în raport cu vecinătățile
- reglementările urbanistice la nivelul amplasamentului, necesare pentru autorizarea construirii.

Varianta ocolitoare Sibiu Sud va asigura un traseu rapid pentru circulația rutieră de tranzit care va ocoli municipiul Sibiu și se va asigura o legătură mai rapidă cu autostrada A1 cu care se racordează la Vest și Est de municipiul Sibiu și cu drumurile de interes național (DN1, DN7H) și drumurile județene (DJ106A, DJ106C, DJ106D, DJ106R) pe care le intersectează.

Totodată va asigura accesul rapid la Zona Industrială de Vest a municipiului și la aeroportul Sibiu. VOSS va tranzita teritoriile U.A.T.-urilor vecine: Șura Mică, Cristian, Poplaca, Rășinari, Cisdădie și Șelimbăr.

1.2.1 Solicitări ale temei program

Prezenta lucrare s-a elaborat la cererea beneficiarului, în baza Certificatului de Urbanism nr. 388/III-A-3 din 18.08.2021 și a Avizului de oportunitate nr. 28138 din 15.12.2021, emise de Consiliul Județean Sibiu.

Prin tema – program se propune realizarea unui plan de urbanism zonal, care va asigura premisele dezvoltării centurii ocolitoare de sud a municipiului Sibiu, ce va face legătura între Autostrada A1 (prin

DN7H) în partea de Vest a Sibiului și DN1(E68) în partea de Sud – Est, și va reglementa toate terenurile parcurse de viitoarea centură, astfel încât acestea să poată fi edificată, în condițiile legii.

Analiza organizării terenului s-a făcut pornind, în principal, de la:

- solicitările beneficiarului,
- situația juridică a terenului,
- caracteristicile terenului de amplasament,
- posibilitățile de echipare tehnico-edilitară,
- criteriile urbanistice și arhitecturale,
- criteriile de funcționalitate,
- oportunitatea investiției propuse.

1.2.2 Prevederi ale programului de dezvoltare a localității pentru zona studiată

Conform studiilor aprobate anterior, terenurile viitoarei variante ocolitoare sunt situate în intravilanul și extravilanul U.A.T.-urilor Șura Mică, Cristian, Poplaca, Rășinari, Sibiu, Cisnădie și Șelimbăr.

Politica de dezvoltare a Consiliul Județean Sibiu are în vedere:

- dezvoltarea infrastructurii rutiere, în mod organic și integrator, în acord cu Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu și cu necesitățile de dezvoltare ale U.A.T.-urilor din județ.

Obiectivul principal al politicilor în domeniul transportului îl constituie crearea unui sistem de transport care să asigure obținerea unei mobilități urbane durabile la nivelul arealului de studiu.

În cadrul P.U.Z. vor fi parcurse următoarele etape:

- aducerea la zi a suportului topografic și a datelor cadastrale;
- elaborarea P.U.Z. ca lucrare de proiectare de urbanism ce va analiza și detalia modul de ocupare a terenurilor, obiective de interes public, circulația terenurilor, echiparea tehnico-edilitară și protecția mediului;
- elaborarea Regulamentului Local de Urbanism, prin care să se stabilească cu precizie condițiile de constructibilitate.

Funcțiunile actuale ale terenurilor din zona analizată:

- a) terenuri în domeniu public de interes național, județean, local,
- b) terenuri în domeniu public aflat în administrarea Apelor Române,
- c) terenuri aflate în proprietăți private ale unor persoane fizice și juridice;

Din punct de vedere juridic, cea mai mare suprafață de teren este în proprietate privată, restul fiind în proprietatea statului și/sau a Unităților Administrativ Teritoriale de care aparțin.

Documentația P.U.Z. se va corela cu documentațiile de urbanism și investițiile de interes public derulate prin programe naționale de finanțare, în curs de implementare, situate pe terenurile adiacente zonei studiate și reglementate și aprobate anterior PUZ-ului (Centru de tratare și pregătire a deșeurilor pentru valorificare materială finanțat cu fonduri europene prin PDD – Programul de Dezvoltare Durabilă).

Regulamentul Local de Urbanism va fi întocmit în corelare cu Regulamentul General de Urbanism aprobat cu HG 525/1996, în concordanță cu funcțiunile propuse.

1.3 Surse documentare

1.3.1 Lista studiilor și proiectelor elaborate anterior PUZ

Regulamentul General de Urbanism,

Ghid privind Metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic Zonal,

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu (PATJ)

Plan de mobilitate urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane (versiune finală PMUD)

Planurile Urbanistice Generale ale localităților afectate de traseul VOSS,

Studiu de fezabilitate (SPF) – “Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” - 2019
Studiu de fezabilitate (SF) – “Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” – august 2022

1.3.2 Lista studiilor de fundamentare întocmite concomitent cu PUZ

Studiul topografic al zonei,
Studiul geotehnic al amplasamentului,
Studiu de trafic / circulație,
Studiu privind infrastructura edilitară și de transport, existente în zonă.

1.3.3 Date statistice

Contextul socio-economic

Municipiul Sibiu (Hermannstadt în limba germană), este unul dintre orașele importante din Transilvania, cu un remarcabil potențial de dezvoltare economică, avantajat și de poziționarea sa pe Coridorul IV Paneuropean, care dispune de Aeroportul Internațional, cu importanță regională, situat în zona de Vest.

Sibiul cu o populație de 147.245 locuitori conform recensământului din 2011, a fost și este unul dintre cele mai reprezentative orașe din România.

Aici există cel mai important centru al minorității germane din Transilvania, care alături de alte minorități (maghiari, rromi, slovaci, ucrainieni, etc.) conviețuiește cu populația de origine română.

Orașul a fost capitală a Transilvaniei între anii 1692-1791 și 1849-1865 și unul dintre cele mai importante centre comerciale al Transilvaniei.

În ultimii ani Sibiul a cunoscut o creștere economică și culturală semnificativă fiind astăzi unul dintre orașele cu cel mai mare nivel de investiții străine din România.

În anul 2007 a fost Capitala Culturală Europeană, împreună cu orașul Luxemburg.

În prezent, Sibiul este un important centru turistic și comercial care atrage prin farmecul său aparte, prin tradiția conservată foarte bine, și printr-un decor natural și istoric deosebit.

Prin Sibiu trec drumurile europene E 68 (Arad - Sibiu - Brașov) și E 81 (Cluj - Sibiu - Pitești - București). Sibiul reprezintă un important nod de cale ferată și dispune de un aeroport cu curse regulate spre: Austria, Germania, Anglia, Israel, Spania și Italia.

Județul Sibiu, se învecinează la est cu județul Brașov, la vest și sud-vest cu Alba, la sud-est cu Argeș, la sud cu Vâlcea iar la nord cu județul Mureș și se întinde pe 5.432 kmp ceea ce reprezintă 2,28 % din suprafața totală a țării.

Cea mai recentă statistică referitoare la populația județului Sibiu, publicată pe site-ul I.N.D. – Direcția Județeană de Statistică Sibiu, evidențiază o populație stabilă în județ, de 467.568 persoane la data de 01.01.2019 și o rata a șomajului de 1,7%.

Față de recensământul din 2011, cele mai mari creșteri ale locuitorilor s-au înregistrat în Sibiu, Mediaș, Șelimbăr și Cislădie. Aceste comunități au cunoscut o explozie demografică de la ultimul recensământ, potrivit datelor statistice ale Consiliului Județean.

Potrivit acestor date municipiul Sibiu are aproape 170.000 de locuitori, intrând astfel în cea mai populată perioadă a sa de la înființare și până în prezent.

Cea mai mare creștere o are Comuna Șelimbăr unde populația a crescut cu 47%, de la aproximativ 7.000 la 10.344 de locuitori și există posibilitatea că până în 2022 să ajungă la 18.000 de locuitori.

A doua creștere procentuală s-a înregistrat în Orașul Cislădie unde scăderea populației pare să se fi oprit la recensământul din 2011, după care numărul locuitorilor a crescut de la 14.282 la peste 20.104.

Cislădie se apropie de vârful înregistrat înainte de 1989, când orașul număra peste 22.000 de locuitori, dar care a scăzut drastic, la aproape 15.000, după plecarea în masă a sașilor.

În prezent, în Cislădie se dezvoltă foarte mult zona Ciresica situată în vecinătatea municipiului Sibiu. Este de așteptat continuarea dezvoltării imobiliare în jurul drumului județean 106D care leagă Cislădie de Sibiu,

având în vedere retrocedările de terenuri efectuate aici în ultima perioadă, când autoritatea locală a pus în posesie aproximativ 200 de ha de teren.

În Sibiu, cel mai mare număr de locuitori a fost înregistrat la recensământul din 1992, potrivit căruia aici locuiau 169.610 persoane. În zece ani populația a scăzut la 154.892 de persoane, iar scăderea a continuat până în 2011, când aici mai locuiau 147.245 de persoane. În 2017, statisticile indică o creștere demografică importantă generată de atragerea de forță de muncă din alte zone ale țării, orașul având astăzi o populație de 169.317 locuitori, înregistrând o creștere de 17 procente.

UAT	Recensământ 2002	Recensământ 2011	Statistică 2017	%
Județul Sibiu	421.724	397.322	465.271	117
Sibiu	154.892	147.245	169.317	115
Cisnădie	15.648	14.282	20.104	141
Cristian	3.536	3.665	4.276	117
Rășinari	5.529	5.416	5.744	106
Poplaca	1.779	1.802	1.840	102
Șelimbăr	4.912	7.028	10.344	147
Șura Mică	2.357	2.606	3.110	119

(extras)

Potențialul resurselor locale și atitudinea competitivă, conferă zonei o bază robustă de creștere.

Din punctul de vedere al planificării și dezvoltării urbane, Sibiu se confruntă cu probleme similare pentru multe orașe mai mari din România. Modulul de dezvoltare relativ dens al orașului s-a datorat, într-o oarecare măsură, topografiei acestuia, dar dezvoltarea din ultimul deceniu indică o dispersare a densității dinspre centru / oraș, spre localitățile periurbane.

Calitatea circulației rutiere

Conform datelor statistice, situația drumurilor la nivelul județului Sibiu se prezintă astfel:

- 257 km – (16 %) - drumuri naționale;
- 1.342 km – (59,0 %) - drumuri județene și comunale.

Drumurile naționale sunt modernizate, în totalitate. Aceste drumuri sunt încadrate în clasele tehnice III și IV, cu o stare tehnică bună.

Drumurile județene și comunale sunt modernizate pe 55 km, din 1.342 km lungime totală, ceea ce reprezintă 4,0% din total, și doar 41,5% (558 km) din drumurile județene și comunale au îmbrăcămînți ușoare. Diferența de 58,4% (784 km) este cu îmbrăcămînți pietruite și din pământ.

Drumurile județene se încadrează în clasele tehnice IV și V; stare tehnică satisfăcătoare.

Drumurile comunale, sunt încadrate în clasa tehnica V, considerată nesatisfăcătoare (P.A.T.J. Sibiu).

Drumurile publice existente, în cea mai mare parte, traversează localități, viteza de circulație fiind redusă pe aceste sectoare. De asemenea, în aceste porțiuni de intravilan, de regulă, lățimea platformei drumurilor nu este corespunzătoare datorită frontului îngust al proprietății publice.

Drumurile județene și comunale, în general nu asigură o suprafață de rulare corespunzătoare pentru desfășurarea unui trafic în condiții optime de siguranță și confort.

Între localitățile județului transportul este realizat de regii locale și de operatori privați de transport rutier.

Analiza situației existente a scos în evidență următoarele:

- legătura directă cu județele învecinate trebuie îmbunătățită, luând în considerare drumurile județene care îndeplinesc condiții pentru a fi clasate ca drumuri naționale;
- legătura cât mai directă între drumurile județene existente, și cele naționale, între centrele de comună, sau între satele aparținând unor comune învecinate, trebuie îmbunătățită, luând în considerare drumurile comunale care îndeplinesc condițiile pentru a fi clasate ca drumuri județene;
- accesul de la centrul comunei la satele componente, legătura între satele aparținând comunelor învecinate și legătura directă a unor localități cu drumurile naționale și județene trebuie rezolvată luând în considerare drumurile care pot fi clasate ca drumuri comunale.

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

Politica de dezvoltare a Consiliul Județean Sibiu are în vedere și:

- introducerea în intravilan de terenuri pentru dezvoltarea sectorului de locuințe precum și dezvoltarea economică și turistică a Municipiului Sibiu, a orașului Cisnădie și a comunelor Cristian, Poplaca și Șelimbăr, în acord cu politica de dezvoltare a comunităților locale.
- dezvoltarea infrastructurii rutiere, în mod organic și integrator, în acord cu Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu și cu necesitățile de dezvoltare ale U.A.T.-urilor din județ.

P.A.T.J. Sibiu – Actualizat, aprobat prin HCJ nr.261/28 noiembrie 2013 oferă o viziune de ansamblu asupra structurii și utilizării teritoriului studiat, definind principalele opțiuni pentru o mai bună organizare și funcționare a acestuia, prin armonizarea activităților cu incidență asupra utilizării potențialului natural, economic și social, în raport cu opțiunea dezvoltării spațiale urmărite.

