JUDEȚUL BUZĂU
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUZĂU
- REGISTRATURĂ GENERALĂ -
NR. 140.126
ZIUA 03 LUNA 09 ANUL 2026

PUNCT DE VEDERE TEHNIC

RĂSPUNS PRELIMINAR LA OBIECȚIUNILE VOX AUTOCENTER CONCEPT S.R.L.

Adresa nr. 125385/PM din 10.08.2026 | CF nr. 68754 Buzău

Către: Primăria Municipiului Buzău - Serviciul de Urbanism și Dezvoltare Urbană
Spre comunicare: VOX AUTOCENTER CONCEPT S.R.L., prin administrator [redacted]
Referitor la: Obiecțiunile nr. 125385/PM/10.08.2026 la actualizarea integrală a PUG, privind Strada Nouă, imobilul CF nr. 68754 și construcțiile autorizate prin A.C. nr. 21/04.03.2024
Data: 3 septembrie 2026

> **Se respectă fără echivoc dreptul la construire conferit de autorizația de construire în vigoare. În niciun moment nu se pune problema blocării activității legal autorizate a VOX AUTOCENTER CONCEPT S.R.L. ori a împiedicării realizării lucrărilor autorizate.** Dezvoltarea circulațiilor trebuie să susțină funcționarea societății, siguranța accesului și investițiile existente și viitoare.

Echipa elaboratoare a Planului Urbanistic General formulează prezentul punct de vedere tehnic preliminar, în vederea soluționării motivate a obiecțiunilor de către autoritatea competentă. Protejarea proprietății și a investiției autorizate se corelează cu obligația de a asigura o rețea de circulație funcțională pentru întreaga zonă.

Prezentul răspuns integrează **cerința expresă a ISU Buzău din adresa nr. 1106529/21.08.2026**, privind includerea în RLU a prevederilor P 118/1-2025 referitoare la acces, intervenție și salvare, inclusiv la căile de circulație. Aceasta trebuie reflectată în soluția urbanistică propusă.

Dreptul la construire și situația autorizată

Imobilul analizat este terenul de **1.800 mp, CF nr. 68754, T41 P717, strada Hangarului nr. 2H**. Autorizația de construire **nr. 21 din 04.03.2024** privește o hală service pentru mecanică, o hală service pentru tinichigerie și împrejmuirea parțială la drumurile de acces. Amplasamentele și accesele din documentația autorizată constituie date de bază ale analizei; terenul nu poate fi tratat ca o suprafață liberă, fără investiții și drepturi deja constituite.

Publicarea și consultarea proiectului de PUG nu suspendă, nu anulează și nu modifică prin ele însele autorizația de construire. Executarea lucrărilor cuprinse în autorizația valabilă nu se condiționează de acceptarea unui nou aliniament propus. Respectarea autorizației privește lucrările și condițiile efectiv autorizate, pe durata sa legală de valabilitate; eventualele lucrări suplimentare urmează procedurile proprii aplicabile.

Soluția urbanistică trebuie să păstreze posibilitatea utilizării normale a halelor, accesul clienților, aprovizionarea, manevrele și intervenția în caz de urgență. Conservarea clădirii, însoțită de pierderea unui acces indispensabil, nu ar reprezenta o protejare efectivă a investiției. Aceste relații vor fi verificate înaintea definitivării reglementării pentru amplasament.

Reglementările succesive și protejarea proprietății

În analiza obiecțiunilor trebuie deosebite actele aprobate de propunerile aflate în elaborare. Fiecare document produce efectele specifice statutului său juridic; simpla prezență a unui profil într-o planșă preliminară nu îl transformă într-o soluție aprobată și nu înlătură necesitatea justificării sale.

