

<p>Adresa: MUNICIPIUL SALONTA  - Strada Marasesti nr 5 nr. cad. 101843  - Strada Republicii nr. 101, nr. cad. 113045  Judetul Bihor</p>	<p><b>Denumire proiect:</b></p>
<p>Beneficiar:  <b>S. C. CISTAN COMIMPEX SRL</b>  <b>MADARAS</b>  <b>Loc. Madaras nr. 336 Comuna</b>  <b>Madaras</b></p>	<p>“PUZ Reconvertie functionala din zona industriala in zona de locuinte colective si functiuni complementare strada Marasesti nr. 5 nr. Cad. 101843 Salonta”  ”Reglementare urbanistica si schimbare functionala din zona industriala in zona de locuit si functiuni complementare” strada Republicii nr. 101 nr. Cad. 113045 Salonta</p>

## STUDIU DE TRAFIC

### INTOCMIT CONFORM NORMATIVULUI PENTRU ELABORAREA STUDIILOR DE CIRCULATIE DIN LOCALITATI SI TERITORIUL DE REFERINTE

PENTRU FUNDAMENTAREA “PUZ Reconvertie functionala din zona industriala in zona de locuinte colective si functiuni complementare strada Marasesti nr. 5 nr. Cad. 101843 Salonta” si ”Reglementare urbanistica si schimbare functionala din zona industriala in zona de locuit si functiuni complementare” strada Republicii nr. 101 nr. Cad. 113045 Salonta.



<p>PROIECTANT GENERAL:</p>	
<p>PROIECTANT DE SPECIALITATE</p>	<p>sc edildrum construct srl</p>  <p>ORADEA, STR. IALOMITEI NR 1  BL. AN3 AP 4  TEL/FAX 0859/172321  JUD BIHOR  NR. INREG J05/1204/2004  COD FISCAL ROI 16580249</p>  <p>Quality Management System certification ISO 9001</p>  <p>Environmental Management System certification ISO 14001</p>

**PAGINA DE SEMNATURI**

Sef proiect: Arh. Ioana Ramona Maritan .....

Proiectant: Ing. Cristian Diaconescu .....

## **BORDEROU**

### **1. PIESE SCRISE - MEMORIU TEHNIC JUSTIFICATIV**

#### **1.1. INTRODUCERE**

- 1.1.1. Tema de proiectare
- 1.1.2. Date de recunoastere
- 1.1.3. Metodologia aplicata
- 1.1.4. Lista reglementarilor tehnice aplicate

#### **1.2. GENERALITATI**

- 1.2.1. Obiectul studiului
- 1.2.2. Incadrarea in zona de influenta
- 1.2.3. Informatii privind proiectul

#### **1.3. ANALIZA CRITICA A CIRCULATIEI EXISTENTE - DIAGNOZA**

- 1.3.1. Parametrii social - economici
- 1.3.2. Reteaua stradala existenta
- 1.3.3. Zonele generatoare si polarizatoare de trafic
- 1.3.4. Organizarea si desfasurarea circulatiei
- 1.3.5. Caracteristicile traficului existent
  - 1.3.5.1. Caracteristicile traficului - valori de trafic local
  - 1.3.5.2. Transportul in comun
- 1.3.6. Caracteristicile de structura si elementele geometrice ale strazilor
  - 1.3.6.1. Structura retelei stradale
  - 1.3.6.2. Incadrarea strazilor conform normelor privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane
  - 1.3.6.3. Caracteristicile profilului transversal
  - 1.3.6.4. Descrierile intersectiilor principale
  - 1.3.6.5. Amenajari pentru circulatia pietonilor si biciclistilor
  - 1.3.6.6. Puncte negre ale retelei
  - 1.3.6.7. Calculul capacitatii de circulatie al strazilor si intersectiilor

#### **1.4. PROGNOZA CIRCULATIEI**

- 1.4.1. Introducere
- 1.4.2. Metode de calcul
- 1.4.3. Generarea traficului

- 1.4.4. Distributia traficului
- 1.4.5. Repartitia modala a traficului
- 1.4.6. Fluxuri de circulatie
- 1.4.7. Transportul in comun