Obiectivul principal, este realizarea unei dezvoltări economice și sociale durabile a teritoriului studiat, care să țină cont de următoarele principii:

- creșterea competitivității județului în cadrul economiei naționale;
- stoparea declinului demografic, asigurarea unei creșteri a populației, a stabilității și integrării părții active a acesteia, în structurile economice locale;
- valorificarea superioară a potențialului natural, în special al celui majoritar prezent pe teritoriului județului;
- protejarea terenurilor agricole cu valoare economică ridicată, prin promovarea unor măsuri restrictive în procesul de scoatere a acestora din circuitul agricol în favoarea zonelor construite ale localităților;
- ameliorarea și îmbunătățirea calității fondului funciar, prin constatarea fenomenelor de degradare a terenurilor;
- ameliorarea unor dezechilibre constatate la nivel zonal în dezvoltarea economico-socială determinate atât de condițiile geografice cât și de particularitățile dezvoltării specifice a teritoriului, care au condus la concentrări de populație și activități economice în principal în jurul municipiilor și orașelor importante;
- corelarea infrastructurii majore cu organizarea rețelei generale de localități, într-o concepție unitară, îmbinându-se necesitățile de perspectivă ale economiei regionale cu asigurarea unor condiții locale optime.

Strategiile elaborate la nivel județean și municipal ce țin de mobilitatea urbană sunt:

- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Sibiu, 2017-2023 – (SIDU)
- Planul de Mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD)

Corelarea celor două strategii se realizează prin coroborarea direcțiilor de acțiune și a propunerilor privind infrastructura de transport.

În acest context, planificarea teritorială la nivel local – prin Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2017-2023 – (SIDU) continuă implementarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii rutiere.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Sibiu (PMUD), ca instrument de planificare a mobilității persoanelor și mărfurilor din municipiul Sibiu, propune implementarea listei de proiecte prin colaborarea diversilor actori locali, regionali și naționali, care, pe baza acestui document, pot optimiza mobilitatea și accesibilitatea atât a orașului către localitățile exterioare cât și în interiorul orașului.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030 PMUD (actualizat, care parcurge în prezent etapa de evaluare de mediu) include printre intervenții construirea centurii ocolitoare Sibiu, care va încheia inelul prin racordarea cu centura Sud:

Intervenție PUG 2011	Intervenții PMUD 2021
Infrastructură rutieră	
Construirea Centurii ocolitoare Sibiu	Proiect finalizat la finalul anului 2010 Acest proiect intră în responsabilitatea CNAIR. Continuarea tronsonului Centurii Sud Tronsonul sudic se află în Dezbatere Publică în faza de Prefezabilitate în vederea stabilirii traseului optim. Realizarea sa este inclusă în orizontul de timp al PMUD.
Realizare drum ocolitor Sud-Vest	PMUD propune creșterea conectivității între zonele de expansiune sudice și zona industrială vest, prin conexiuni rutiere

Extras din PMUD – pentru aprobare ANPM – 21.04.2022

Studiu de prefezabilitate (SPF) – “Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” – 2019

În această fază s-au pus bazele evaluării cererii de transport, s-a făcut analiză cost-beneficiu, analiză preliminară economică și financiară pentru 2 opțiuni (0 – fără proiect, 1 – cu proiect).

Au fost propuse și analizate 3 trasee (pe 3 coridoare) în etapa 1 și 2 trasee suplimentare (la cerere) derivate din traseul 1. Analiza cost – beneficiu s-a efectuat pentru traseul 1 – selectată ca variantă optimă de realizare a proiectului. Criteriile de prioritizare folosite în analiza SPF au fost: optimizarea traseului, dificultatea obținerii terenului, impactul asupra mediului și eficiența în executarea lucrărilor.

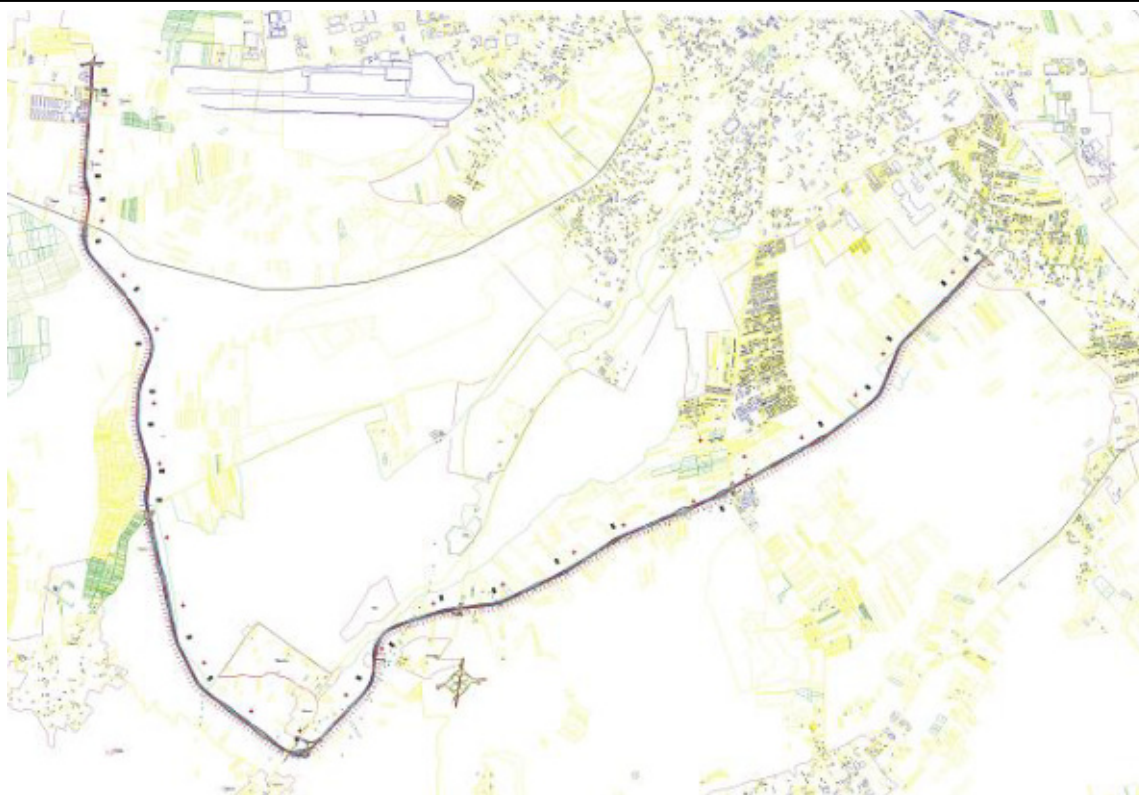
Analiza fezabilității

Analiza fezabilității traseului s-a realizat având ca bază următoarele criterii:

1. Valoarea totală a investiției pe km de drum nou;
2. Traficul estimat, care se reflectă în durata de amortizare a investiției;
3. Condiționările date de existența unor zone protejate în amplasament.

În urma acestei analize, pe baza celui mai bun punctaj obținut a fost selectată varianta optimă de realizare a proiectului. Conform criteriilor enunțate, traseul fezabil este Traseul 1.

Ca urmare a Dezbaterii Publice organizată în data de 26.02.2020 și conform cerințelor ulterioare, formulate de către Beneficiar, s-a analizat suplimentar posibilitatea legării traseului 1 de nodurile de autostradă Șelimbăr și Șura Mică, în cele mai apropiate puncte de acestea, la nivel de evaluare financiară.



Traseu 1 (Coridor 1) - SPF

Acest traseu se caracterizează prin următoarele amenajări și construcții:

- lungimea de cca 18,300 km;
- categorie tehnică II;
- două benzi pe sens cu lățimea de 3,50 m fiecare;
- parapete metalic marginal și axial;
- intersecții, poduri, pasaje, iluminate;
- panouri fonoabsorbante pe zonele limitrofe zonelor de locuit și padurilor;
- 7 intersecții amenajate cu senzori giratorii sau noduri rutiere;
- 3 pasaje rutiere;
- 3 poduri peste cursuri de apă;
- 16 poduri pentru acces la terenuri agricole și pentru asigurarea continuității accesului animalelor sălbatice;
- 7 podețe transversale;
- drumuri de acces la terenurile agricole.

Studiu de fezabilitate (SF) – “Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” – august 2022

În această fază (SF) erau în analiză mai multe variante de traseu, însă pe baza datelor de trafic și a configurației rețelei naționale de transport, s-a considerat că o dezvoltare optimă a traseului ar viza:

✓ Realizarea nodului sudic al VO în intersecția drumurilor DN1/DJ106D, imediat după nodul rutier A1/DN1, pentru maximizarea preluării traficului de tranzit dinspre autostrada, valorificând și disponibilul de teren din zona, în condițiile în care zona respectivă deja este propusă pentru dezvoltări imobiliare sustinute.

✓ Traseul spre nord va trece printre Lacurile Șopa și Padurea Parc Șopa, urmând apoi lunca Sevișului, ocolind parcul natural Dumbrava și cartierul Tropinii Noi, după care revine în direcția nord-sud, perpendicular pe DN1 și A1, în comuna Cristian.

✓ Profilul recomandat al drumului VO Sud este de drum expres, cu 2 benzi de circulație pe sens și zona de protecție între sensuri.

Scenariile studiate în S.F.:

-In cadrul etapei I de proiectare a studiului, au fost analizate 3 variante de traseu, toate avand punctul de inceput care pornește din DJ 143 B (între localitatea Cristian și Municipiul Sibiu), in apropiere de Autostrada A1 Sibiu – Orăștie.

Din acest punct drumul national care are patru benzi de circulatie ocoleste municipiul Sibiu pe partea de sud vest spre localitatea Selimbar.

Variantele de traseu constau intr-o succesiune de aliniamente si curbe amenajate pentru o viteza de proiectare de 80-100 km/h, care sa asigure siguranta si confort in exploatare.

Variantele 1-2 se desfasoara in zone neconstruite (zona de arabil, pasune), al caror trasee se suprapun pe anumite tronsoane din traseul iar Varianta 3 prevede realizarea unui tunel pe parcursul traseului.

Variantele de traseu respecta dezvoltările urbanistice în derulare ale localitatilor traversate, spre deosebire de restul variantelor analizate in cadrul studiului de prefizabilitate, si traverseaza pe lungimile cele mai scurte zone de inundabilitate avand cele mai mici costuri estimate de constructie.

-In cadrul etapei a II a a studiului pentru stabilirea variantei de traseu au fost analizate doua variante de traseu, selectate din cele 3 analizate in prima etapa, pe baza unei analize multicriteriale.

In urma analizei s-a stabilit că cea mai buna varianta de investitii este varianta ce presupune realizarea Variantei I de traseu VOSS, în care:

Varianta 1 de traseu VOSS:

- traseul pornește din apropierea nodului rutier la autostradă (Șura Mică) pe DN 7H, străbate o zonă cu terenuri agricole suprapus peste un drum de exploatare existent, intersectează E 81 (între localitatea Cristian și Municipiul Sibiu), străbate o zonă cu terenuri agricole, peste Râul Cibin și Calea Ferată prin intermediul unui pasaj nou, intersectează DJ 106R Sibiu - Poplaca, ocolește Rezervația Naturală Dumbrava / subtraversează Rezervația Naturală Dumbrava în zona comunei Rășinari, intersectează DJ 106A Sibiu-Rășinari, intersectează DJ 106D Sibiu-Cisnădioara, intersectează DJ 106C Sibiu-Cisnădie, străbate o zonă cu terenuri agricole paralel cu Râul Seviș, traversează Râul Seviș spre lacurile Șopa de pe teritoriul comunei Șelimbăr, continuă înainte de lacurile Șopa spre E 68 pe care-l intersectează în apropierea nodului rutier de autostradă din Șelimbăr.

Amplasament traseu "VOSS" – Varianta 1, faza S.F.



Varianta ocolitoare va avea astfel:

- lungime de aproximativ 21,390 km,
- drum național de clasa tehnică II;
- structură rutieră elastică, cu îmbrăcăminți asfaltice

Profilul transversal tip al drumului Varianta Ocolitoare Sibiu Sud va avea următoarele elemente geometrice:

- Platforma drumului: 21,50 m;
- Partea carosabilă: 4 x 3,50 m (2 căi unidirecționale);
- Separator fluxuri de circulație: 3,00 m;
- Acostamente: 2 x 2,25 din care benzi de încadrare: 2 x 0,75 m;
- Panta transversală: 2,5 % pentru partea carosabilă
4,0 % pentru acostamente

Profilele transversale tip ale bretelelor nodurilor rutiere vor avea următoarea alcătuire:

Bretele unidirectionale

- Platforma (intre fetele parapetelor) 6,00 m
din care:
- Partea carosabilă: 4,00 m
- Benzi de încadrare: 2 x 0,50 m
- Acostamente: 2 x 0,50m

Bretele bidirectionale

Latime platforma (intre fetele parapetelor) 9,00 m

- din care:
- Partea carosabilă: 2 x 3,50 m
- Benzi de încadrare: 2 x 0,50 m
- Acostamente: 2 x 0,50 m

Proiectul este inclus în Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1699/2020 care prevede aprobarea listei ce cuprinde proiectele de infrastructură și transport în vederea includerii la finanțare în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM).

Investiția Varianta Ocolitoare Sud Sibiu se realizează în parteneriat cu Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) și Ministerul transporturilor, în baza documentului „Parteneriat de implementare a proiectului Varianta Ocolitoare Sud Sibiu”, încheiat între Consiliul Județean Sibiu și Ministerul Transporturilor” semnat în data de 18 septembrie 2020.