- **PUZ-ul aprobat anterior:** potrivit situației prezentate, acesta include terenul societății și prevede pe latura vestică un drum de 4,00 m. Reglementarea trebuie identificată în actul de aprobare și în planșa vizată, apoi confruntată cu situația autorizată și cu cerințele actuale de funcționare a zonei.
- **H.C.L. nr. 102/25.04.2024:** clasifică drumul public CF nr. 74905 ca stradă de categoria a IV-a, cu denumirea Strada Nouă. Clasificarea este un reper juridic relevant; ea nu certifică, singură, suficiența lățimii de 4,00 m pentru orice dezvoltare viitoare și nu exclude o modernizare justificată.
- **Documentația PUZ pentru CF nr. 56594, discutată în 2025:** în corespondența invocată se menționează profilul de 14,40 m din PUG preliminar și o propunere de reducere la 9,00 m pentru protejarea construcției VOX. Niciuna dintre aceste mențiuni nu ține locul verificării și aprobării unei soluții finale pentru întregul traseu.

Adresa nr. 125385/PM reiterează obiecțiunile privind aceeași proprietate și trimite la corespondența PUZ din 2025. Aceasta se va examina împreună cu documentele depuse la nr. 124486/PM din 06.08.2026, inclusiv răspunsul din octombrie 2025 privind ajustarea profilului pentru protejarea halei. Repetarea obiecțiunii impune un răspuns coerent asupra aceleiași situații.

Efectele PUG și justificarea unei eventuale rezervări

PUG nu transferă proprietatea, nu autorizează demolarea construcțiilor și nu realizează exproprierea. Orice dobândire de teren pentru infrastructură presupune procedura legală distinctă, cu respectarea art. 44 din Constituție. În același timp, o reglementare urbanistică poate influența utilizările viitoare și valoarea proprietății; de aceea, necesitatea, întinderea și proporționalitatea sa trebuie motivate.

Lipsa, în această etapă, a tuturor elementelor unui proiect de execuție ori ale unei proceduri de expropriere nu exclude planificarea unei circulații prin PUG. Ea nu justifică însă o rezervare nedelimitată sau fără funcție demonstrată. Trebuie precizate traseul complet, beneficiul public, alternativele și condițiile de implementare, la nivelul de detaliu adecvat documentației de urbanism.

H.C.L. nr. 102/25.04.2024 – clasificarea drumului și denumirea Strada Nouă.

Constituția României, art. 44 – garantarea proprietății și condițiile exproprierii.

Normele aplicabile străzilor și profilurile PUG

Pentru Strada Nouă, analiza directă se raportează la normele privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, aprobate prin Ordinul M.T. nr. 49/1998, cu completări aprobate, precum și la reglementările urbanistice aplicabile in raza UAT Mun. Buzău.

Ca referințe tehnice actualizate se vor avea în vedere si **SR 10144-1:2024 - „Străzi și amenajări pentru biciclete. Profiluri transversale. Cerințe de proiectare”** și **SR 10144-2:2024**, privind trotuarele, aleile pietonale și amenajările pentru biciclete. Aprobate de ASRO la 25.11.2024, acestea înlocuiesc STAS 10144/1-90, respectiv STAS 10144/2-91. Standardele actualizează referințele tehnice și se corelează cu reglementările obligatorii și cu documentațiile de urbanism aprobate; ele nu înlocuiesc Ordinul M.T. nr. 49/1998.

În situația analizată trebuie demonstrat dacă între limitele disponibile încap toate componentele necesare și dacă soluția deservește în siguranță traficul prognozat. **Verificarea privește profilul stradal complet**, inclusiv carosabilul, circulația pietonală și, după caz, amenajările pentru biciclete, staționarea și spațiile de siguranță. Soluția de modernizare trebuie corelată cu reglementările urbanistice în vigoare, cu profilele-tip propuse prin proiectul PUG și cu rolul străzii în rețea.

Normele pentru străzi urbane – dimensionare și corelare cu PUG și traficul.

ASRO: SR 10144-1:2024 - profiluri transversale; înlocuiește STAS 10144/1-90.

ASRO: SR 10144-2:2024 - amenajări pietonale și velo; înlocuiește STAS 10144/2-91.