### **1.5. STRUCTURA, DIMENSIONAREA SI ORGANIZAREA SISTEMULUI DE CIRCULATIE - TERAPIA CIRCULATIEI**

- 1.5.1. Reteaua principala de strazi
- 1.5.2. Varianta optima a organizarii retelei de strazi
- 1.5.3. Traseele si profilurile arterelor de circulatie, amenajarea intersectiilor si a dotarilor  
specifice
- 1.5.4. Proiectarea structurii retelei de circulatie
- 1.5.5. Transportul in comun

### **1.6. MASURI SI PRIORITATI**

## **2. ANEXE**

- 2.1. Tabele privind masuratorile de trafic efectuate

## **1. MEMORIU TEHNIC JUSTIFICATIV**

### **1.1. INTRODUCERE**

Prezentul studiu de circulație a fost întocmit conform “Normativ pentru elaborarea studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență.

Studiile de circulație reprezintă documentații tehnico-economice și urbanistice care stabilesc caracteristicile traficului actual și viitor, structura rețelei de străzi, amenajările infrastructurilor rutiere, dotările specifice transporturilor precum și echiparea și organizarea sistemului de circulație.

Prezentul studiu de circulație este elaborat pentru proiecte de urbanism și amenajarea teritoriului respectiv pentru următoarele lucrări :

- **”PUZ Reversie funcțională din zona industrială în zona de locuințe colective și funcțiuni complementare”**, Municipiul Salonta, strada Marasesti nr. 5, nr. Cad. 101843, Județul Bihor.
- **”Reglementare urbanistică și schimbare funcțională din zona industrială în zona de locuit și funcțiuni complementare”**, Municipiul Salonta, strada Republicii nr. 101, nr. Cad. 113045, Județul Bihor.

Cerintele solicitate în tema de proiectare. Se cere efectuarea unui studiu de circulație având în vedere că se propun cele două zone propuse pentru reversie funcțională din zone industriale în zone de locuințe colective și funcțiuni complementare.

#### **1.1.1. Date de recunoaștere.**

Denumirea lucrării:

- **”PUZ Reversie funcțională din zona industrială în zona de locuințe colective și funcțiuni complementare”**, Municipiul Salonta, strada Marasesti nr. 5, nr. Cad. 101843, Județul Bihor.
- **”Reglementare urbanistică și schimbare funcțională din zona industrială în zona de locuit și funcțiuni complementare”**, Municipiul Salonta, strada Republicii nr. 101, nr. Cad. 113045, Județul Bihor.

Beneficiar: SC CISTAN COMIMPEX SRL

Proiectant General: SC SAPIENT DESIGN SRL

Proiectant de Specialitate drumuri: SC Edildrum Construct SRL Oradea

#### **INCADRARE ÎN LOCALITATE**

Zona studiată se află în partea centrală a Municipiului Salonta, în zona stației CF Salonta, într-un perimetru delimitat de străzile Republicii, Marasesti, Ion Creanga, Gheorghe Doja și Bolyai Janos.



Aspecte privind prevederile de realizare a investitiei (date extrase din memoriul de arhitectura).

Date introductive (PRELUATE DIN DOCUMENTATIA DE ARHITECTURA)

