JUDEȚUL BUZĂU
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUZĂU
- REGISTRATURĂ GENERALĂ -
NR. 140031
ZIUA 03 LUNA 09 ANUL 2026

PUNCT DE VEDERE TEHNIC

RĂSPUNS PRELIMINAR LA OPOZIȚIA COMUNĂ PRIVIND CIRCULAȚIILE PROPUSE PRIN PUG

Romconstruct AG • Integral • GPL • Nova Solar Impex

Către: Primăria Municipiului Buzău - Serviciul de Urbanism și Dezvoltare Urbană
Spre comunicare: S.C. ROMCONSTRUCT AG S.R.L.; S.C. INTEGRAL S.A.; GPL S.A.; S.C. NOVA SOLAR IMPEX S.R.L., prin reprezentanții legali
Referitor la: Opoziția comună înregistrată cu nr. 134521/PM din 25.08.2026, privind strada de categoria a II-a, cu profil de 25,00 m, propusă în planșa PD-11, zona Șoseaua Constanței
Data: 3 septembrie 2026

În niciun moment nu se urmărește afectarea, întreruperea sau încetarea activității societăților dumneavoastră. Protejarea activității industriale existente și asigurarea condițiilor pentru dezvoltarea acesteia reprezintă obiective esențiale ale PUG. Propunerile de circulație urmăresc rezolvarea problemelor grave de trafic din zona industrială existentă și viitoare, prin realizarea infrastructurii necesare funcționării, accesibilității și dezvoltării acesteia.

Ca urmare a opoziției comune formulate, echipa elaboratoare a Planului Urbanistic General al municipiului Buzău prezintă următoarele precizări tehnice. Documentul are caracter preliminar și fundamentează analiza din cadrul consultării publice; decizia administrativă și aprobarea documentației aparțin autorității administrației publice locale. Soluția concretă de traseu rămâne supusă analizei integrate, corelării și, după caz, ajustării.

Continuitatea producției și dezvoltarea industrială

Recunoaștem importanța incintelor industriale active, a investițiilor realizate, a locurilor de muncă și a contribuției societăților dumneavoastră la economia municipiului. Protejarea funcționării acestora reprezintă un criteriu esențial pentru compararea variantelor de circulație. Revitalizarea zonei industriale trebuie să susțină capacitățile productive existente, accesul la acestea și posibilitatea extinderii lor în condițiile legii.

În acest sens, vor fi avute în vedere construcțiile și instalațiile de producție, spațiile indispensabile de depozitare, fluxurile tehnologice, manevrele vehiculelor grele, aprovizionarea, expediția mărfurilor, accesul angajaților și intervenția în caz de urgență. Funcționalitatea unei incinte nu poate fi evaluată numai prin suprafața de teren intersectată de o linie pe planșă.

Această poziție exprimă obiectivul și criteriul de evaluare a soluției. Ea nu echivalează cu certificarea anticipată a unui impact cadastral nul al traseului publicat. Tocmai efectele semnalate de dumneavoastră impun verificarea suprapunerilor și examinarea variantelor care evită afectarea activității industriale.

Necesitatea unor circulații noi pentru zona industrială

Configurația avută în vedere în prezenta analiză este cea a unui areal industrial existent de **aproximativ 300 de hectare**, deservit de Bulevardul Industriei, cu o lungime de **aproximativ 3 km**, fără o legătură transversală nord-sud care să asigure o alternativă de descărcare a traficului pe acest sector. Deservirea rutieră a arealului analizat se concentrează pe acest bulevard și pe cele două intersecții de la extremități:

- **La vest:** intersecția Bulevardului Industriei cu DN2B / Șoseaua Spătarului.
- **La est:** intersecția Bulevardului Industriei cu Șoseaua Brăilei.

În această configurație, traficul de aprovizionare și distribuție, deplasările angajaților și celelalte fluxuri generate de activitățile industriale existente utilizează exclusiv acest sistem de deservire. Accesele în incinte și drumurile interioare nu înlocuiesc o legătură publică suplimentară cu rețeaua majoră. Presiunea se cumulează pe bulevard și în cele două noduri prin care zona se conectează la restul orașului și la rețeaua teritorială.