Profilele standard urbane propuse prin PUG

Capitolul **C - Zonă căi de comunicație / circulații** al proiectului RLU prevede următoarele profile-tip. Lățimile reprezintă **profilul urban complet**, cu spațiile pentru circulație, siguranță și mobilitate nemotorizată. Valorile de mai jos sunt cele propuse prin PUG, distinct de standardele naționale citate anterior.

Categoria și rolul	Profil total	Parte carosabilă	Celelalte componente
I - magistrală Fluxuri majore	**34,00 m**	**21,00 m** 6 benzi × 3,50 m 3 benzi pe sens	Trotuare: 2 × 3,00 m Verde: 2 × 2,00 m Velo: 3,00 m
II - de legătură Între zone și cartiere	**25,00 m**	**14,00 m** 4 benzi × 3,50 m 2 benzi pe sens	Trotuare: 2 × 2,00 m Verde: 2 × 2,00 m Velo: 3,00 m
III - colectoare Preia traficul local	**17,00 m**	**7,00 m** 2 benzi × 3,50 m 1 bandă pe sens	Trotuare: 2 × 2,00 m Verde: 2 × 1,50 m Velo: 3,00 m
IV - locală Acces direct la parcele	**minimum 9,00 m**	**6,00 m** 2 benzi × 3,00 m Varianta de bază	Trotuare: 2 × 1,50 m Verde: inserții punctuale Velo: comun cu vehiculele

Varianta adaptată pentru categoria a IV-a: 5,50 m carosabil + două trotuare de câte 1,75 m = **9,00 m**, acolo unde țesutul existent permite. Capitolul C prevede minimum șase benzi pentru categoria I și una sau două benzi pentru categoria IV. Amenajarea concretă se verifică potrivit funcției străzii și cerințelor de siguranță.

Raţiunea urbanistică a dimensionării

Profilele propuse fundamentează rezervarea unui spațiu public complet și funcțional. Trotuarele, infrastructura velo, fâșiile verzi și spațiile de siguranță au funcții proprii, care trebuie asigurate împreună cu circulația auto. De exemplu, profilul colector de 17,00 m cuprinde 7,00 m carosabil și 10,00 m pentru trotuare, verde și biciclete. Limitarea analizei la lățimea carosabilului ar omite aceste necesități publice.

Ierarhia urmărită este: **acces la parcele - străzi locale - colectoare - străzi de legătură - magistrale - rețeaua teritorială**. Colectarea progresivă a traficului permite distribuirea fluxurilor și protejarea zonelor sensibile. Menținerea unor accese izolate și fără continuitate ar împiedica funcționarea acestei rețele și valorificarea legăturilor Drăgaica-Orbital-A7.

Aplicarea în ţesutul existent şi protejarea investiţiilor

Același RLU precizează expres: **„Profilele stradale transversale propuse vor fi aplicate acolo unde țesutul urban existent permite"** și menține prevederile PUZ/PUD aprobate în conformitate cu legea. Aceste dispoziții permit adaptarea fundamentată la situația construită, cu respectarea autorizației VOX. Obiectivul de modernizare și continuitate a rețelei se păstrează, iar traseul și profilul concret se stabilesc prin verificarea alternativelor și a funcționalității acceselor.

Sursa profilelor și a regulilor de aplicare: proiect RLU, capitolul C, generalități și reglementările pentru spațiul public din subzonele C1 și C2. O.G. nr. 43/1997, art. 9 - clasificarea funcțională a străzilor urbane.

Strada de 4,00 m: dimensionare, continuitate și intervenție

> **Profilul de 4,00 m prevăzut pe latura vestică nu asigură profilul urban complet propus prin PUG nici pentru deservirea locală, pentru care reperul este minimum 9,00 m.** Lipsa continuării și a unei amenajări de întoarcere indicate accentuează insuficiența pentru dezvoltarea cumulată a zonei. Menținerea configurației ca soluție definitivă nu poate fi susținută numai prin invocarea PUZ-ului anterior; se vor corela capacitatea, siguranța pietonilor, continuitatea și intervenția, cu respectarea condițiilor de aplicare în țesutul existent.