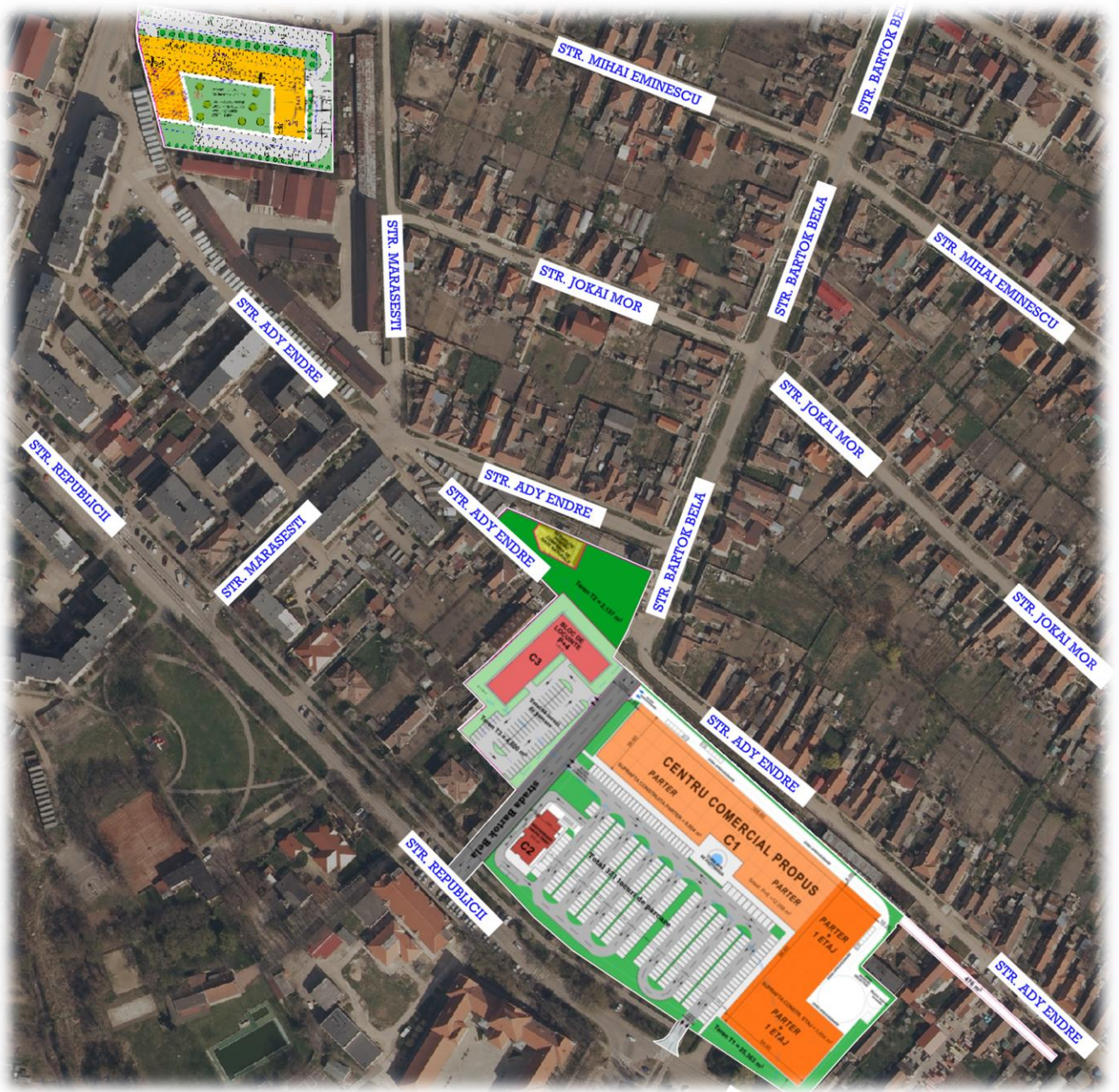


Fig. 3: Incadrarea in zona

**1.1.1.1. "PUZ Reconvertie functionala din zona industriala in zona de locuinte colective si functiuni complementare", Municipiul Salonta, strada Marasesti nr. 5, nr. Cad. 101843, Judetul Bihor.**

**1. Introducere**

**1.1. Date de identificare a documentatiei:**

- denumire proiect: RECONVERSIE FUNCTIONALA DIN ZONA INDUSTRIALA IN ZONA DE LOCUINTE COLECTIVE SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE
- beneficiar: CRISTAN COMIMPEX S.R.L. - reprezentant dl. Stana Gheorghe Horea
- elaborator: S.C. SAPIENT DESIGN S.R.L. – ORADEA
- data elaborarii: decembrie 2024