Prin parteneriatul de implementare, Ministerul Transporturilor s-a angajat să ducă la îndeplinire următoarele etape: procedurile privind realizarea culoarului de expropriere, derularea procesului de accesare a fondurilor europene, participarea la recepționarea lucrărilor, administrarea și întreținerea infrastructurii rutieră după încheierea perioadei de garanție.

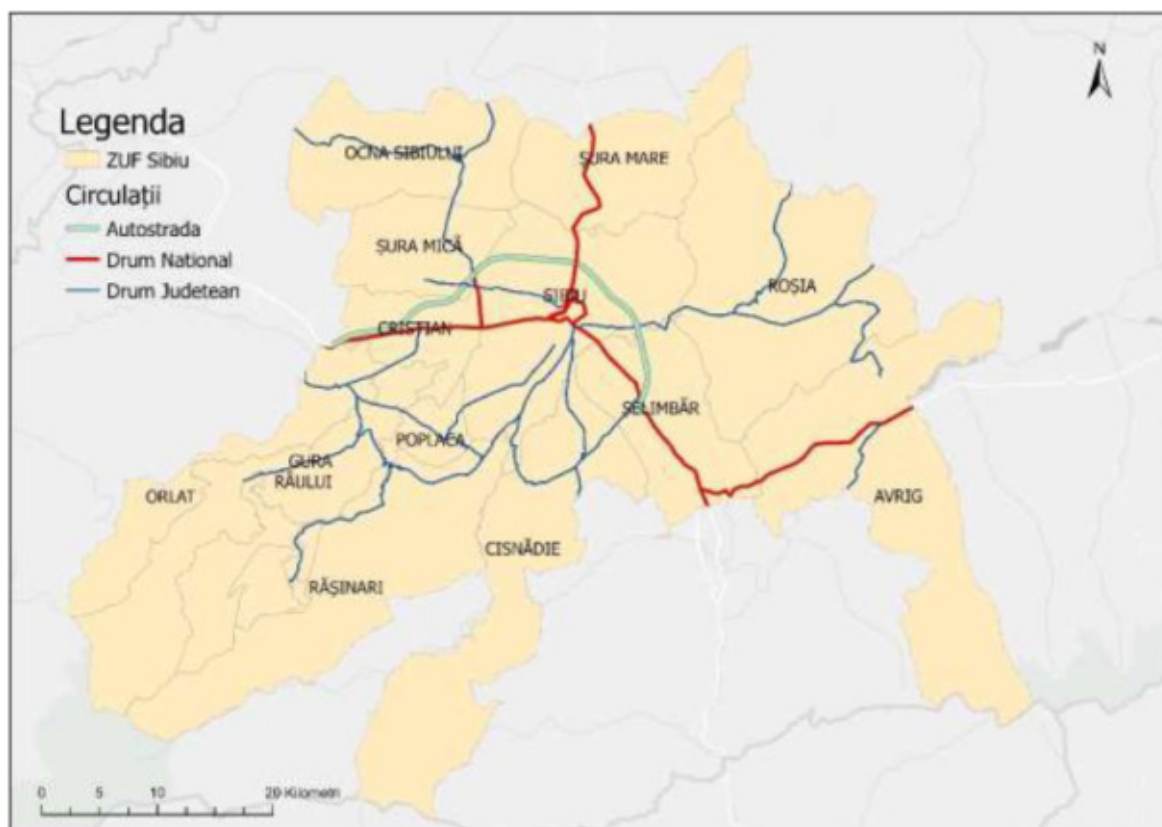
Consiliului Județean cu ajutorul finanțării europene, va parcurge următoarele etape: contractarea serviciilor de realizare a studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic cu toate documentațiile aferente, contractarea lucrărilor de execuție și monitorizarea implementării proiectului.

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1 Evoluția zonei

2.1.1 Date privind evoluția zonei

Rețeaua rutieră în Zona Metropolitană Sibiu este alcătuită din drumurile radiale, care converg spre centrul municipiului Sibiu, cu statut de drumuri naționale și drumuri județene. Alături de această rețea, traseul Autostrazii A1, parte a coridorului european TEN-T, străbate Zona Metropolitană pe direcția nord-sud.



Extras din PMUD Sibiu – Rețea rutiera la nivelul Zonei Metropolitane Sibiu

Conexiuni la Autostrada A1 – au localitățile Șelimbăr și Cristian. Fluxurile auto dinspre aceste localități se pot descarca în Sibiu prin 5 noduri rutiere.

Rețeaua de drumuri naționale care deservește localitățile Zonei Metropolitane Sibiu este alcătuită din DN1/DN7, pentru Șelimbăr și Cristian (traseu funcțional paralel cu traseul Autostrazii A1) și DN14 Sibiu – Sighișoara, care deservește localitatea Șura Mare. Acestea sunt și arterele cu penetrații la nivelul rețelei municipale Sibiu care generează fluxurile de autoturisme zilnice cu valorile cele mai ridicate.

Infrastructura rutieră

Orașul Sibiu are următoarele legături rutiere interurbane:

- **centura Sibiului A1 (E81)**, în regim de autostradă, degrevează în special traficul din zona de nord – est, nord, nord – vest; zona sudică a orașului rămânând în continuare congestionată. Accesul la autostrada A1 (E81) dinspre zona metropolitană Sibiu Sud este neconvenabil.
- **drumuri naționale** conectate la centura A1 (E81) în zonele de intrare și ieșire din oraș, aflate în general în stare bună de exploatare:

- drumul național de interes european E 68 (Arad - Sibiu - Brașov), care străbate orașul dinspre est spre vest și este conectat la centura Sibiului, A1, în partea de est a orașului. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "E" – instabil, funcționare la capacitate;
- drumul național de interes european E 81 (Cluj - Sibiu - Pitești - București), care continuă DN 68 spre vest și este conectat la centura Sibiului A1 prin DN 7H în partea de vest a orașului. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "E" – instabil, funcționare la capacitate;
- drumul național DN14 (Sibiu – Mediaș - Sighișoara) care se conectează cu centura Sibiului în zona nordică a orașului. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "D" – aproape instabil;
- drumul național DN 7H (Sibiu vest – Nod rutier la autostrada A1 (E81) spre Ocna Sibiului). Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "C" – stabil;

- drumuri județene

- drumul județean DJ 106 (Sibiu – Agnita - Sighișoara) care se conectează cu centura Sibiului în zona nord - estică a orașului. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "C" – stabil;
- drumul județean DJ 106B (Ocna Sibiului – Parcul Industrial Șura Mică – Nod rutier la autostrada A1 (E81) – DN 7H – E 68 – Sibiu) care se conectează la centura Sibiului A1 (E81) în zona nord - vestică a orașului. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "C" – stabil;
- drumul județean DJ 106R (Cartierul Valea Aurie Sibiu – Poplaca) care conectează localități cu potențial turistic (Poplaca, Gura Râului, Orlat) de Sibiu, în zona sud – vestică a orașului. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "B" – preponderent liber;
- drumul județean DJ 106A (Cartier Valea Aurie din Sibiu – Parcul Natural Dumbrava Sibiului – Rășinari – Păltiniș) care conectează zona sudică a orașului Sibiu de stațiunea Păltiniș, dar și de localitatea Cisnădioara și orașul Cisnădie. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "D" – aproape instabil;
- drumul județean DJ 106D (DJ 106A – Cisnădioara – Cisnădie – ieșire de pe autostradă în nod rutier - E68) care conectează zona sudică a orașului Sibiu, de Cisnădioara, Cisnădie și E68. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "B" – preponderent liber;
- drumul județean DJ 106C (Cartier Cireșica Sibiu – Cartier Arhitecților Cisnădie – orașul Cisnădie) care conectează zona sudică a orașului Sibiu cu orașul Cisnădie. Capacitate de circulație rutieră: nivel de serviciu "F" – forțat sau problematic.

Starea tehnică a drumurilor naționale este foarte bună, fiind realizate recent lucrări de lărgire, semnalizare rutieră verticală și orizontală. Segmentul DN1/DN7 dinspre Șelimbăr are profil de două benzi/sens, fiind unul dintre sectoarele de drum național cele mai aglomerate din țară.

Starea tehnică a drumurilor județene este bună sau foarte bună. În perioada 2020-2021, Consiliul Județean Sibiu a demarat proiectul de modernizare și extindere a capacităților de circulație pe DJ106C, deservind Cartierul Arhitecților. Alături de infrastructura rutieră, a fost amenajată și o pistă de biciclete bidirecțională și trotuare pentru accesul pietonal al locuitorilor din acest cartier, făcând legătura cu rețeaua stradală a municipiului Sibiu.

2.1.2 Caracteristici semnificative ale zonei, relaționate cu evoluția localității

În prezent spațiul din partea de sud a municipiului Sibiu este brăzdat de o serie de drumuri județene, comunale și de exploatare, cu trasee impuse de necesitățile locale, fără să formeze o rețea care să asigure un trafic coerent, cu alternative pentru tranzitarea orașului.

Deficiențele circulației rutiere pe actuala rețea de trafic constau în:

- cheltuieli mari de întreținere a infrastructurii rutiere, atât în Sibiu, cât și pe rețeaua de drumuri naționale și județene (induce cheltuieli suplimentare pentru autorități), datorate traficului rutier intens;

- viteza mică de deplasare a autovehiculelor, pe rețeaua stradală a orașului Sibiu și pe rutele către zona stațiilor turistice montane;
- blocajele de trafic, în special în zilele lucrătoare;
- tendința de diminuare a traficului de turiști, din cauza drumurilor necorespunzătoare;
- poluare cu emisii de gaze cu efect de seră și poluare fonică;
- număr mare de accidente;
- consum mare de timp și combustibil.

Astăzi, municipiul Sibiu și zona sudică a acestuia au nevoie de dezvoltare în vederea asigurării accesului cetățenilor la serviciile de bază în condiții egale de confort pentru toți locuitorii.

Nerezolvarea acestei probleme limitează în continuare dezvoltarea spațială și economică a zonei.

2.1.3 Potențial de dezvoltare

Obiectivele proiectului pentru realizarea **VARIANTEI OCOLITOARE SIBIU SUD** sunt corelate cu obiectivele documentelor strategice existente la nivel județean, la nivelul Municipiului Sibiu, la nivel regional, la nivel național și european, astfel:

- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Sibiu 2015-2023 - document cadru de referință care stabilește direcții strategice clare pentru viitorul orașului și al cetățenilor, facilitând luarea unor decizii importante în toate domeniile de activitate.
- Master Planul General de Transport al României - stabilește liniile directe pentru o dezvoltare în mod durabil, unul dintre rezultatele sale estimate fiind: „Un sistem de transport durabil (sustenabil)", obiectiv sprijinit și prin implementarea proiectului de față.
- Programul Operațional Regional 2021-2027

Prin implementarea acestui proiect se urmăresc:

- fluidizarea traficului rutier în zonă,
- asigurarea unor condiții de circulație normale,
- diminuarea poluării atmosferice,
- creșterea siguranței circulației,
- reducerea costurilor utilizatorilor.

Rezervele de teren încă neconstruite pe teritoriile administrative ale UAT-urilor Cisnădie și Șelimbăr (și parțial Cristian), la limita cu orașul Sibiu, reprezintă un potențial de creștere spațială și demografică într-un areal în care se manifestă deja o dinamică de dezvoltare densă.

Structura radială a drumurilor județene și naționale care se intersectează în zona municipiului Sibiu și absența unui inel rutier, ocolitor, închis, care să cuprindă și zona din sudul orașului, determină o circulație de tranzit intensă, în interiorul Sibiului și prin zona sa centrală, circulație care provine în mare parte din localitățile din zona de sud a Municipiului Sibiu, din orașul Cisnădie și comuna Șelimbăr, localități care nu au o legătură directă cu zona industrială de vest în care se concentrează un număr mare de locuri de muncă (P.M.U.D. - Sibiu).

Dezvoltările rezidențiale din localitățile Cisnădie și Șelimbăr, localizate în continuitatea fondului construit al Sibiului (separate de acesta doar prin Valea Săpunului) au densități ridicate și foarte ridicate cuprinse - în medie- între 200 locuitori / ha (zone cu locuințe P+1/P+1+M), 350 - 450 locuitori / ha (zone cu clădiri P+2E+M) și 500 - 650 locuitori / ha (pentru ansamblurile foarte dense, cu clădiri P+4E/ P+5 +E).

Realizarea centurii ocolitoare asigură legătura rapidă cu zonele industriale amplasate în estul și vestul orașului, ușurează centrul Sibiului de tranzitul vehiculelor de mare capacitate care pe lângă uzura infrastructurii, creează poluare și timpi suplimentari de tranzit.

În cazul centrelor comerciale mari amplasate la marginea orașului, infrastructura rutieră urbană este încărcată datorită traficului intens desfășurat în interes comercial și recreațional.

Conectarea cartierelor nou construite la limita de sud a Municipiului Sibiu și crearea de infrastructuri rutiere alternative pentru transportul auto dinspre sudul Municipiului către zona industrială vest, asigură scoaterea traficului auto de interes local din interiorul municipiului.

Destinația investiției este cea de cale rutieră de mare viteză, varianta ocolitoare pe zona sudică a Municipiului Sibiu având scopul de a prelua atât traficul local din zona de sud, sud est și sud-vest a orașului cât și cel de tranzit și de a-l dirija către căi rutiere dimensionate pentru un trafic important (autostradă, drumuri naționale, drumuri județene).