Această problemă este semnalată și în memoriul PUZ pentru CF nr. 56594, publicat în 2025, care descrie drumul existent de 4,00 m ca necesitând modernizare și un profil adecvat. Evaluarea de capacitate trebuie să includă traficul existent, activitatea de service, dezvoltările propuse, pietonii și vehiculele de intervenție. O lărgire izolată, urmată de un sector îngust sau de un capăt fără manevră, nu rezolvă deservirea zonei.

Cerința expresă a ISU Buzău pentru conținutul RLU

Prin **adresa nr. 1106529 din 21.08.2026**, Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Neron Lupașcu" al județului Buzău comunică UAT Municipiul Buzău punctul său de vedere pentru actualizarea integrală a PUG, în vederea obținerii avizului unic al Consiliului Județean Buzău. ISU solicită expres:

> „se vor include în regulamentul local de urbanism prevederi prin care să se asigure condiții de acces, intervenție și salvare în caz de incendiu, potrivit prevederilor Normativului privind securitatea la incendiu a construcțiilor, indicativ P 118/1-2025 (inclusiv cele referitoare la căile de circulație)".

Preluarea în RLU a condițiilor de acces și intervenție este cerută explicit de autoritatea de specialitate în procedura PUG. Soluția pentru Strada Nouă trebuie să permită respectarea lor pe întregul traseu. Invocarea profilului de 4,00 m din PUZ ori a categoriei a IV-a nu poate înlocui demonstrarea accesului efectiv al autospecialelor și a posibilităților de manevră și întoarcere.

P 118/1-2025: condițiile concrete de verificat

Normativul P 118/1-2025, aprobat prin Ordinul MDLPA nr. 267/2025 și intrat în vigoare la 8 mai 2025, stabilește la art. 2.6.2 condiții pentru accesul autospecialelor. Lățimea liberă de 3,50 m privește cumulativ construcții cu $h \leq 15$ m și un acces cu lungimea/adâncimea ≤ 30 m. Pentru $h > 15$ m sau acces > 30 m este prevăzută lățimea liberă de 7,00 m. Pentru căile înfundate cu lungimi mai mari de 100 m trebuie asigurat spațiu de manevră și întoarcere; gabaritul vertical liber este de minimum 4,20 m.

În aplicarea cerinței ISU, un acces de 4,00 m nu satisface cerința de 7,00 m atunci când se încadrează în ipotezele normate de mai sus. Și variantele locale cu 5,50-6,00 m carosabil trebuie adaptate dacă este necesar gabaritul liber de 7,00 m; lățimea totală a profilului include și trotuarele. Lungimea relevantă, gabaritele și întoarcerea se verifică pe întregul traseu. Adresa ISU cere condiții conforme de acces; ea nu stabilește un profil de 9,00 m ori 14,40 m pentru CF nr. 68754 și nu individualizează un traseu pe proprietatea VOX.

Aceste cerințe nu se invocă retroactiv împotriva A.C. nr. 21/04.03.2024. Art. 2 din Ordinul nr. 267/2025 prevede excepții tranzitorii, inclusiv pentru proiecte cu autorizații valabile la intrarea sa în vigoare. Regimul proiectului VOX se respectă; pentru amenajările și investițiile noi se verifică normele aplicabile fiecăreia.

P 118/1-2025, art. 2.6.2 – accesul autospecialelor de intervenție.

Ordinul MDLPA nr. 267/2025, art. 2 – dispoziții tranzitorii.

Circulații noi în sprijinul activității economice

Principiul aplicat și în cazul operatorilor industriali din municipiu este același: **nu se urmărește afectarea activității existente, ci rezolvarea problemelor de accesibilitate care pot compromite funcționarea și dezvoltarea acesteia.** Protejarea investițiilor presupune infrastructuri de circulație și mobilitate dimensionate pentru activitățile autorizate și pentru dezvoltările viitoare.