## **1.2. Obiectul lucrarii:**

- **Prevederile temei program, conditiile de amplasare si realizare :** La comanda beneficiarilor, prezenta documentatie trateaza **reconversia si reglementarea functionala**, ale unui teren situat in intravilanul mun. Salonta, cu suprafata de 7011 mp, **pentru schimbarea destiantiei conform celei aflate in imediata vecinatate a zonei studiate L3, prin reconversia functionala, din zona I.D.n. in zona functionala Lc3. Terenul studiat are in prezent un acces principal din str. Marasesti, nr. topo. 3073/26 - domeniu public al mun. Salonta respectiv 3073/79 parcela cu detinatia de drum conf. coala cartii funduare nr. 14125.**
- **De asemenea se propune reconversia intrgii zone afalata intre strazile Marasesti si Ion Creanga, din zona IDn-Industrie nepoluanta in zona de Restructurare, denumita prin prezenta documentatie RIDn.**

## **2. Incadrare in zona**

### **2.1. Concluzii ale documentatiilor deja elaborate:**

**Situarea obiectivului in cadrul localitatii, cu prezentarea caracteristicilor zonei / subzonei in care este inclus:**

- Conform PUG mun. Salonta, aprobat, terenul cu nr. cad. 101843 este intravilan, amplasat in **UTR I.D.n** = Zona unitatilor industriale nepoluante, depozite, conform PUG mun. Salonta. Partea de Sud a zonei studiate, respectiv terenul cu nr CAD 102414, este o zona de Industrie si depozitare nepoluante aflata intre zona L1 - Locuinte individuale si zona L3- Locuinte colective. Se considera oportuna restructurarea acestei zone astfel incat sa se integreze intre cele doua zone de locuire.

## **3. Situatia existenta**

### **3.1. Prezentarea zonei studiate ( amplasamentul):**

*- terenul studiat, cu nr. Cad. 101843, se afla intr-o zona cu activitatea de depozite nepoluante in imediata vecinatatea a zonei de locuinte colective .*

- **accesibilitatea la caile de comunicatie:**

**Terenul studiat are in prezent un acces principal la str. Marasesti, din nr topo 3073/26 aflat in posesia municipiului Salonta categoria de folosinta drum, sau nr. topo 3073/79 parcela cu detinatia de drum conf. coala cartii funduare nr 14125, atasatei prezentei documentatii.**

- **suprafata ocupata, limite, vecinatati:** Terenul pentru care s-a efectuat prezentul studiu, are o

suprafata de 7011 mp;

- la VEST – drum -domeniu public al mun. Salonta - nr. topo. 3073/26 - 3073/79
- nr cad.114299 - drum -domeniu plublic al mun. Salonta.

- la SUD – proprietate privata – nr. Cad. 102414 -CRISAN VASILE - incinta industrială subzona depozite nepoluante;

- la EST – proprietate privata – nr. Cad. 102414 -CRISAN VASILE - incinta industrială subzona depozite nepoluante;

- la NORD – proprietate privata - nr. Cad 114092 -SOCIETATEA COOPERTATIVA DE CONSUM SALCOOP SALONTA - nr. Cad.110388 COCIUBEI DUMITRU-DANIEL

- **suprafete de teren construite si suprafete de teren libere:**

In prezent, pe teren nu exista constructii:

- La nord: exista linie electrica aeriana;

- **caracterul zonei, aspectul arhitectural urbanistic:** zona este construita dens cu functiuni majoritare de servicii tehnice, comert, depozite nepoluante, locuire colectiva, locuinte individuale, incinte depozitare nepoluante.

- **tipul de proprietate asupra terenurilor, circulatia terenurilor:**

Terenul studiat este proprietate privata al persoanei juridice , astfel:

CF nr. 101843 – nr. cad. 101843 – proprietate privata – proprietar: CRISTAN COMIMPEX S.R.L.

Terenul studiat are o panta foarte lina, de 2,5 %, cu scadere de aprox. 1 m dinspre strada Marasesti spre zona de Est, pe o lungime de aprox. 88 ml.

### **3.2. CIRCULATIA TERENURILOR :**

#### **In prima etapa:**

- in aceasta etapa nu se propun schimburi sau modificari ale terenurilor din punct de vedere juridic.