V.O.S.S. va prelua și o parte din traficul către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului.

În contextul construirii noului Spital Județean în zona vestică a municipiului, în apropiere de Nodul de Autostradă Șura Mică, Varianta Ocolitoare Sibiu Sud va crea o legătură rapidă către această unitate atât pentru locuitorii Municipiului Sibiu, din zona sudică, cât și pentru locuitorii comunelor din zona: Cislădie, Sadu, Rășinari, Poplaca, Gura Râului, Orlat, care însumează cca 50.000 de persoane.

Investiția propusă va avea consecințe economice și sociale pozitive, la nivel local, județean și regional.

2.2 Încadrarea în teritoriu

2.2.1 Poziția zonei față de intravilanul localității

Traseul viitoarei ocolitoare a făcut subiectul mai multor studii specifice, pentru a realiza o legătură cât mai facilă atât din punct de vedere rutier și pentru crearea premiselor de dezvoltare a zonei tranzitate.

Necesitatea realizării VOSS este evidentă, având în vedere evoluția metropolitană și interconectarea localităților pe o rază de 20 km.

Artera rutieră ocolitoare va face legătura între Autostrada A1 (prin DN7H) în partea de Vest a Sibiului și DN1(E68) în partea de Sud - Est.

Zona studiată care face obiectul acestei documentații este situată la Sud de municipiului Sibiu și traversează 6 Unități Administrative Teritoriale (U.A.T.) din vecinătatea municipiului (6+UAT Sibiu).

Amplasamentul propus pentru realizarea Variantei ocolitoare Sibiu Sud include terenuri aflate în administrația următoarelor Unități Administrative Teritoriale (U.A.T.): Sibiu, Șura Mică, Cristian, Poplaca, Rășinari, Cislădie și Șelimbăr, în intravilanul și extravilanul acestora.

Planul de încadrare în teritoriu a traseului propus este prezentat în planșa U001.

2.2.2 Relaționarea zonei cu localitatea, sub aspectul poziției, accesibilității, cooperării în domeniul edilitar, servirea cu instituții de interes general, etc

Varianta ocolitoare Sibiu Sud, este situată în zona sudică a orașului Sibiu, acoperind o parte din sud-vestul și sud-estul orașului.

Soluția Variantei de ocolire se va elabora în corelare cu documentațiile de urbanism și investițiile de interes public derulate prin programe naționale de finanțare, în curs de implementare, situate pe terenurile adiacente zonei studiate și reglementate și aprobate anterior PUZ-ului (Centru de tratare și pregătire a deșeurilor pentru valorificare materială finanțat cu fonduri europene prin PDD – Programul de Dezvoltare Durabilă).

Poziționarea VOSS față de punctele de interes naturale sau construite:

➤ la Sud de:

- o Stațiunea Ocna Sibiului;
- o Parcul Industrial Șura Mică;
- o Varianta ocolitoare existentă A (E81) a orașului Sibiu;
- o Drumurile naționale de interes european E81 și E68;
- o Orașul Sibiu;
- o Aeroportul Internațional Sibiu

- **la Est de:**
 - o U.A.T. Cristian;
- **la Nord, Nord Est de:**
 - o U.A.T. Poplaca;
 - o U.A.T. Rășinari;
 - o Stațiunea Păltiniș;
- **la Nord, Nord Vest de:**
 - o Stațiunea Cisnădioara;
 - o U.A.T. Cisnădie;
- **la Sud Vest de:**
 - o U.A.T. Șelimbăr.
- **traversează prin pasaj rutier:**
 - o cale ferată prin magistrala 200, a Coridorului feroviar IV paneuropean care asigură legătura între Curtici și Brașov și tranzitează orașele Sibiu, Deva și Arad;
 - o Râul Cibin – pod nou
 - o linia de tramvai Sibiu – Rășinari;
- **intersectează/conectează prin nod rutier:**
 - o DJ 106R (Cartierul Valea Aurie Sibiu spre localitatea Poplaca)
 - o DJ 106A (Cartier Valea Aurie și Hipodrom IV din Sibiu spre localitatea Rășinari)
 - o DJ 106D (DJ 106A – Cisnădioara – Cisnădie – ieșire de pe autostradă în nod rutier Șelimbăr - E68)
 - o DJ 106C (Cartier Hipodrom III și Hipodrom IV Sibiu – Cartier Arhitecților Cisnădie spre orașul Cisnădie)

2.3 Elemente ale cadrului natural

2.3.1 Elemente ale cadrului natural ce pot interveni în modul de organizare urbanistică, relieful, rețeaua hidrografică, clima, condiții geotehnice, riscuri naturale

Sibiu este un important centru cultural și economic din sudul Transilvaniei, cu o populație de 147.245 locuitori conform recensământului din 2011, format din localitățile componente Păltiniș și Sibiu (reședința).

Stațiunea de iarnă Păltiniș se află la 37 km distanță de centrul municipiului, iar lacul glaciar Bâlea se află la aproximativ 75 km distanță de oraș.

Clima

Orașul Sibiu și zona sudică a acestuia se află în zona temperat – continentală, cu influențe termice datorate munților din vecinătate. Clima este, deci, temperat – continentală, ferită de excese. Media anuală a precipitațiilor este de 662 mm, cu valori minime în luna februarie (26,7 mm) și maxime în iunie (113 mm). Numărul zilelor de îngheț anual este de cca 120 zile. Temperatura medie anuală este de 8,90C. Primele ninsori pot să cadă în luna noiembrie, iar ultimile la începutul lunii aprilie. Stratul de zăpadă se menține, în general, 50-60 de zile în depresiuni și podiș, iar la munte 100 zile. Clima, relieful și structura solului sibian, crează condiții prielnice pentru o floră și o faună bogată. Caracteristici importante ale climei sunt vânturile dominante dinspre NV, urmate de cele din V și S, cu precipitații mai pronunțate în anotimpurile de tranziție, primăvara și toamna, cu secetă în lunile august și februarie.

Ca o consecință a corelațiilor dintre componentele climatice și caracteristicile geomorfologice ale spațiului geografic sibian, în zonele depresionare de la contactul cu muntele se manifestă inversiuni de temperatură, în special în perioadele reci și calme ale anului. Se ajunge uneori ca temperatura din depresiuni să fie egală cu cea de pe vârfurile montane, iar porțiunea mediană a versantului rămâne mai caldă. În urma măsurărilor efectuate de Stația Meteo Sibiu, în ultimii zece ani s-au înregistrat inversiuni de origine termică, dinamică și frontală; anual se produc în jur de 100 de inversiuni, frecvența cea mai mare revenind celor de natură termică (cca. 70,2 zile/an). În momentul producerii fenomenelor climatice menționate, în zonele montane vremea este frumoasă, în schimb, în arealele depresionare aceasta este închisă și nefavorabilă deplasărilor.

Vara predomină vânturile oceanice umede dinspre vestul Europei, care determină ploi bogate în acest anotimp. Mai rare sunt revărsările de aer polar oceanic, care provoacă o răcorire temporară a timpului, ploi reci, iar în munți chiar lapoviță și ninsoare. Uneori mai bate vara și Austrul dinspre sud-vest. Un alt vânt predominant bate dinspre nord-est, însă el este înlocuit cu o mișcare a aerului, canalizată pe culoarul Visei dinspre depresiunea Sibiului. Spre sfârșitul iernii și primăvara devreme, în depresiunile Sibiului și Făgărașului bate neregulat dinspre munte un vânt cu caracter de föhn, numit Vântul Mare. Acesta provoacă încălziri accentuate și topiri bruște ale stratului de zăpadă.

Clima, relieful și structura solului sibiian creează condiții prielnice pentru o floră și o faună bogată. Prin poziția sa, localitatea se află în zona pădurilor de stejar și gorun care urcă de la porțile orașului până pe dealurile și versanții munților din apropiere.

Cea mai scăzută temperatură înregistrată (medie lunară) a fost -10°C în Ianuarie 1942 în Sibiu. Cea mai mare temperatură înregistrată (medie lunară) a fost 25°C în August 1917 în Sibiu. Anul 1898 a fost cea mai caldă din Sibiu, temperatura medie a fost: 12°C . 1960 a fost anul mai reci, temperatura medie a fost: 3°C .

Regimul ploilor este în general potrivit - 625 mm - mai scăzut ca la Păltiniș (910 mm). Ploile cele mai abundente cad îndeosebi primăvara și toamna. Datorită apropierii munților, primăvara și uneori la începutul verii ploile sunt însoțite deseori de scăderi de temperatură.

Vânturile cele mai frecvente sunt Crivățul care bate mai ales iarna dinspre est sau nord-est, Vântul Mare care bate mai ales către sfârșitul iernii din direcția muntelui Prejba și Băltărețul care aduce ploaia și suflă îndeosebi în lunile aprilie și octombrie din direcția pasului Turnu Roșu iar Vântul Mureșan bate dinspre valea largă a Mureșului în lunile de primăvară și vară.

Amplasamentul este situat pe raza administrativă a comunelor Cristian, Poclaca, Rasinari și Selimbar, precum și a orașului Cisnădie, în partea sudică a municipiului Sibiu.

Cercetările efectuate în perimetrul stabilit de beneficiar s-au efectuat în martie 2020. Studiu geotehnic a fost întocmit având la baza prevederile SR EN ISO 14688-1 și SR EN ISO 14688-2, NP 074-2014.

Date geomorfologice și geologice generale

Din punct de vedere geologic și geomorfologic perimetrul cercetat este situat în partea sudică a Podișului Transilvaniei, în depresiunea Sibiului, parte componentă a zonei coliniare a Transilvaniei. În bazinul Transilvaniei roca de bază aparține pannonianului și sarmațianului. Pannonianul este compus din pietrișuri, nisipuri, argile marnoase, iar sarmațianul din marne cenușii, nisipuri și pietrișuri, care reprezintă partea finală a umpluturii neogene a Depresiunii Transilvaniei. Peste aceste sedimente s-au depus straturi de suprafață de vârstă cuaternară (holocenul superior), alcătuite din argile, argile nisipoase, pietrișuri, nisipuri.

Seismicitatea și caracteristicile de îngheț

Amplasamentul studiat se înscrie în zona macroseismică cu intensitatea $I = 7$ pe scara MSK. Parametrii seismici ai zonei stabiliți conform "Codului de proiectare seismică – Partea I – Prevederi de proiectare pentru clădiri" - indicativ P100-1/2013 au următoarele valori :

- accelerația maximă a terenului pentru proiectare $a_g = 0,20 g$.
- perioada de control (de colț) a spectrului de răspuns $T_c = 0,7 s$.

Adâncimea de îngheț, conform STAS 6054/77, este de 0,90 m de la CTN.

Date hidrologice și hidrogeologice

Din punct de vedere hidrologic văile care străbat zona și orașul Sibiu sunt tributare bazinului hidrografic al Cibinului. Pârâiele își au originea pe rama muntoasă a munților Cindrelului la cote de 800 – 900 m, deci au o alimentare și un regim hidrogeologic bun. Sunt puternic influențate de condițiile climatice, debitul de apă având caracter semipermanent.

În perioade bogate în precipitații pârâiele se umplă în scurt timp, transportă mari cantități de apă și aluviuni pe care le depun în zonele de luncă și la confluența cu emisarul principal – raul Cibin. Albia văilor este în general îngustă și relativ adâncă cu maluri de 1-2 m înălțime, mai largă în zonele de deversare și confluență.

În cadrul studiului geotehnic pentru „Varianta ocolitoare Sibiu Sud” (întocmit în 2020-faza SPF), s-au efectuat foraje, în care nu au fost interceptate infiltrații de apă. Apa subterană a fost interceptată la adâncimi cuprinse între -6,00m și -6,8m față de CTN.

În conformitate cu harta hidrogeologică, este de așteptat să se întâlnească un strat acvifer. Amplasamentul este variat. De la terenuri neproductive, agricole, fânețe, pășune, cursuri de apă, însă nici una din zonele tranzitate de viitoarea centură, nu prezintă elemente ale cadrului natural valoroase și care ar necesita protecție suplimentară, însă pentru dezvoltarea unei șosele, traseul este spectaculos. Declivitatea naturală a terenului și multiplele traversări, vor crea perspective inedite.

2.4 Circulația

2.4.1 Aspecte critice privind desfășurarea, în cadrul zonei, a circulației rutiere, feroviare, navale, aeriene – după caz

În momentul de față transportul urban și periurban al Municipiului Sibiu, al comunelor și orașelor din imediată apropiere al acestuia, este deficitar și se derulează prin rețeaua insuficientă de drumuri și străzi locale și naționale din zonă care nu pot prelua fluxurile sporite de trafic, generate de dezvoltarea socio-economică a zonei vizată prin proiect.

Deficiențele și aspectele critice pe actuala rețea de transport constau în:

- cheltuieli mari de întreținere a infrastructurii rutiere, atât în orașul Sibiu, cât și pe rețeaua de drumuri naționale și județene (generează cheltuieli suplimentare pentru autorități), datorate traficului rutier intens);
- viteza mică de deplasare a autovehiculelor, pe rețeaua stradală a orașului Sibiu și pe rutele către zona stațiilor turistice montane;
- blocajele de trafic, în special în zilele lucrătoare;
- tendința de diminuare a traficului de turiști, din cauza drumurilor necorespunzătoare;
- poluarea cu emisii de gaze cu efect de seră și fonică a orașului Sibiu;
- număr mare de accidente;
- consum mare de timp și combustibil.