Presiunea asupra rețelei majore a municipiului

La scara sudului municipiului, datele de context utilizate în analiza de planificare indică un areal industrial existent de **aproximativ 300 – 350 de hectare**, dependent de **Bulevardul Industriei, pe direcția est si sud, acesta cu o lungime de aproximativ 3 km**, fără o legătură transversală nord-sud care să ofere o alternativă efectivă de descărcare pe acest sector. Deservirea acestui areal se concentrează pe acest bulevard și pe două intersecții terminale:

- **La vest:** Bulevardul Industriei – DN2B / Șoseaua Spătarului.
- **La est:** Bulevardul Industriei – Șoseaua Brăilei.

Dependența exclusivă a arealului industrial de această schemă de acces concentrează traficul greu, aprovizionarea și deplasările personalului în aceleași noduri. În lipsa unor circulații noi, dezvoltările suplimentare vor accentua presiunea asupra intersecțiilor existente și riscul unor **disfuncții majore și grave, atât pentru oraș, cât și pentru activitatea industrială existentă și planificată**.

Vecinătatea Centrului Expozițional Drăgaica: trafic și parcare

Vecinătatea Centrului Expozițional Drăgaica impune soluționarea integrată a circulației și a parcării în zonă. Fluxurile generate de vizitatori, expozanți și aprovizionare, în special în perioadele de evenimente și de afluență ridicată, trebuie corelate cu deplasările cotidiene și cu accesul la activitățile economice existente. Problemele actuale de trafic și parcare semnalate în zonă evidențiază necesitatea unei organizări care să înlăture aglomerația și dezordinea ce generează haosul prezent.

Soluția trebuie să coreleze legăturile rutiere și distribuirea fluxurilor cu parcaje organizate, accesibile și dimensionate pentru perioadele de vârf, trasee pietonale sigure și măsuri de gestionare a traficului în timpul evenimentelor. **Parcarea nu trebuie să blocheze carosabilul, accesele societăților ori căile de intervenție.** Capacitatea și amplasarea parcajelor se vor stabili prin analiza zonei, împreună cu administratorul centrului și serviciile municipale competente.

Prevederi RLU care susțin conectivitatea și organizarea parcării

Subzona C2 prioritizează închiderea inelelor de circulație și leagă autorizarea noilor investiții în zone slab dezvoltate de accesul la trama stradală de profunzime. Aceste reguli susțin dezvoltarea unei rețele continue și evitarea concentrării tuturor fluxurilor în câteva intersecții. Condiția privește noile dezvoltări și se corelează cu protejarea investiției VOX deja autorizate.

RLU oferă instrumente concrete pentru rezolvarea dezordinii de trafic și parcare din zona Drăgaica: C1 protejează continuitatea și accesibilitatea traseelor pietonale și interzice parcajele auto în subzona pietonală; C2 admite parcaje publice și recomandă parcaje de transfer de tip park&ride lângă noduri și stații de transport public. Parcajele de capacitate mare și lucrările care afectează circulația sunt condiționate de documentații și avize, cu asigurarea accesului la proprietăți, a intervenției și a funcționării utilităților. Organizarea parcării trebuie coordonată cu transportul public, traseele pietonale și velo și cu accesul în timpul evenimentelor.

Conectarea zonei Drăgaica la Orbital Buzău, A7 și drumurile naționale

Este necesară conectarea funcțională a zonei Drăgaica, inclusiv a Centrului Expozițional și a activităților economice din vecinătate, la viitorul Orbital Buzău, la Autostrada A7 și la toate direcțiile de ieșire din municipiu prin drumurile naționale actuale. Această conectare trebuie urmărită prin legături continue și dimensionate corespunzător, care să permită distribuirea traficului de vizitatori, aprovizionare și angajați și să reducă presiunea asupra intersecțiilor existente și a străzilor interioare.