### **3.3. Concluziile studiului geotehnic privind conditiile de fundare:**

Nu este cazul in aceasta etapa.

### **3.4. Echipearea existenta si gospodaria comunală:**

Pana in prezent, ca si echipare edilitara existenta:

- Pe teren - energie electrica,

- Pe strada Marasesti - apa, canalizare menajera, canalizare pluviala, energie electrica, fibra optica RDS.

## **4. REGULAMENT LOCAL DE URBANISM PENTRU TEREN STUDIAT - incinta in suprafata de 7011 mp - nr. cad. actual 101843 Salonta:**

Propunerile de ocupare si utilizare a terenurilor, precum si conditiile de realizare a constructiilor privind:

**obiectivele noi, solicitate prin tema-program:** Asa cum s-a precizat la capitolul **OBIECTUL LUCARII**, prin aceasta documentatie propunem *reconversia functionala din zona industrială si depozitare nepoluante in locuinte colective cu functiuni complementare si, reglementarea functionala a terenului cu nr. Cad. 101843.*

- *Se propun pastrarea acesului existen cu o ajustarea a gabaritului de acces pe parcela luata in studiu.*

- **ZONARE FUNCTIONALA PROPUASA: O ZONA UTR E3c ;**

**Zona functionala propusa, include drumuri /alei private, zone verzi, cladiri principale si cladiri anexa complementare functiunilor principale, sau cu rol tehnologic / edilitar.**

**4.1. ZONA FUNCTIONALA UTR L3c - Locuinte colective**

**UTILIZARI ADMISE:**

Locuințe colective

Funcțiuni terțiare

**UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI:**

- **Funcțiuni de învățământ prescolar sau învățământ complementar**
- **Funcțiuni de sănătate și asistență socială**
- **Comerț și alimentație publică la parterul imobilului aflat spre domeniul public**

Conversia funcțională în cazul locuințelor situate la parterul clădirilor existente cu condiția asigurării accesului direct din exterior. Diferența de nivel între teren și noua intrare va fi de maximum trei trepte. Eventuale diferențe de nivel până la cota parterului pot fi preluate doar în interior. Admisibilitatea deschiderii unui acces pe o fațadă nu e garantată, fiind determinată de configurația și arhitectura clădirii. Pentru activități cu acces public limitat / ocazional (birouri etc) se admite utilizarea accesului comun, cu acceptul locatarilor apartamentelor.

Elemente aferente infrastructurii tehnico-edilitare, cu condiția amplasării acestora în subteran sau în afara spațiului public.

Instalații exterioare (de climatizare, de încălzire, pompe de căldură etc) cu condiția ca în funcționare acestea să producă un nivel de zgomot care să fie inaudibil la nivelul ferestrelor vecinilor.

Garaje publice sau private sub și supraterane în clădiri dedicate cu următoarele condiții:

- (a) să nu ocupe exclusiv frontul spre spațiul public (să fie retrase spre interiorul parcelei cu minimum 8 m, sau să fie dispuse în spatele unui tract dedicat altor funcțiuni)
- (b) accesul autovehiculelor să se realizeze, acolo unde este posibil din străzi cu circulație redusă / secundare și să fie organizat astfel încât să nu perturbe traficul Activități de tip terțiar ale locatarilor desfășurate în interiorul locuințelor, fără ca acest fapt să implice o conversie funcțională – servicii profesionale sau manufacturiere, cu următoarele condiții:
  - (a) să se desfășoare în apartamentul în cauză în paralel cu funcțiunea de locuire
  - (b) suprafața utilă ocupată de acestea, în scopul desfasurarii activitatii de baza, să nu depășească 50 mp
  - (c) să implice maximum 5 persoane
  - (d) să aibă acces public limitat (ocazional)
  - (e) să nu producă poluare fonică, chimică sau vizuală
  - (f) activitatea (inclusiv depozitarea) să se desfășoare numai în interiorul locuinței

**UTILIZARI INTERZISE:**

Activități / servicii de tip industrial sau cvasiindustrial, poluante de orice natură, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat.