Principalul avantaj al implementării acestui proiect îl reprezintă viteza crescută a traficului prin folosirea sectorului de Variantă Ocolitoare dimensionată corespunzător, cu vitezele legale și medii aferente, în locul unor sectoare de drum național, drumuri județene și străzi. Acest lucru conduce la reducerea costurilor de călătorie, atât pentru pasageri, cât și pentru transportul de marfă.

2.4.2 Capacități de transport, greutate în fluenta circulației, incomodări, întreruperi de circulație, necesități de modernizare a traseelor existente și de realizare a unor artere noi, capacitate și trasee ale transportului în comun, intersecții cu probleme, priorități

Capacități de transport

În vederea stabilirii potențialelor de trafic, precum și a factorilor de creștere a potențialelor de prognoză a traficului rutier, în "Studiul de fezabilitate (SPF) – Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" a fost analizată o serie de date statistice de sinteză, referitoare la județul Sibiu, precum:

- evoluția populației;
- evoluția PIB (produs intern brut);
- evoluția gradului de motorizare (exprimat în vehicule/ 1000 locuitori).

S-a realizat analiza cererii de bunuri și servicii, prognoza în baza datelor socio-economice arată o creștere cu cca.26% în județul Sibiu a numărului de vehicule motorizate înmatriculate. Se așteaptă ca această creștere să continue pe termen mediu cu rate susținute.

Potrivit Institutului Național de Statistică, deplasările pe cale rutieră, efectuate pe teritoriul României, reprezintă aproximativ 75% din totalul deplasărilor efectuate în scopul transportului de călători și puțin sub 50% din deplasările destinate transportului de mărfuri. Aceste statistici atestă faptul că în ambele cazuri, transportul rutier reprezintă cel mai important și utilizat mod de transport.

Prin realizarea traseului VOSS, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu.

Varianta ocolitoare Sibiu Sud, va fi un drum de interes national care va asigura tranzitarea rapidă a municipiului Sibiu și colectarea traficului din toate localitățile aflate la sudul acestuia.

Luând în considerare o perspectivă de 15 ani, se poate afirma că VOSS (drum de clasa tehnica III cu doua benzi de circulație pe sens) va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.

Schimbările de fluxuri de circulație vor permite scurtarea timpilor de transport și îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort al circulației.

2.5 Ocuparea terenurilor

2.5.1 Principalele caracteristici ale funcțiunilor ce ocupă zona studiată

Zona în care urmează să fie dezvoltată varianta ocolitoare Sibiu Sud, este compusă dintr-o serie de suprafețe de teren cu specificație diferită, și anume:

- pe teritoriul administrativ al comunei Șura Mică:

- * terenuri în extravilan, arabile, fânețe în domeniu privat și
- * drum de exploatare De682 în domeniu public

În intravilanul localității Șura Mică, este în curs de implementare investiția de interes public „Centru de tratare și pregătire a deșeurilor pentru valorificare materială” (derulată prin Programul de Dezvoltare Durabilă PDD – Program National finanțat cu fonduri europene), care se situează în afara coridorului VOSS, dar interferează parțial cu zona de protecție a acestuia (22 m - măsurată de la limita coridorului VOSS), fără să afecteze siguranța traficului din zona.

- pe teritoriul administrativ al comunei Cristian:

- * VOSS se desprinde din DN7H-E81
- * terenuri în extravilan, arabile, pășune, neproductive, drumuri în domeniu privat
- * drumuri în extravilan, în domeniu public al comunei (DR407, DR409, DR551/2)
- * VOSS supratraversează DN1-E81 (Cristian), CF9017
- * ape curgătoare: - (r. Cibin) în extravilan, deținător A.N.A.R. Apele Române, pârauri necadastrate (pr.Lupului și V.Poplacii)
- * terenuri în intravilan, arabile
- * teren CFR (104998), CF200 (tronsoan Sibiu-Vintu de Jos), VOSS supratraversează la km 4+625m cu pasaj peste cale ferată dublă, electrificată

- pe teritoriul administrativ al comunei Poplaca:

- * terenuri în extravilan, arabile, pășune, fânețe, drumuri în domeniu privat
- * ape curgătoare, în extravilan, deținător domeniu privat al comunei (brat V.Poplacii, V.Poplacii și curs de ape necadastrate)
- * drum DJ106R, (CF101074), domeniu public, urcare și coborâre pt a se ajunge în intravilan Poplaca

- pe teritoriul administrativ al comunei Rășinari:

- * terenuri în extravilan, arabile, pășune, fânețe,
- * ape curgătoare, în extravilan, deținător domeniu privat al comunei (pr. Iazul Sevis)
- * ape curgătoare: (r. Sevis) în extravilan, deținător A.N.A.R. Apele Române
- * terenuri în intravilan, arabile
- * Linie de tramvai (Rășinari-Sibiu), VOSS supratraversează
- * DJ106A, (CF104245) VOSS supratraversează

- pe teritoriul administrativ al municipiului Sibiu:

- * terenuri în domeniu public al statului (desprinderea din DN7H-E81)

- * terenuri în extravilan, arabile, fânețe,
- * drum DJ 106D, (CF128806), domeniu public, VOSS supratraversează, urcare și coborare pt a se ajunge în intravilan
- * drumuri în extravilan, în domeniu public al comunei (drumuri de exploatare DE2175/1/14, DE2177, DE2179, DE2135, DE1908)
- * ape curgătoare (iaz Sevis) în domeniul public al municipiului - la drumul de racordare VOSS cu DJ106A

- pe teritoriul administrativ al comunei Cisnădie:

- * terenuri arabile în extravilan,
- * drum domeniu public intrav, str.Sibiului, VOSS supratraversează, urcare și coborare pt a se ajunge în localitatea Cisnădie
- * domeniu public în extravilan (drumuri de exploatare, canal-CN116, fânețe și arabil)

- pe teritoriul administrativ al comunei Șelimbăr:

- * terenuri arabile, fânețe în extravilan,
- * apa curgătoare: - (r. Sevis) în extravilan, deținător A.N.A.R. Apele Române
- * coborare la DN1 (E68) la sfârșitul traseului VOSS și racordare cu str.M.Viteazul din loc. Selimbar

2.5.2 Relaționări între funcțiuni

Nu este cazul.

2.5.3 Gradul de ocupare a terenului cu fond construit

Terenurile aferente centurii ocolitoare VOSS sunt ocupate în mare parte de terenuri cu folosința actuală de terenuri agricole, pășuni, ape, drumuri în exploatare în extravilan și intravilan.

Situația și gradul de ocupare actuală a terenurilor este:

U.A.T.	Intravilan (mp)	Extravilan (mp)	Suprafața coridor VOSS (mp)
Șura Mică	0,00	5.134,00	5.134,00
Cristian	0,00	330.036,03	330.036,03
Poplaca	0,00	288.772,44	288.772,44
Rășinari	5.694,00	177.925,41	183.619,41
Sibiu	5.720,00	220.570,53	226.290,53
Cisnădie	0,00	140.603,21	140.603,21
Șelimbăr	1.633,00	197.454,72	199.087,72
Total			1.373.543,34

2.5.4 Aspecte calitative ale fondului construit

Nu este cazul.

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

Centura Ocolitoare Sibiu Sud conectează infrastructura rutieră a zonei de sud de municipiul Sibiu.

2.5.6 Asigurarea cu spații verzi

VOSS este un obiectiv utilitar caracterizat prin coridorul tehnic necesar circulației și prin surplusul de teren necesar pentru asigurarea pantelor maxime de admisie pentru circulația auto.

Toate suprafețele în afara coridorului de rulare vor fi spații verzi.

2.5.7 Existența unor riscuri naturale în zona studiată sau în zonele vecine

Factorii de risc avuți în vedere sunt: cutremurele de pamânt, inundațiile și alunecările de teren.

- 1. cutremurele de pamânt: zona de intensitate seismică pe scara MSK este 7_2 , cu o perioadă de revenire de cca. 50 ani;
- 2. inundații: aria studiată se încadrează în zone cu cantități de precipitații cuprinse <100 mm în 24 de ore, cu arii neafectate de inundații. Datorită reliefului de podiș, există pericolul scurgerilor de pe versanți, dar acest fapt poate fi stopat și dirijat de șanțurile și podețele executate. De întreținerea și curățirea acestora depinde buna funcționare al lor.
- 3. alunecări de teren: aria studiată se încadrează în zone cu potențial de producere a alunecărilor - ridicat, cu probabilitate de alunecare "mare".
- Condițiile hidrologice ale complexului rutier conform STAS1709/2-90 sunt **mediocre**. Regimul hidrologic se încadrează în **categoria 2b** (Normativ AND 550-99).

În conformitate cu precizările din Studiul Geotehnic (faza SF, febr.2022):

- Cursurile principale de apă sunt râurile Cibin și Seviș (Sebeș) și pârâul Valea Poplăcii cu un bazin hidrografic mare, cu debite oscilante funcție de cantitatea de precipitații căzută în zonă.

Având în vedere soluțiile propuse pentru profilele coridorului VOSS (în care calea de rulare este la cote peste 5-8m față de cotele cursurilor de apă, se poate aprecia că nu există riscul de inundații care să afecteze traseul VOSS.

2.5.8 Principalele disfuncționalități

DISFUNCȚIONALITĂȚI	PRIORITĂȚI
CIRCULAȚII	
<ul style="list-style-type: none"> - lipsa arterei magistrale de ocolire pentru deservirea zonei de sud a municipiului - necorelarea legăturilor între căile rutiere existente pentru evitarea circulației redundante - tramă rutieră în format stea care concentrează circulația în interiorul municipiului Sibiu spre zona centrală atât pentru riverani cât și pentru traficul de tranzit - traversarea intravilanului localităților cu circulație de tranzit 	<ul style="list-style-type: none"> - realizarea variantei ocolitoare Sibiu Sud - realizarea conexiunilor între VOSS și drumurile care trec prin localitățile periurbane - închiderea inelului de ocolire a municipiului Sibiu prin realizarea VOSS - reducerea la maxim a circulației de tranzit din intravilanul localităților din zona de sud sud-vest prin realizarea conexiunilor directe între drumurile rapide și VOSS și mutarea circulației de tranzit pe inelul ocolitor
FOND CONSTRUIT ȘI UTILIZAREA TERENURILOR	
<ul style="list-style-type: none"> - fond construit divers, inclusiv zone rezidențiale 	<ul style="list-style-type: none"> - asigurarea de protecții fonice la porțiunile VOSS care trec lângă zone rezidențiale
SPAȚII PLANTATE ȘI DE PROTECȚIE	
<ul style="list-style-type: none"> - lipsa perdele de protecție între căile rutiere majore și zonele rezidențiale 	<ul style="list-style-type: none"> - plantare de fâșii verzi de protecție / bariere tehnice izolatoare de-alungul căilor rutiere majore, fără a periclita vizibilitatea la trafic

DISFUNCȚIONALITĂȚI	PRIORITĂȚI
PROBLEME DE MEDIU	
<ul style="list-style-type: none"> - poluare atmosferică și fonică a municipiului Sibiu și a localităților traversate de circulația de tranzit - parcare necontrolată cu risc de contaminare a solului 	<ul style="list-style-type: none"> - scoatere circulație de tranzit din intravilanul localităților traversate de VOSS - realizare plantații de protecție tampon - montare panouri fonoabsorbante în porțiunile VOSS din vecinătatea zonelor rezidențiale - interzicerea parcării autovehiculelor în zone neautorizate - asigurarea de spații special amenajate cu rețele pluviale, echipate cu sisteme de filtrare/separare a hidrocarburilor și uleiurilor
PROTEJAREA ZONELOR	
<ul style="list-style-type: none"> - zone construite protejate în apropierea traseului VOSS (UAT Rășinari, UAT Sibiu) 	<ul style="list-style-type: none"> - realizarea de protecții fonoabsorbante în zonele apropiate zonelor construite protejate

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare

Pentru acest PUZ au fost întocmite:

- studii topografic (cu delimitarea zonei, identificarea imobilelor vecine și a căilor de comunicație),
- studiul geotehnic prin care s-au stabilit caracteristicile geomorfologice și condițiile de fundare
- studiul de trafic / circulație
- studiu hidrologic, în zona cursurilor de ape

Lucrările topografice au fost însoțite de o lucrare de reglementare juridică a proprietăților, astfel încât soluția propusă pentru traseul VOSS să reducă la maxim zonele și terenurile ocupate/afectate de traseul VOSS.

Traficul de perspectiva a fost estimat pe baza unui model de trafic dezvoltat în cadrul studiului de trafic aferent prezentului proiect de realizare a variantei ocolitoare a municipiului Sibiu Sud.

Model de trafic a fost dezvoltat luând în considerare următoarele informații de baza:

- date din Masterplanului de transport și trafic al municipiului Sibiu;
- date din Recensământul general de circulație din anul 2015 (recensăminte, anchete de tip origine-destinație) și coeficienți de evoluție a traficului, furnizate de CESTRIN (Centrul de Studii Tehnice Rutiere și Informatică);
- date din Planul de Mobilitate Urbana Durabilă Sibiu.