La nivelul rețelei se vor asigura relațiile cu **DN2 / E85**, spre Urziceni-București și Râmnicu Sărat-Focșani; **DN1B**, spre Ploiești; **DN10**, spre Nehoiu-Brașov; și **DN2B**, spre Brăila-Galați. Pentru relația cu sudul teritoriului se va urmări și accesibilitatea către **DN2C**, prin racordurile existente ale rețelei, pe direcția Pogoanele-Slobozia. Legăturile locale trebuie corelate cu aceste direcții la scara întregii zone.

Obiectivul se corelează cu proiectul municipal **„Drum Orbital - Legătura A7 - Buzău"**, pentru ale cărui tronsoane 2, 3 și 4 studiul de fezabilitate și indicatorii tehnico-economici au fost aprobați prin **H.C.L. nr. 83/15.05.2026**. Soluția PUG pentru zona Drăgaica trebuie coordonată cu traseele, racordurile și etapele de realizare ale infrastructurii majore.

Conectarea se va realiza printr-o rețea ierarhizată de străzi locale, colectoare și artere principale, cu racorduri corespunzătoare la Orbital și la nodurile de acces la A7. Rolul fiecărei străzi, profilul și traseul se stabilesc potrivit traficului prognozat, cu protejarea acceselor și a funcționalității investiției VOX. **Rezolvarea traficului și a parcării din zona Drăgaica trebuie integrată cu aceste conexiuni teritoriale**, astfel încât dezvoltarea zonei să beneficieze efectiv de infrastructura majoră.

H.C.L. Buzău nr. 83/15.05.2026 - SF și indicatori pentru Orbital, tronsoanele 2, 3 și 4.
H.G. nr. 1154/2021 - rețeaua drumurilor naționale; direcțiile teritoriale menționate.

Beneficiul pentru VOX și pentru vecinătăți

O rețea coerentă poate îmbunătăți accesul clienților și furnizorilor, siguranța deplasării angajaților și timpul de intervenție în situații de urgență. Soluția trebuie să păstreze accesul la hale, manevrele și funcționarea incintei pe durata lucrărilor și după realizarea acestora. Dacă sunt necesare accese provizorii, ele trebuie să fie efective și disponibile legal înainte de afectarea unui acces existent.

Introducerea locuirii în vecinătate trebuie corelată cu activitatea de service legal autorizată. Se vor analiza zgomotul, fluxurile auto, amplasarea acceselor și, după caz, separările funcționale și zonele de protecție. Noile dezvoltări nu trebuie configurate astfel încât să creeze conflicte previzibile și să transfere ulterior asupra operatorului existent consecințele unei planificări necorelate.

> **Considerăm oportună diversificarea soluțiilor de circulație și mobilitate urbană, cu legături funcționale din zona Drăgaica spre Orbital Buzău, A7 și toate direcțiile de ieșire prin drumurile naționale, în beneficiul societății dumneavoastră, al cetățenilor buzoieni și al municipiului în ansamblu.** Alegerea traseelor trebuie să protejeze investițiile autorizate și să ofere continuitate și siguranță.

Alternativele de traseu și fundamentarea soluției

Necesitatea modernizării Străzii Noi nu stabilește automat direcția lărgirii și nici ocuparea terenului VOX. **Prioritatea analizei este evitarea construcțiilor autorizate și păstrarea funcționalității CF nr. 68754.** Propunerea de utilizare a terenului neconstruit ori a terenului care generează necesarul suplimentar de acces constituie o alternativă concretă care trebuie evaluată.