Depozitare en gros.

Depozitare de materiale re folosibile.

Comerț en detail în clădiri independente de tip supermarket, hypermarket (big box), mall etc.

Locuire de tip individual.

Constructii provizorii de orice natură.

Garaje în clădiri provizorii sau permanente independente amplasate în interiorul parcelelor.

Instalații tehnologice / utilaje exterioare, montate pe fațada dinspre spațiul public a imobilelor.

Publicitate comercială realizată cu nerespectarea regulamentului de publicitate stradala local, aprobat;

Reparația capitală, restructurarea, amplificarea (mansardarea, etajarea, extinderea în plan) în orice scop a clădirilor provizorii sau parazitare.

Sunt interzise lucrări de terasament și sistematizare verticală de natură să afecteze amenajările din spațiile publice sau de pe parcelele adiacente. Acestea se pot executa, daca particularitatile amplasamentului o impun, cu acordul proprietarilor direct afectati;

#### **CARACTERISTICI PARCELE - SUPRAFETE, FORME, DIMENSIUNI:**

In cazul unei lotizari ulterioare celei propuse prin prezenta documentatie de urbanism, se consideră construibile parcelele care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:

- (a) să aibă front la stradă
- (b) lungimea frontului la stradă să fie de mai mare sau egală cu 21 m
- (c) adâncimea este recomandat să fie mai mare decât frontul la stradă
- (d) suprafața să fie mai mare sau egală cu 800 mp
- (e) să aibă formă regulată

**Fac exceptie de la regulile de mai sus, loturile cu destinatie de drum, parcaje si zone verzi. Loturile propuse prin prezenta documentatie de urbanism, cu exceptia celor destinate drumurilor publice, se vor putea comasa ori diminua ca numar, cu conditia asigurarii accesului fiecarui lot rezultat, la un drum public, direct, ori prin servitute de trecere cu mijloace auto, cu piciorul si pentru asigurarea bransarii la utilitati publice.**

#### **AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT:**

- Se propune front la aliniamentul drumului public propus catre vest,
- Fata de drumul privat interior, vor respecta prevederile OMS 119 / 2014.

#### **AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR:**

- între cladirile situate in interiorul actualei limite de proprietate, distanta se va calcula pentru a se asigura insoirea minima a incaperilor de locuit proprii si invecinate, in conformitate cu art. 3 al OMS 119 / 2014 actualizat, dar nu va fi mai mica de h m între fatadele cu ferestre ale incaperilor de locuit ale cladirilor amplasate in regim izolat.

- retragerile fata de limitele laterale si posterioara vor respecta prevederile normativelor in vigoare (Codul Civil si respectiv OMS 119/ 2014), dar nu mai putin de 9 m sau sau mai mare sau egala cu h/2

- anexele tehnice si constructiile usoare pentru adapostirea bicicletelor si parcajelor la sol se vor amplasa cu respectarea Codului Civil si vor avea regim de inaltime parter, cu H max. 3,5 m de a CTA, cu conditia a se pastra o distanta minima de 3,5 m fata de fatadele cu ferestre ale incaperilor de locuit;

- in toate cazurile, se vor respecta pentru cladirile propuse, distantele de protectie /siguranta ale retelelor de utilitati aeriene si subterane existente pe terenul studiat si in imediata vecinatate a acestuia, in conformitate cu specificatiile avizelor eliberate de catre detinatorii de utilitati.

#### **CIRCULATII SI ACCESE:**

Autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă există acces direct la drumurile publice sau private, constituite prin documentatii de urbanism aprobate, sau prin servitute.

Se vor prevedea accese pietonale și carosabile de acces la garaje, conform normelor.

Accesul la drumurile publice se va face conform avizului și autorizației speciale de construire, eliberate de administratorul acestora - dupa caz.

Pentru amenajările curților cu rol pietonal și carosabile din interiorul parcelelor se recomandă utilizarea îmbrăcăminților permeabile.