În condițiile creșterii fluxurilor industriale, lipsa unor circulații noi va accentua presiunea asupra celor două intersecții și riscul unor disfuncții majore și grave, atât pentru oraș, cât și pentru activitatea industrială existentă și planificată. Dezvoltarea unor noi capacități de producție, fără infrastructură suplimentară de circulație și mobilitate, va adăuga trafic acelorași noduri și va amplifica vulnerabilitatea întregului areal.

Consecințele pot include prelungirea timpilor de aprovizionare și livrare, întârzieri ale personalului, costuri logistice mai mari, reducerea predictibilității transporturilor și dificultăți de acces pentru intervenții. Un incident, lucrările de întreținere sau suprasolicitarea unei intersecții pot afecta simultan un număr mare de operatori economici, în lipsa unor rute alternative funcționale.

De aceea, protejarea activității industriale presupune și anticiparea nevoilor sale de mobilitate. Menținerea unei dependențe exclusive de bulevard și de cele două intersecții nu oferă, prin ea însăși, o garanție pentru continuitatea și competitivitatea industriei. Sunt necesare legături suplimentare, inclusiv pe direcția nord-sud, conexiuni între arterele existente și propuse și o distribuție mai echilibrată a fluxurilor în rețea.

Analiza la scara întregului municipiu și a teritoriului

Oportunitatea legăturilor noi trebuie evaluată la nivelul întregii rețele: continuitate, racorduri, capacitatea intersecțiilor, trafic de marfă, transport public, deplasări pietonale și velo ale angajaților și acces pentru intervenții. Vor fi comparate situația existentă, scenariul fără intervenții și variantele de dezvoltare, în raport cu activitățile actuale și cu investițiile planificate. Intensitatea efectelor, dimensionarea arterelor și etapizarea se fundamentează prin studiile de trafic și de specialitate.

Considerăm oportună diversificarea soluțiilor de circulație și mobilitate urbană și a conexiunilor în teritoriu, în beneficiul societăților dumneavoastră, al cetățenilor buzoieni și al municipiului în ansamblu. Soluția urmărită trebuie să asigure accesibilitate mai bună pentru industrie și să reducă presiunea asupra infrastructurii existente, fără transferarea nejustificată a traficului greu către zone rezidențiale.

Aspectele concrete semnalate de cele patru societăți

Opoziția comună indică următoarele interferențe ale traseului propus cu incintele funcționale, care trebuie verificate distinct, pe suport topografic și cadastral actualizat și prin raportare la organizarea reală a activității:

- **ROMCONSTRUCT AG S.R.L.:** afectarea atelierului de confecții metalice 1 și a stației de betoane pe o parcelă, respectiv a spațiilor de depozitare pe o a doua parcelă.
- **INTEGRAL S.A.:** afectarea unei hale de producție de aproximativ 700 mp, potrivit opoziției.
- **NOVA SOLAR IMPEX S.R.L.:** afectarea spațiilor de depozitare a materiilor prime, indicate ca indispensabile activității.
- **GPL S.A.:** afectarea unor spații de producție de peste 300 mp și a celor două rezervoare pentru materiile prime, cu riscul invocat de imposibilitate a continuării activității.

Aceste susțineri nu sunt tratate ca simple obiecții privind limitele proprietății. Ele privesc funcționarea tehnologică, siguranța exploatării și continuitatea producției. În cazul GPL S.A., poziția rezervoarelor, instalațiile aferente, accesele și distanțele de siguranță trebuie analizate cu specialiștii și instituțiile competente; o distanță generică față de împrejmuire nu poate substitui verificarea condițiilor efective de securitate.

Repoziționarea la minimum 20 m și solicitarea de eliminare

Solicitarea de mutare a traseului în afara incintelor, pe terenul agricol, la o distanță de minimum 20 m față de acestea, reprezintă o variantă concretă care va fi evaluată. Analiza va clarifica reperul de măsurare al distanței solicitate și va cuprinde întregul profil al străzii, nu doar axul acesteia, precum și racordurile, utilitățile, zonele de siguranță și de protecție și eventualele lucrări conexe.