Fluxurile de perspectiva (la 15 ani de la darea în exploatare), estimate pe baza modelului de trafic, au arătat că viitoarea variantă ocolitoare va avea o intensitate medie a traficului încadrându-se în clasa tehnică II, drumuri naționale cu patru benzi de circulație cu o viteză de proiectare de 80-100km/h.

În baza intensității traficului stabilit la data realizării studiului de trafic, corelat cu o perioadă de perspectivă stabilită pentru 15 ani, pentru anul 2035 a rezultat un trafic de calcul astfel:

- Scenariul (varianta) 1 = 8,71 m.o.s. (milioane de osii standard)

Concluzii - Varianta Ocolitoare Sibiu Sud prezintă o atractivitate ridicată față de cererea potențială de transport, prognoza traficului ilustrând necesitatea construcției sectorului ca drum la un profil transversal de 2 benzi de circulație pe sens.

Noul sector de drum va atrage pe cele două sectoare (între intersecțiile de capete) 24.534-28.728 vehicule etalon autoturisme la 24 ore (medii zilnice anuale), la nivelul anului de prognoza 2033.

Noul drum de legătură va deservi fluxurile de trafic care în prezent utilizează Autostrada Sibiu A1, contribuind în perioada de perspectivă la o mai bună distribuție a traficului pe rețeaua radială a Municipiului Sibiu și la reducerea congestiei circulației.

3.2 Prevederi ale P.U.G. Sibiu

În Planul Urbanistic General al municipiului Sibiu, obiectivul strategic de dezvoltare a infrastructurii și modernizarea transporturilor prevede:

”Obiectiv 1 Extinderea rolului de pol regional al municipiului Sibiu asupra întregii zone periurbane, prin distribuția activităților în acord cu potențialele și prin modernizarea rețelelor de comunicație și transport
Elemente PUG:

1a - atragerea prioritară a investițiilor din domeniul terțiar sau a industriei performante, evitarea concentrării nediferențiate a activităților în municipiu în defavoarea localităților din zona periurbană;

1b - consolidarea, respectiv stabilirea unor poli de activități cu caracter terțiar și cu deservire la nivel regional (comerț, servicii, instituții, IMM-uri) în zonele de extindere a intravilanului (zona spitalicească

C.Poplăcii, trup Ville Sibiului, nodurile de legătură cu autostrada etc) pentru susținerea dezvoltării unor structuri funcționale echilibrate în zona periurbană;

1c - realizarea unei artere ocolitoare pe relația DN1 (Cristian) – capăt str. Zăvoi – noul Spital Clinic de Urgență – Calea Poplăcii – str. V.Aurie – Calea Dumbrăvii – Școala de Caini – Calea Cisnădiei – DN1 (Șelimbăr – Promenada);

1d - extinderea infrastructurii turistice din Păltiniș în vederea consolidării sale ca pol de atracție turistică, construirea unei stații de epurare;

1e - dezvoltarea rețelei de transport periurban, cu accent pe transportul în comun. Implementarea sistemului tren orbital (Aeroport - Gara - Șelimbăr - Cisnădie) și rezervarea culoarelor necesare pentru extinderea viitoare a rețelei (bucla Aeroport - Sura Mică - Calea ferată - Cartier Tineretului, ramificația Calea ferată - Vasile Aaron - Șelimbăr - Valea Săpunului – Cimitir);

1f - corelarea dezvoltării rețelei de infrastructură cu dezvoltările comunelor învecinate, prin rezervarea culoarelor necesare arterelor planificate;

1g - protejarea și modernizarea structurilor de activități ale sectorului primar – agricultură, piscicultură, silvicultură, viticultură, zootehnie – prin asigurarea terenurilor destinate acestor funcții economice și limitarea urbanizării extravilanului.” – Extras din memoriul de sinteză – PUG Sibiu

Prin realizarea viitoarei Variante Ocolitoare Sibiu Sud, zona va cunoaște o dezvoltare rapidă.

Consecințele trebuie privite prin prisma următoarelor aspecte:

- mobilitatea în zona metropolitană
- calitatea infrastructurii rutiere
- creșterea interesului pentru investiții în zonă
- protejarea mediului

Din punctul de vedere al traficului rutier VOSS va rezolva problema traficului greu și a celui de tranzit și va scurta distanțele și timpii de trafic pentru legăturile cu autostrada și pentru circulația în zona metropolitană. Sub aspect investitional, soseaua nou creată va asigura accesibilitatea terenurilor limitrofe, care, cu timpul, vor atrage investiții care vor genera locuri de muncă, plus valoarea economică și venituri suplimentare la bugetele locale și centrale.

Din punct de vedere al mediului, scurtarea timpilor de legatură, și relocarea traficului greu din zonele locuite, vor asigura o ameliorare substanțială a calitatii vieții.

De asemenea funcțiunile propuse prin prezentul regulament de urbanism, nu intra în conflict cu funcțiunile prezente în zona, și nu aduc nici un fel de prejudiciu social sau economic zonei.

Traseul V.O.S.S., inclusiv zonele de siguranță și de protecție va fi încadrat din punct de vedere urbanistic în următoarele zone și subzone funcționale:

- U.T.R. “CR” ZONA CĂI RUTIERE,
 - SUBZONELE “CCR” – Coridor pentru calea rutieră și amenajări aferente
 - ”DCR” – Dotări pentru căi rutiere

Aceste UTR-uri vor fi preluate în PUG - urile UAT - urilor tranzitate de traseul VOSS și vor completa regulamentele locale de urbanism aferente.

3.3 Valorificarea cadrului natural

Pe amplasament nu există vegetație cu potențial peisagistic sau alte elemente ale cadrului natural de interes ce pot fi afectate prin realizarea investiției propuse.

Terasamentele, lucrările de modificare a formei naturale a terenului, vor fi efectuate numai în interiorul terenului reglementat, în așa fel încât să nu fie afectate terenurile învecinate, cu accent pe preluarea apelor meteorice și conducerea lor controlată prin care să se evite scurgerea lor accidentală pe loturile din afara coridorului VOSS.

3.4 Modernizarea circulației

3.4.1 Organizarea circulației și a transportului în comun (modernizarea și completarea arterelor de circulație, asigurarea locurilor de parcare + garare: amplasarea stațiilor pentru transportul în comun, amenajarea unor intersecții: sensuri unice, semaforizări, etc)

Realizarea obiectivului de investiții „**Varianta ocolitoare Sibiu Sud**” este de interes județean și național, face parte din acțiunile strategice ale Planului de Mobilitate Urbana Durabilă al Municipiului Sibiu și din Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, în cadrul Axei Prioritare 1-Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului, Obiectiv Specific 1.1. Apel de proiecte pentru DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE-proiecte noi de investiții, Operațiunea-Cresterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală.

Efectul pozitiv previzionat este strâns legat de reorganizarea „transportului de marfuri cu autocamioane mari (în special cele aflate în tranzit), ca o măsură de protecție a mediului prin reducerea impactului negativ al poluării chimice, fonice, prin amplasarea traficului în zone periurbane-nerezidențiale.

Soluțiile tehnice de realizare a drumului au fost stabilite în concordanță cu relieful terenului străbătut și cu condițiile urbanistice (PUZ-uri aprobate în zonele tranzitate).

VOSS va traversa 7 UAT-uri: Sura Mica, Cristian, Poplaca, Rășinari, Sibiu, Cisnădie și Șelimbăr.

În studiul de fezabilitate s-au stabilit:

- categoria funcțională a drumului
- traficul rutier actual și de perspectivă
- soluțiile tehnice de racordare la drumurile naționale și drumurile județene prin amenajarea unor intersecții
- dotarea cu elemente de semnalizare verticală și orizontală corespunzătoare

Fluxurile de perspectivă (la 15 ani de la darea în exploatare), estimate pe baza modelului de trafic, au arătat că viitoarea variantă ocolitoare va avea o intensitate medie a traficului încadrându-se în clasa tehnică II, drumuri naționale cu patru benzi de circulație cu o viteză de proiectare de 80-100km/h.

Criteriile stabilite pentru dimensionarea sistemului rutier sunt:

- traficul pentru o perioadă de perspectivă de 15 ani, sarcina pe osie de 11,5 tone, condițiile de îngheț – dezgheț, posibilități de mentenanță
- durata minimă de funcționare este de 30 de ani, conform Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

Nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigente tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare.

Dimensiunile de gabarit ale platformei drumului Varianta de ocolire Sibiu Sud sunt cele corespunzătoare unui drum național de clasa tehnică II (Drumuri naționale europene cu patru benzi de circulație și separator de sensuri) conform ordinului MT nr. 1296/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor și anume:

- **Viteza de proiectare de 100 - 80 km/h**

- **Profilul transversal tip al drumului VOSS va avea următoarele elemente geometrice:**

- Platforma drumului: 21,50 m;
- Partea carosabilă: (2 cai unidirectionale) 4x3,50 m;
- Separator fluxuri de circulație: 3,00 m;
- Acostamente: 2x2,25m din care benzi de încadrare: 2x0,75 m;
- Panta transversală: 2,5 % pentru partea carosabilă
4,0 % pentru acostamente

Profilele transversale tip ale bretelelor nodurilor rutiere vor avea următoarea alcatuire:

Bretele unidirectionale

- Platforma (între fetele parapetelor) 6,00 m
din care:

- Partea carosabilă: 4,00 m
 - Benzi de încadrare: 2x0,50 m
 - Acostamente: 2x0,50m
- Bretele bidirectionale*
- Latime platforma (intre fetele parapetelor) 9,00 m
- din care:
- Partea carosabilă: 2x3,50 m
 - Benzi de încadrare: 2x0,50 m
 - Acostamente: 2x0,50m

Traseul propus pentru V.O.S.S. este caracterizat prin următoarele **amenajări și construcții**:

- lungimea de cca 21,389 km;
- categorie tehnică II;
- două benzi pe sens cu lățimea de 3,50 m fiecare;
- parapete metalice, marginal și axial;
- panouri fonoabsorbante pe zonele limitrofe zonelor de locuit și padurilor;
- intersecții amenajate cu sensuri giratorii sau noduri rutiere;
- pasaje rutiere;
- poduri peste cursuri de apă;
- poduri pentru acces la terenuri agricole și pentru asigurarea deplasării animalelor sălbatice;
- podețe transversale;
- drumuri de acces la terenurile agricole;
- culoar de trecere ecologic.

Dotari ale VOSS

Pe traseul VOSS sunt propuse următoarele dotări:

1. O parcare de scurtă durată (eventual spațiu de servicii) care cuprinde: parcări pentru vehicule grele și autoturisme, grupuri sanitare publice, la km 6+425m (extravilan UAT Poplaca), care va fi realizată odată cu investiția.
2. Instalații de iluminat pentru toate podurile și intersecțiile de pe traseu, conform normelor specifice.

Noduri rutiere

În lungul acestui traseu, pentru a asigura o cât mai bună accesibilitate, precum și din configurația locală a drumurilor și tramei stradale intersectate se propune realizarea de intersecții denivelate, de tipul nodurilor rutiere, cu bretele de acces în și dinspre nod, unde intrarea respectiv ieșirea de pe centură se va face numai cu viraj de dreapta cu benzi dedicate. Aceste noduri rutiere asigură o conectivitate corespunzătoare cu întreaga zonă traversată. Vor fi amplasate câte un nod în fiecare UAT traversat.

Poziția și identificarea nodurilor rutiere

UAT-uri traversate	km inceput	km sfarsit	Pozitia	coborare / urcare la drum
UAT Cristian	0+000m	0+700m	0+000m,	desprinderea din DN7H(E81)
UAT Sura Mica	0+700m	1+025m		Nu sunt
UAT Cristian	1+025m	5+866,5m		Nu sunt
UAT Poplaca	5+866,5m	10+108m	7+725m	urcare+coborare spre DJ 106R (CF101074)

UAT-uri traversate	km inceput	km sfarsit	Pozitia	coborare / urcare la drum
UAT RASINARI	10+108m	12+539m	11+350m	coborare+urcare pe VOSS - legatura cu DJ 106A
UAT Sibiu	12+539m	15+885m	13+381m	coborare+urcare pe VOSS - legatura cu DJ 106D
UAT Cisnădie	15+885m	17+874m	16+650m, supratraversare str. Sibiului, loc. Cisnădie	coborare+urcare pe VOSS, din str.Sibiului loc. Cisnădie (DJ106C)
UAT Șelimbăr	17+874m	21+389,1m	21+389,096m, coborare la DN1, E68	DN1 (E68)
UAT Șelimbăr	0+000m	0+085m	0+085m	racordare cu str.Mihai Viteazul din loc. Șelimbăr

Intersecții cu cale ferată și linie de tramvai

Traseul VOSS va supratraversa prin pasaje rutiere: magistrala de cale ferată 200 (tronson Sibiu – Vințu de Jos) și linia de tramvai Rășinari – Sibiu.

UAT-uri traversate	Pozitia	Supratraversare
UAT Cristian	4+625m (ax CF)	CF210 (tronson Sibiu-Vintu de Jos) kmCF – 12+360
UAT Rășinari	11+300m (ax linie tramvai)	linie tramvai Rasinari-Sibiu

Intersecții cu drumuri agricole / drumuri de exploatare

Intersecțiile la nivel și denivelate vor asigura continuitatea drumurilor de exploatare intersectate de VOSS, prin realizarea drumurilor de exploatare în paralel și conexiuni sub VOSS.