## **STATIONAREA AUTOVEHICULELOR:**

### **Locuințe colective (multifamiliale):**

- 1 loc de parcare / apartament, pentru apartamente cu AU mai mică decât 100 mp
- 2 locuri de parcare / apartament, pentru apartamente cu AU mai mare decât 100 mp

**Comerț en detail:** - 1 loc de parcare la 35 mp suprafață de vânzare, pentru funcțiuni comerciale (magazine integrate parterului clădirilor multifuncționale, complexe, centre și galerii comerciale), dar minimum 2 locuri

de parcare

- 1 loc de parcare la 50 mp suprafață de vânzare, pentru funcțiuni comerciale cu număr redus de clienți (comerț specializat, produse care nu sunt de larg consum: anticariate, galerii de artă, desfacere de produse manufacturiere, desfacerea unor produse dedicate exclusiv unor anumite categorii profesionale sau de utilizatori etc)

**Unități de alimentație publică** (restaurante, cafenele, cantine etc), săli pentru festivități: un loc de parcare la 9 mp suprafață utilă a sălii de mese / sălii de festivități.

Atunci când se prevăd funcțiuni diferite în interiorul aceleiași parcele, necesarul de parcaje va fi determinat prin însumarea numărului de parcaje necesar fiecărei funcțiuni în parte.

Se admite staționarea / parcare a autovehiculelor în incintele clădirilor, cu condiția asigurării distanței de minimum 5 m (conform prevederi OMS 119 / 2014) de la cel mai apropiat parcaj la cladiri invecinate cu destinatia de locuire, în cazul în care vecinătățile au funcțiune rezidențială. Suprafețele verzi nu pot fi diminuate pentru amenajarea de spații de parcare. Se poate asigura necesarul de parcaje la subolul / demisolul cladirilor, ori in cladiri independente subterane / supraterane. Alternativ, se poate asigura staționarea autovehiculelor în clădiri sau pe terenuri dedicate, situate la o distanță de maximum 150 m de imobil, dacă pentru locurile necesare există un drept real de folosință.

**\*\*\* PENTRU LOCURILE DE PARCARE DIN CLADIRI SI PENTRU CELE AMENAJATE LA SOL, SE VOR RESPECTA MASURILE PREVAZUTE IN LEGEA NR. 101/2020 PENTRU MODIFICAREA ȘI COMPLETAREA LEGII NR. 372/2005 PRIVIND PERFORMANȚA ENERGETICĂ A CLĂDIRILOR , art. 13.1, referitoare la instalarea tubulaturii încastrate pentru cabluri electrice, pentru a permite instalarea într-o etapă ulterioară a punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice, corelat cu funcțiunea pe care o deserveșc locurile de parcare prevazute; De asemenea, se vor respecta prevederile legii nr. 280 /2023 privind accesul cu prioritate pentru femei gravide, precum și pentru persoane însoțite de copii cu vârsta de până la 5 ani, si nume: "Articolul 4: În spațiile de parcare aparținând entităților publice și private, precum și în spațiile de parcare organizate de către acestea, dacă numărul locurilor de parcare este mai mare de 10, vor fi amenajate, rezervate și/sau semnalizate minimum 4% din numărul total al locurilor de parcare, dar nu mai puțin de 2 locuri, pentru parcare mijloacelor de transport folosite de către femeile gravide, precum și de către persoanele însoțite de copii cu vârsta de până la 5 ani. Dacă numărul locurilor de parcare este mai mic de 10, dispozițiile prezentului articol nu se aplică."**

### **INALTIMEA MAXIMA ADMISA A CLADIRILOR:**

-S/D + P + 5 ;

-înălțimea maximă la cornișă nu va depăși 18 m, iar înălțimea totală (maximă) nu va depăși 22 m  
Depasiri punctuale admise cu maxim 3,5 m a inatimii maxime peste etaj 5 - pentru casa scarii si pentru echipamente tehnologice;

### **ASPECTUL EXTERIOR AL CLADIRILOR:**

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă aspectul lor exterior nu contravine funcțiunii acestora, caracterului zonei (hg 525/1996, art. 32) așa cum a fost el descris în preambul și peisajului urban.
- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă. (hg 525/1996, art. 32).
- firmele comerciale / necomerciale și vitrinele vor respecta reglementările cuprinse în regulamentul local de publicitate stradala al mun. Salonta.