Pentru această variantă vor fi verificate disponibilitatea și regimul juridic al terenurilor, continuitatea traseului, capacitatea și siguranța intersecțiilor, interferențele cu rețelele și cu alte proprietăți, relația cu dezvoltările viitoare și costurile implementării. Caracterul neconstruit al terenului este relevant pentru compararea impactului, dar nu confirmă singur fezabilitatea traseului. Vor fi urmărite cu prioritate variantele care evită construcțiile, instalațiile și spațiile indispensabile funcționării incintelor.

Solicitarea subsidiară de eliminare a tronsonului va fi examinată prin raportare la funcția sa în rețeaua de circulație și la existența unor legături alternative viabile. Eliminarea unei reprezentări grafice nu înlătură nevoia de accesibilitate a zonei. Renunțarea la tronson poate fi fundamentată numai printr-o soluție coerentă care răspunde acestei nevoi și nu agravează dependența de Bulevardul Industriei și de intersecțiile sale terminale.

> **Necesitatea unei legături noi nu justifică automat orice amplasament al acesteia.** Traseul trebuie fundamentat comparativ, cu evaluarea efectelor asupra fiecărei incinte. În această etapă nu se comunică nici menținerea definitivă a traseului publicat, nici acceptarea automată a distanței de 20 m sau a eliminării tronsonului.

Opoziția individuală ROMCONSTRUCT AG, înregistrată cu nr. 134520/PM din 25.08.2026, privește distinct strada de categoria a III-a, de 17,00 m, și extinderea pe CF nr. 64254, evaluată de societate la aproximativ 15 milioane euro. Aspectele sale vor fi corelate la scara rețelei, fără a confunda acest traseu cu strada de categoria a II-a, de 25,00 m, care face obiectul opoziției comune.

Ierarhia funcțională a circulațiilor din RLU propus

Extrasele din Regulamentul local de urbanism aferent PUG propus definesc următoarea ierarhie. Valorile sunt profile propuse în documentație, nu lățimi cadastrale deja individualizate pe proprietăți.

Categoria	Rol funcțional	Profil propus
I - magistrală	Preia fluxurile majore și conectează principalele zone urbane și intrările/ieșirile din oraș.	34,00 m / minimum 6 benzi
a II-a - de legătură	Asigură circulația majoră între zone funcționale, cartiere și arterele magistrale.	25,00 m / 4 benzi
a III-a - colectoare	Colectează traficul din zonele funcționale și îl conduce spre rețeaua de rang superior.	17,00 m / 2 benzi
a IV-a - locală	Asigură accesul direct la parcele și la funcțiunile locale cu trafic redus.	minimum 9,00 m / 1-2 benzi

Sursa: extrase RLU aferent PUG propus, cap. C „Zonă căi de comunicație / circulații", pct. 1-6.

Logica de funcționare presupune colectarea progresivă a traficului, de la parcele și străzi locale către colectoare, străzi de legătură, artere magistrale și conexiunile teritoriale, evitând descărcarea volumelor mari în zone sensibile sau predominant rezidențiale. Strada contestată trebuie verificată ca parte a unei legături între zone funcționale, cu racorduri și continuitate la nivelul municipiului.

Profilul de 25,00 m și adaptarea la situația din teren

Profilul-tip de 25,00 m exprimă alcătuirea funcțională propusă pentru strada de categoria a II-a. El nu reprezintă, prin simpla sa înscriere pe planșă, o preluare cadastrală definitivă de 12,50 m sau de 25,00 m din fiecare incintă. Totodată, caracterul de principiu al planșei nu justifică ignorarea suprapunerilor semnalate: dacă un coridor intră în conflict cu funcționarea incintelor, conflictul trebuie evaluat înaintea definitivării soluției urbanistice.

Subzona C2 din RLU propus prevede prioritatea închiderii inelelor de circulație, asigurarea accesului noilor investiții la trama stradală de profunzime și obținerea avizelor de specialitate. Același text prevede elaborarea prealabilă de PUZ pentru detalierea arterelor și precizează: „Profilele stradale transversale propuse vor fi aplicate acolo unde țesutul urban existent permite."