- **Utilizarea domeniului public existent:** se verifică limitele CF nr. 74905, lățimile reale și posibilitatea unui profil funcțional. Menținerea în aceste limite este preferabilă dacă poate asigura capacitatea, accesul pentru intervenții și siguranța necesare.
- **Deplasarea axului și lărgirea spre terenurile neconstruite:** se compară variantele care evită hala, împrejmuirea autorizată și spațiile operaționale. Disponibilitatea juridică, utilitățile și efectele asupra celorlalte proprietăți trebuie verificate; caracterul liber al terenului nu dovedește singur fezabilitatea.
- **Rețeaua internă a dezvoltării și accese alternative:** se examinează posibilitatea preluării traficului generat de noile investiții printr-o rețea proprie conectată coerent la străzile existente, fără concentrarea nejustificată a întregului necesar asupra frontului VOX.
- **Sens unic, profil diferențiat, continuitate și întoarcere:** se pot analiza numai în cadrul unui circuit efectiv și cu respectarea accesului pentru intervenții. Instituirea unui sens unic pe un drum înfundat nu rezolvă lipsa ieșirii, iar o întoarcere desenată pe proprietatea unui terț nu reprezintă o soluție disponibilă în lipsa unui drept de utilizare.

Capitolul C2 prevede, pentru realizarea arterelor de trafic, elaborarea prealabilă a PUZ care să detalieze traseul, profilele, nodurile, lucrările inginerești și spațiile de siguranță și protecție. Această etapă de detaliere susține transpunerea coerentă a rețelei planificate prin PUG și corelarea sa cu proprietățile și construcțiile existente.

Datele care trebuie prezentate comparativ

Planșa de detaliu, la scara **1:500 sau 1:1.000 nu este caracteristica nivelului PUG**.

Aceste teme se soluționează prin PUZ sau PUD, după caz, trebuie să suprapună limitele cadastrale ale CF nr. 68754, CF nr. 74905 și CF nr. 56594, construcțiile și accesele autorizate, axul, limitele profilului, componentele sale și coordonatele relevante. Suprafețele eventual afectate se vor determina pentru fiecare variantă; estimările din disputa PUZ din 2025 nu se transferă automat asupra proiectului PUG din 2026.

Nota tehnică și studiul de trafic/mobilitate vor explicita fluxurile existente și prognozate, categoria funcțională, capacitatea și motivele alegerii profilului, prin raportare la SR 10144-1:2024 și SR 10144-2:2024, în corelare cu normele obligatorii. **Se vor include fluxurile Centrului Expozițional Drăgaica, cererea de parcare și suprapunerea perioadelor de vârf cu activitatea societăților.** Analiza va urmări traseele complete către Orbital, nodurile A7 și ieșirile prin DN, inclusiv capacitatea intersecțiilor și funcționarea etapizată. Soluțiile de 4,00 m, 9,00 m și 14,40 m invocate se vor compara cu profilele-tip PUG corespunzătoare funcției stabilite; orice adaptare trebuie explicată prin componentele efectiv asigurate, siguranță și continuitate.

În piesele scrise ale RLU și în corelarea cu planșele se va evidenția modul de preluare a cerinței ISU nr. 1106529/21.08.2026. Fundamentarea va arăta condițiile de acces și intervenție, continuitatea și soluția de întoarcere, acolo unde aceasta este necesară. Simpla trimitere la normativ nu suplinește configurarea unei rețele care permite respectarea lui.

Aceeași adresă ISU solicită și includerea sintetică în RLU a prevederilor P 118/1-2025 privind amplasarea construcțiilor. Pentru investițiile de alimentare cu apă descrise în adresă – noile zone lotizate și reabilitarea sistemelor existente – ISU cere menționarea necesității solicitării autorizației de securitate la incendiu, cu trimitere la H.G. nr. 571/2016 și NP 133-2022, volumul I. Aceste cerințe vor fi corelate cu reglementările zonei și cu programarea infrastructurii edilitare.

> **O lărgire punctuală fără continuitate nu poate fundamenta singură afectarea unei investiții autorizate.** În același timp, protejarea acestei investiții nu presupune păstrarea neschimbată a unei rețele subdimensionate. Este necesară identificarea variantei care îndeplinește ambele obiective.