UAT-uri traversate	Lungime drumuri agricole propuse (m)
UAT Sura Mica	271,8
UAT Cristian	4027,4
UAT Poplaca	1433,2
UAT Rășinari	4003,6
UAT Sibiu	3328,1
UAT Cisnădie	2077,4
UAT Șelimbăr	4122,8

Drumurile de legătură (agricole și de exploatare) noi, însumează o lungime totală de 19,26 km.

Cursuri de apă intersectate

Cursurile de apă cadastrate (aflate în administrarea Apelor Române) și necadastrate (administrate de UAT-uri) vor fi supratraversate de traseul VOSS cu poduri dimensionate corespunzător, conform normelor specifice.

UAT-uri traversate	Pozitia (nr.CF)	Denumire curs apa	cod cadastral
UAT CRISTIAN	4+191,63m	r.CIBIN	VIII-1.120.00
	5+436m	Valea - paraul Lupului	VIII.1.120.05
	5+866,5m	valea Poplăcii	necadastrat
UAT POPLACA	5+887m (CF105464)	curs apa	necadastrat
	7+700m (CF105463)	brat v.Poplacii	necadastrat
	7+995m (CF105326)	v.Poplacii	Necadastrat (drum exploatare si canal)
	8+350m (CF105320)	curs apa	necadastrat
	9+775m (CF105343)	curs apa	necadastrat
UAT RASINARI	11+225m	iaz Seviş	necadastrat
	11+291m	r. Sevis (Sebes)	VIII-1.120.09.00
	0+260m	r.Seviş (Sebeş)	VIII-1.120.09.00
	12+525	pr. Stezii	necadastrat
UAT SIBIU	0+060	iaz Seviş	necadastrat
UAT CISNADIE	17+864 (CF114293)	CCN116	canal (drum exploatare si canal)
UAT SELIMBAR	19+352m	r. Seviş (Sebeş)	VIII-1.120.09.00

Organizarea circulației feroviare – după caz

Nu este cazul.

Organizarea circulației navale – după caz

Nu este cazul.

Organizarea circulației aeriene – după caz

Nu este cazul.

Organizarea circulației pietonale

Nu este cazul

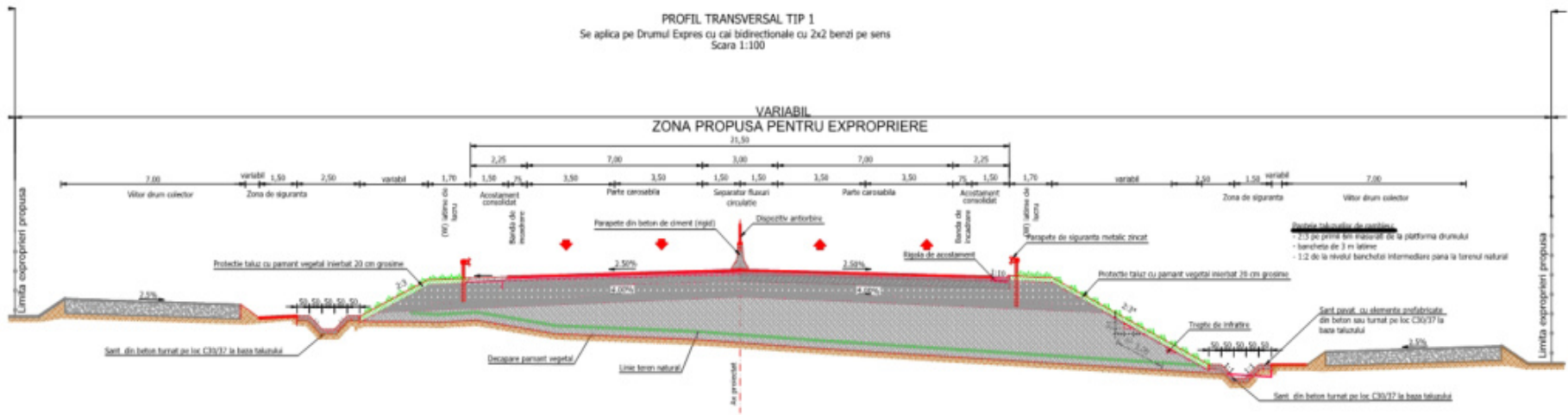
3.5 Zonificare funcțională – reglementări, bilanț teritorial, indicatori urbanistici

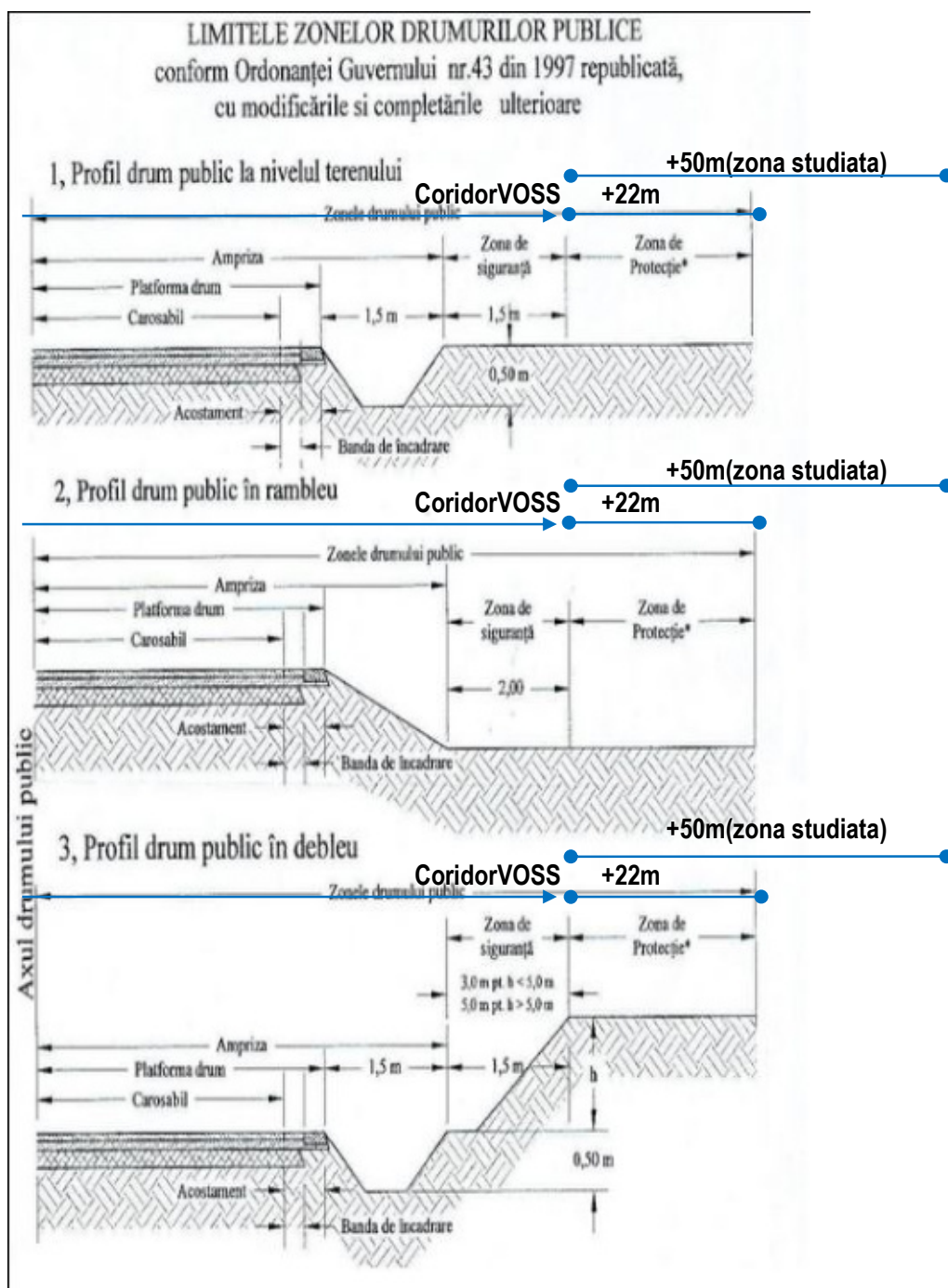
3.5.1 Zonificare funcțională - Reglementări

Suprafața de teren aferent VOSS este compusă din:

- coridorul VOSS (zona drum public fără zona de protecție), zona cu terenuri care se expropriează în condițiile legii
- zona de protecție VOSS, 22m (stânga-dreapta) măsurată de la limita coridorului VOSS
- zona studiată a drumului, respectiv 50m (stânga-dreapta) măsurată de la limita zonei de siguranță VOSS

Profilul transversal tip pentru coridorul VOSS, este prezentat mai jos:





Lățimea coridorului VOSS propus variază în funcție de configurația terenului natural (rambleu, debleu, pod, pasaj).

Culoarul propus pentru traseul VOSS (coridor VOSS) este grevat de interdicție totală de construcție, atât pentru construcții cât și pentru mijloace fixe (panouri publicitare) cu excepția elementelor tehnologice necesare pentru buna funcționare a șoselei (interdicție definitivă de construire = zona rezervată pentru construire VOSS). Sunt permise treceri inferioare, pasarele de traversare, cu avizul instituțiilor abilitate în acest sens.

În zona de protecție VOSS, 22m (stânga-dreapta) măsurată de la limita coridorului VOSS, se instituie interdicție temporară de construcție. Se admit lucrări de întreținere, modernizare, eficientizare energetică, și pentru protecția mediului, fără extinderea construcțiilor pe zona cu interdicție de construire. Lucrările se pot efectua numai cu acordul C.N.A.I.R.

Fac excepție investițiile de interes public în curs de implementare, derulate prin programe naționale, care nu afectează coridorul VOSS, dar interferează marginal cu zona de protecție fără a afecta siguranța circulației (Centru de tratare și pregătire a deșeurilor pentru valorificare materială finanțat cu fonduri europene prin PDD – Programul de Dezvoltare Durabilă).

Prin Planul Urbanistic Zonal se propune încadrarea VOSS în următoarele zone și subzone funcționale:

- U.T.R. **“CR” ZONA CĂI RUTIERE**,
SUBZONELE **“CCR”** – Coridor pentru calea rutieră și amenajări aferente
“DCR” – Dotări pentru căi rutiere

Principalele funcțiuni propuse ale zonei “CR” ZONA CĂI RUTIERE

Generalități-Characterul zonei

- Drum express pentru circulație rutieră

Legislația aplicabilă pe întreaga suprafață aferentă VOSS se subordonează legislației, normelor și normativelor drumurilor (OG nr.43/1997).

Autorizarea construcțiilor din zona drumurilor publice se emite în temeiul Ordinului nr.2031/2020 - privind aprobarea Procedurii de emitere a avizului Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru documentațiile tehnice, documentațiile tehnico-economice și documentațiile de urbanism ale terților, pentru obiectivele situate în zona infrastructurii de transport rutiere de interes național, feroviare și de metrou.

Zona drumului public cuprinde: ampriza, zonele de siguranță și zonele de protecție.

Utilizări admise:

“CCR”

- Căi de comunicație rutieră și construcțiile aferente;
- Alte dotări specifice pentru mentenanța căii rutiere

Fac parte integrantă din drum: ampriza și zonele de siguranță, podurile, podețele, pasajele denivelate, zonele de sub pasajele rutiere, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare, bretelele de acces, indicatoarele de semnalizare rutieră și alte dotări pentru siguranța circulației, spațiile de servicii sau control, spațiile cuprinse în triunghiul de vizibilitate din intersecții, terenurile și plantațiile din zona drumului, mai puțin zonele de protecție.

“DCR”

- Baze de întreținere pentru utilaje de intervenție la calea rutieră
- Parcaje, dotări sanitare și spații de repaus pentru utilizatorii căii rutiere
- Dotări specifice pentru parcaje
- Stații de alimentare cu carburanți și energie pentru autovehicule
- Alte dotări specifice pentru mentenanța căii rutiere

Utilizări admise cu condiționări:

- Pentru construcții existente, din afara “CCR”, care intră în zona de protecție a traseului VOSS, se admit lucrări de întreținere, modernizare, eficientizare energetică și de protecția mediului. Pentru aceste construcții este interzisă extinderea lor.
- Lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumului nu trebuie să:
 - o prezinte riscuri în realizare sau exploatare sau să fie surse de poluare,
 - o afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță).

Pentru construcțiile și amenajările din zona de protecție a drumului se va obține avizul organelor competente.

Utilizări interzise:

- Traficul cu utilaje agricole pe suprafața centurii VOSS
- Executarea oricăror lucrări care periclitează stabilitatea drumului, siguranța circulației sau modifică regimul apelor subterane ori de suprafață,
- Amplasarea de construcții și sau panouri publicitare în curbe și în intersecții pe suprafețele de teren destinate asigurării vizibilității, sau în orice zonă aferentă VOSS, cu excepția celor permise de legislația de profil pentru care se va obține obligatoriu acordul organismelor competente (administrator drum, poliție rutieră, autoritate locală, etc.)

- Obturarea vizibilității indicatoarelor rutiere prin amplasarea construcțiilor, instalațiilor, panourilor publicitare, plantațiilor rutiere și a oricăror alte obstacole;
- Neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;
- Executarea de construcții, înprejmuiți sau plantații care să provoace înzăpezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;
- Lucrări de terasament care pot să provoace scurgerea apelor meteorice pe parcelele vecine sau pe domeniul public ori care împiedică evacuarea și colectarea apelor meteorice.