Aceste prevederi susțin examinarea deplasării traseului, a adaptării profilului în limitele legal admise și a etapizării. Soluțiile se verifică împreună cu celelalte observații, studiile de fundamentare și condițiile administratorilor și instituțiilor competente. Detalierea ulterioară nu poate fi folosită pentru a amâna rezolvarea unei incompatibilități de principiu deja identificate.

Proprietatea și nivelurile ulterioare de proiectare

PUG nu transferă proprietatea, nu constituie o decizie de expropriere și nu autorizează execuția străzii ori demolarea construcțiilor. Eventualele terenuri necesare se dobândesc prin procedurile legale aplicabile, cu respectarea drepturilor proprietarilor. Geometria exactă, suprafețele, utilitățile și etapizarea se fundamentează ulterior; proiectele de execuție și autorizațiile nu pot modifica, prin ele însele, reglementările urbanistice aprobate.

Regimul procedural și soluționarea observațiilor

Actualizarea PUG este analizată în cadrul procedurii aflate în derulare. Legea nr. 169/2026 privind Codul amenajării teritoriului, urbanismului și construcțiilor (CATUC), publicată în Monitorul Oficial nr. 661 din 10 august 2026, a intrat în vigoare la 25 august 2026. Art. 582 alin. (1) și (6) păstrează regimul legal de la inițiere pentru documentațiile demarate anterior. Actualizarea PUG Buzău, cu etape de consultare publică documentate încă din 2023, se înscrie în acest regim tranzitoriu; fundamentarea are în vedere Legea nr. 350/2001 și cadrul procedural aplicabil la inițiere.

În consecință, soluționarea opoziției comune va urmări, în mod corelat:

- **Verificarea efectelor asupra fiecărei incinte**, prin suprapunerea traseului cu limitele cadastrale, construcțiile, instalațiile, depozitarea, accesele și fluxurile tehnologice.
- **Compararea variantelor de traseu**, inclusiv repoziționarea pe teren agricol, la distanța solicitată, și evaluarea cererii de eliminare în raport cu alternativele de conectivitate.
- **Păstrarea funcționalității rețelei**, cu reducerea presiunii asupra celor două intersecții terminale ale Bulevardului Industriei și cu asigurarea deservirii dezvoltărilor viitoare.
- **Corelarea cu celelalte observații, studii și avize**, precum și cu reglementările în vigoare, investițiile documentate și condițiile tehnice, juridice și financiare de implementare.

Pentru clarificarea punctuală a suprapunerilor, este utilă punerea în comun a planurilor cadastrale actualizate, a situației construcțiilor și instalațiilor autorizate, a fluxurilor de exploatare și a documentelor privind extinderile. Analiza se va realiza cu luarea în considerare a înscrisurilor deja transmise, iar eventualele completări vor privi elementele tehnice necesare comparării variantelor.

> **Soluția concretă va fi comunicată după finalizarea analizei integrate, cu respectarea termenelor procedurale aplicabile.** Răspunsul va preciza traseul și profilul de principiu promovate, modul de evaluare a alternativelor, justificarea tehnică și urbanistică și măsurile de protejare a funcționalității incintelor. Prezentul punct de vedere nu reprezintă respingerea opoziției și nu consfințește un traseu definitiv.

Reiterăm că **nu se urmărește afectarea activității industriale, ci asigurarea condițiilor pentru continuarea și dezvoltarea acesteia**. Rezolvarea problemelor grave de trafic și protejarea operatorilor economici trebuie abordate împreună. Lipsa unor legături noi poate compromite accesibilitatea industriei existente și planificate și poate genera disfuncții majore pentru întregul oraș. Din această perspectivă, susținem diversificarea circulațiilor și a mobilității urbane și teritoriale, în beneficiul dumneavoastră, al cetățenilor buzoieni și al municipiului Buzău.

Repere documentare: opoziția comună nr. 134521/PM/25.08.2026; opoziția individuală Romconstruct nr. 134520/PM/25.08.2026, pentru corelări; extrasele RLU aferent PUG propus, cap. C și subzona C2.

Referințe publice: Primăria Buzău - documentația PUG și istoricul consultării.

CATUC, art. 582 - textul publicat al Legii nr. 169/2026, reprodus în baza legislativă.

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