PUZ pentru CF nr. 56594 – memoriul și RLU publicate în 2025, inclusiv descrierea drumului de 4 m.

Răspuns la solicitările privind soluția urbanistică

- **1. Eliminarea oricărei afectări a CF nr. 68754:** se reține prioritatea protejării lucrărilor autorizate și a funcționării incintei. Se va reanaliza coridorul prin compararea variantelor; prezentul punct de vedere nu confirmă o eliminare deja operată și nici menținerea definitivă a traseului contestat.
- **2. Menținerea Străzii Noi în CF nr. 74905 și în categoria a IV-a:** clasificarea din 2024 nu certifică suficiența configurației de 4,00 m și nici păstrarea sa neschimbată. Proiectul RLU propune pentru deservirea locală un profil complet de minimum 9,00 m, cu aplicare în condițiile țesutului existent. Se vor verifica limitele disponibile, componentele profilului, continuitatea, întoarcerea și accesul pentru intervenții, cu protejarea lucrărilor autorizate.
- **3. Reproiectarea pe terenuri neconstruite sau pe terenul dezvoltării:** alternativa se va analiza expres, cu prioritate pentru evitarea construcțiilor și acceselor VOX, verificând întregul profil, racordurile și disponibilitatea terenurilor.
- **4. Consemnarea și motivarea soluționării:** obiecțiunile și răspunsul la fiecare solicitare trebuie reflectate în documentele consultării publice. Adresele privind același imobil se vor corela, cu identificarea expresă a fiecărei înregistrări.
- **5. Clarificarea înaintea aprobării:** contradicțiile trebuie soluționate și varianta motivată înainte de promovarea reglementării pentru amplasament. Cerințele din adresa ISU nr. 1106529/21.08.2026 vor fi preluate expres în RLU, cu corelarea pieselor scrise și desenate. Competența aprobării aparține autorității prevăzute de lege.

Prezentul punct de vedere privește adresa **nr. 125385/PM din 10.08.2026** și se corelează cu adresa **nr. 124486/PM din 06.08.2026**. Caracterul preliminar nu înlătură obligația autorității de a comunica răspunsul administrativ motivat în termenele legale. Documentele deja depuse vor fi utilizate fără solicitarea repetată a acelorași înscrisuri.

Reiterăm: dreptul la construire conferit de autorizația valabilă se respectă fără echivoc, iar activitatea VOX trebuie protejată. Profilele-tip de 34,00 m, 25,00 m, 17,00 m și minimum 9,00 m susțin o rețea urbană completă, ierarhizată și sigură, cu aplicare potrivit țesutului existent și cerințelor tehnice. Soluția pentru strada de 4,00 m trebuie să rezolve continuitatea și întoarcerea, cu respectarea cerinței exprese ISU nr. 1106529/21.08.2026. Modernizarea trebuie corelată cu rezolvarea traficului și parcării din zona Centrului Expozițional Drăgaica și cu legăturile către Orbital Buzău, Autostrada A7 și toate direcțiile de ieșire prin drumurile naționale.

Documente analizate: VOX AUTOCENTER CONCEPT.pdf, 14 pagini, corelat cu dosarul nr. 124486/PM/06.08.2026. Autorizația nr. 21/04.03.2024, planurile anexate și extrasul CF nr. 68754 au fost avute în vedere la individualizarea situației. Completare: adresa ISU Buzău nr. 1106529/21.08.2026, 1 pagină, al doilea punct pentru cerința citată. Completare: extrasul proiectului RLU, capitolul C - Zonă căi de comunicație / circulații, subzonele C1 și C2, cu profilele-tip și regulile aferente.

Din partea echipei elaboratoare a Planului Urbanistic General al municipiului Buzău

Șef proiect complex de urbanism, prof. univ. dr. arh. Florin Machedon

Șef proiect circulații și edilitare, inginer Eugen Ionescu

Director proiect, EMBA, Razvan Abagiu