3.5.1.2 CONDIȚII DE OCUPARE A TERENULUI

Staționarea autovehiculelor

- Este permisă doar în spațiile de parcare amenajate și avizate de organismele competente

3.5.2 Stabilirea destinației pentru terenurile din zona, cu stabilirea pe funcțiuni a categoriei de intervenție în spiritul valorificării potențialului existent și înlăturării disfuncțiilor

Toate terenurile din zona studiată rămân nemodificate din punct de vedere funcțional, cu excepția coridorului VOSS – culoar de expropriere propus prin prezentul PUZ. Acesta va primi categoria de folosință „drum”, după obținerea tuturor avizelor și acordurilor necesare.

3.5.3 Categoria de intervenție urbanistică în scopul potențialului existent și înlăturării disfuncțiilor

Funcțiunea predominantă a zonei nu se modifică. Realizarea șoselei cu siguranță va atrage interesul pentru dezvoltarea de investiții în zonă, fapt ce va genera lucrări de urbanism (PUZ-uri) ce vor modifica categoria de folosință a terenurilor din jur.

Potențialul existent al zonei este mare, iar asigurarea unei căi de circulație rapidă conectată cu rețeaua rutieră locală va genera o dezvoltare accelerată mai ales după darea în folosință a VOSS.

3.5.4 Bilanț teritorial

Bilanț teritorial Varianta Ocolitoare Sibiu Sud VOSS		
Denumire	Cantitate	U.M.
Suprafața totală afectată de coridorul VOSS (fără zona de protecție) – suprafața teren de expropriat	1.373.543,34 137,354	mp Ha
Suprafața zonelor de protecție (22m stânga-dreapta măsurată de la marginea drumului) – cu interdicție temporară de construire	2.374.552,85 237,455	mp Ha
Suprafața totală reglementată (Coridor VOSS +50m stânga-dreapta)	3.666.050,81 366,605	mp Ha
Lugime totală culoar – coridor VOSS	21.389,096 21,389	ml km
Lugime totală drumuri agricole noi	19.264,28 19,26	ml km

3.5.5 Indicatori urbanistici

“CR” ZONA CĂI RUTIERE,

SUBZONA “CCR” – Coridor pentru calea rutieră și amenajări aferente
POT, CUT – nu e cazul

SUBZONA “DCR” – Dotări pentru căi rutiere
Pentru amenajări / dotări complementare (spațiu de servicii)

POT_{propus} – max. 15%

CUT_{propus} – max. 0,3

Sef proiect / Verificat,
arh. Octavian LIPOVAN

Redactat,
arh. WINKLER Eniko
ing. SZOCS Angela

REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

afereant

PLAN URBANISTIC ZONAL - CONSTRUIRE VARIANTA OCOLITOARE SIBIU SUD “VOSS”

FAZA PRELIMINARA

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Rolul Regulamentului Local de Urbanism

Regulamentul Local de Urbanism are caracter de reglementare și cuprinde prevederi referitoare la modul de utilizare a terenurilor, de realizare și utilizare a construcțiilor pentru zona studiată.

2. Baza legală

La baza elaborării Regulamentului Local de Urbanism aferent Planului Urbanistic Zonal stau Regulamentul General de Urbanism aprobat prin HG 525/27.06.1996, Ghidul de aplicare al RGU, aprobat prin Ordinul nr.21/N/10.04.2000, Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările ulterioare și Regulamentul Local de Urbanism aferent Planului Urbanistic General al localităților, precum și prezentul Regulament Local de Urbanism aferent P.U.Z.

Planul Urbanistic Zonal, împreună cu Regulamentul Local de Urbanism aferent devin, odată cu aprobarea lor, acte de autoritate ale administrației publice locale, cu valoare juridică.

3. Domeniul de aplicare

Prezentul Regulament Local de Urbanism cuprinde norme obligatorii care stau la baza emiterii Certificatelor de Urbanism și a Autorizațiilor de Construire sau Desființare pentru construcțiile și instalațiile de orice fel ce se vor edifica sau desființa în zona studiată.

4. Caracterul zonei

- Drum express pentru circulație rutieră

Legislația aplicabilă pe întreaga suprafață aferentă VOSS se subordonează legislației, normelor și normativelor drumurilor (OG nr.43/1997).

Autorizarea construcțiilor din zona drumurilor publice se emite în temeiul Ordinului nr.2031/2020 - privind aprobarea Procedurii de emiterie a avizului Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor pentru documentațiile tehnice, documentațiile tehnico-economice și documentațiile de urbanism ale terților, pentru obiectivele situate în zona infrastructurii de transport rutiere de interes național, feroviare și de metrou.

Zona drumului public cuprinde: ampriza, zonele de siguranță și zonele de protecție.

Suprafața de teren aferent VOSS care se reglementează este compusă din:

- coridorul VOSS (zona drum public fără zona de protecție), și

- zona de protecție a drumului conform Ordonanței nr.43/1997 privind regimul drumurilor, respectiv 50m (stânga-dreapta) măsurată de la marginea drumului

Principalele funcțiuni propuse ale zonei “CR” ZONA CĂI RUTIERE,

se compune din următoarele subzone:

“CCR” – Coridor pentru calea rutieră și amenajări aferente

”DCR” – Dotări pentru căi rutiere

II. REGULI DE BAZĂ PRIVIND MODUL DE OCUPARE A TERENURILOR

1. Reguli cu privire la păstrarea integrității mediului și protejarea patrimoniului natural și construit

Autorizarea executării construcțiilor și amenajărilor pe terenurile reglementate, se supune prevederilor Legii 50/1991 (republicată), precum și tuturor prevederilor legale conexe acestei legi. Pentru zona de protecție a sitului arheologic, este necesar ca pentru toate lucrările care afectează solul sau subsolul să se solicite supraveghere arheologică.

2. Reguli cu privire la siguranța construcțiilor și la apărarea interesului public

Autorizarea lucrărilor de construcții de orice fel se va face cu respectarea normelor de protecția mediului și de protecție a sănătății și siguranței publice.

Autorizarea executării tuturor construcțiilor va ține seama de zonele de servitute și de protecție ale sistemelor de alimentare cu energie electrică, apă, gaze naturale conform prevederilor legale în vigoare.

În conformitate cu precizările din Studiul Geotehnic, la faza de autorizare a construirii se va solicita efectuarea unei expertize privind această porțiune de teren cu scopul de a stabili necesitatea execuției unui zid de sprijin în această zonă.

III. UTILIZAREA TERENURILOR

UTR “CR” ZONA CĂI RUTIERE, subzonele CCR + DCR

Utilizări admise:

”CCR”

- Căi de comunicație rutieră și construcțiile aferente;
- Alte dotări specifice pentru mentenanța căii rutiere

Fac parte integrantă din drum: ampriza și zonele de siguranță, podurile, podețele, pasajele denivelate, zonele de sub pasajele rutiere, tunelurile, construcțiile de apărare și consolidare, bretelele de acces, indicatoarele de semnalizare rutieră și alte dotări pentru siguranța circulației, spațiile de servicii sau control, spațiile cuprinse în triunghiul de vizibilitate din intersecții, terenurile și plantațiile din zona drumului, mai puțin zonele de protecție.

”DCR”

- Baze de întreținere pentru utilaje de intervenție la calea rutieră
- Parcaje, dotări sanitare și spații de repaus pentru utilizatorii căii rutiere
- Dotări specifice pentru parcaje
- Stații de alimentare cu carburanți și energie pentru autovehicule
- Alte dotări specifice pentru mentenanța căii rutiere

Utilizări admise cu condiționări:

- Pentru zone construite și pentru investiții de interes public finanțate cu fonduri europene, prin programe naționale, aflate în derulare, pentru care s-au emis certificate de urbanism pentru autorizarea construirii anterior elaborării PUZ-ului, care intră în zona de proiecte a traseului VOSS se admit: finalizarea lucrărilor conform proiectelor aprobate și lucrări de întreținere, modernizare, eficientizare energetică și protecția mediului a construcțiilor existente, fără extinderea construcțiilor pe zona cu interdicție de construire
- Lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumului nu trebuie să:
 - o prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare,
 - o afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță).

Pentru construcțiile și amenajările din zona de protecție a drumului se va obține avizul organelor competente.

Utilizări interzise:

- Traficul cu utilaje agricole pe suprafața centurii VOSS
- Executarea oricăror lucrări care periclitează stabilitatea drumului, siguranța circulației sau modifică regimul apelor subterane ori de suprafață,
- Amplasarea de construcții și sau panouri publicitare în curbe și în intersecții pe suprafețele de teren destinate asigurării vizibilității, sau în orice zonă aferentă VOSS, cu excepția celor permise de legislația de profil pentru care se va obține obligatoriu acordul organismelor competente (administrator drum, poliție rutieră, autoritate locală, etc.)
- Obturarea vizibilității indicatoarelor rutiere prin amplasarea construcțiilor, instalațiilor, panourilor publicitare, plantațiilor rutiere și a oricăror alte obstacole;
- Neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător.
- Executarea de construcții, împrejuriri sau plantații care să provoace înzăpezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;
- Lucrări de terasament care pot să provoace scurgerea apelor meteorice pe parcelele vecine sau pe domeniul public ori care împiedică evacuarea și colectarea apelor meteorice.

IV. PREVEDERI PRIVIND CONDIȚIILE DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

Caracteristici ale parcelelor (suprafețe, forme, dimensiuni):

CCR - Se vor respecta prevederile OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, zona de siguranță și zona de protecție a drumurilor precum și legislația conexă.

DCR – conform studiilor de specialitate

Amplasarea clădirilor față de aliniament

CCR - Se vor respecta prevederile OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, zona de siguranță și zona de protecție a drumurilor precum și legislația conexă.

DCR – conform studiilor de specialitate, dar nu mai puțin de 5,0m

Amplasarea clădirilor față de limitele laterale și posterioare ale parcelelor

CCR - Se vor respecta prevederile OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, zona de siguranță și zona de protecție a drumurilor precum și legislația conexă.

DCR – conform studiilor de specialitate, dar nu mai puțin de 5,0m

Amplasarea clădirilor unele față de altele pe aceeași parcelă

Conform normelor tehnice specifice, avizate și aprobate conform legii.

Distanța minimă dintre două clădiri izolate, aflate pe aceeași parcelă, va fi egală cu jumătate din înălțimea clădirii mai înalte, măsurată la cornișă în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin de 6,0 m.

Înălțimea maximă admisă

CCR - Se vor respecta prevederile OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, zona de siguranță și zona de protecție a drumurilor precum și legislația conexă.

DCR – conform studiilor de specialitate, maxim S/D+P+1

Aspectul exterior al clădirilor

Conform normelor tehnice specifice, avizate și aprobate conform legii

V. PREVEDERI CU PRIVIRE LA CIRCULAȚII ȘI ASIGURAREA ACCESELOR OBLIGATORII

CCR + DCR

Se vor amenaja intersecțiile pentru acces și ieșire de pe centura VOSS.

Sunt permise treceri inferioare, pasarele de traversare, cu avizul instituțiilor abilitate în acest sens.

Se vor realiza drumuri de exploatare paralele cu VOSS, care să preia și să asigure continuitatea drumurilor de exploatare existente.

Drumurile nou propuse vor folosi infrastructura laterală (drumuri de exploatare) până în zonele de acces aprobate, dacă o nouă documentație PUZ nu stabilește altfel.

VI. PREVEDERI CU PRIVIRE LA ECHIPAREA TEHNICO-EDILITARĂ

CCR + DCR

- Toate construcțiile vor fi racordate la rețelele publice de echipare edilitară existente, sau vor dispune de soluții de alimentare / funcționare în sistem local care respectă în totalitate legislația în vigoare, normele sanitare și de protecție a mediului, precum și prevederile Codului Civil.
- Echiparea edilitară se va face în baza studiilor de specialitate aprobate conform legii.
- Se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, TV, telefonie, curent, sau internet);

VII. PREVEDERI CU PRIVIRE LA AMENAJAREA DE PARCAJE, SPAȚII VERZI ȘI REALIZAREA DE ÎMPREJMUIRI

Staționarea autovehiculelor

DCR - Este permis numai în spațiul special amenajat în acest scop (parcare amenajată sau spațiu de servicii)

Spații libere și spații plantate

CCR - VOSS este un obiectiv utilitar caracterizat prin coridorul tehnic necesar circulației și prin surplusul de teren necesar pentru asigurarea pantelor maxime de admisie pentru circulația auto.

Toate suprafețele în afara coridorului de rulare vor fi spații verzi.

DCR – Toate spațiile neconstruite vor fi înierbate și plantate cu câte 1 arbore la fiecare 50mp.

Împrejmuiri și porți de acces

CCR - Se vor respecta prevederile OG nr.43/1997 privind regimul drumurilor, zona de siguranță și zona de protecție a drumurilor precum și legislația conexă.

DCR – conform studiilor de specialitate

VIII. COEFICIENȚI URBANISTICI

“CR” ZONA CĂI RUTIERE,

SUBZONA “CCR” – Coridor pentru calea rutieră și amenajări aferente

POT, CUT – nu e cazul

SUBZONA ”DCR” – Dotări pentru căi rutiere

Pentru amenajări / dotări complementare (spațiu de servicii)

POT_{propus} – max. 15%

CUT_{propus} - max. 0,3

Verificat,

arh. Octavian LIPOVAN

Întocmit,

arh. WINKLER Eniko