#### **CONDITII DE ECHIPARE EDILITARA SI EVACUAREA DESEURILOR:**

Zona e echipată edilitar complet.

Toate clădirile se vor racorda pentru asigurarea utilităților necesare la rețelele edilitare publice.

Se interzice conducerea apelor meteorice spre domeniul public sau parcelele vecine.

Firidele de bransament și contorizare vor fi integrate în împrejurimi.

Se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc).

Parcela va dispune de un spațiu interior (eventual integrat în clădire) destinat colectării deșeurilor menajere, accesibil din spațiul public, cu condiția asigurării distanței de minimum 5 - 10 m (conform prevederi OMS 119 / 2014), de la cel mai apropiat punct de colectare deseuri, amenajat în afara cladirii, la cladiri invecinate cu destinatia de locuire.

#### **SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE:**

Pe ansamblul unei parcele, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 30% în cazul parcelelor comune și minimum 25% în cazul parcelelor de colț și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă). În cazul în care se prevăd garaje/parcaje subterane care depășesc amprenta clădirii, 50% din spațiile verzi reglementate se vor putea dispune la partea superioară a acestora.

Prin excepție, pe parcelele ce includ clădiri supraterane cu garaje / parcaje colective cu acces public, avînd minim 40% din suprafața construită desfășurată destinată acestora, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minim 15% din suprafața totală.

Spre stradă/spațiul public, în zonele de retragere față de aliniamente (grădina de fațadă), minim 60% din suprafețe vor fi organizate ca spații verzi.

Eliminarea arborilor maturi este interzisă, cu excepția situațiilor în care aceștia reprezintă un pericol iminent pentru siguranța persoanelor sau a bunurilor sau ar împiedica realizarea construcțiilor autorizate.

Se recomandă ca, în interiorul cvartalelor, mai ales în cazul în care locuirea e prezentă, spațiul neconstruit să fie utilizat pe principiul contractului de curte comună (spațiul neconstruit să fie folosit în comun, mai ales în scop rezidențial).

#### **IMPREJMUIRI:**

Împrejmuirile orientate spre spațiul public vor avea un soclu opac cu înălțimea maximă de 80 cm și o parte transparentă, realizată din grilaj metalic sau într-un sistem similar care permite vizibilitatea în ambele direcții și pătrunderea vegetației. Înălțimea maximă a împrejmuirilor va fi de 2,5 m. Împrejmuirile vor putea fi dublate de garduri vii.

Împrejmuirile spre parcelele vecine vor avea maximum 2,5 m înălțime și vor fi de tip transparent sau opac.

Porțile împrejmuirilor situate în aliniament se vor deschide fără a afecta spațiul public.

Tratamentul arhitectural al împrejmuirilor va fi corelat cu cel al clădirilor aflate pe parcelă.

Amplasarea împrejmuirii va respecta prevederile Codului Civil referitoare la zidul comun.

#### **PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI:**

- PENTRU PARCELELE COMUNE:

**POT MAXIM = 40%**

- Pentru parcele ce includ clădiri cu garaje/parcaje colective supraterane cu acces public, în care cel puțin 40% din suprafața construită desfășurată supraterană este destinată acestora:

**POT MAXIM = 60%**

ACEASTĂ REGLEMENTARE SE VA APLICA ȘI ÎN CAZUL EXTINDERII CLĂDIRILOR EXISTENTE SAU AL ADĂUGĂRII DE NOI CORPURI DE CLĂDIRE, **CALCULUL FĂCÂNDU-SE ÎN MOD**

**OBLIGATORIU PE ÎNTREAGA PARCELĂ, ÎN ÎNȚELEȘ URBANISTIC (conform L350 / 2001 -**

“dacă o construcție este edificată pe o parte de teren dezmembrată dintr-un teren deja construit, indicatorii

urbanistici se calculează în raport cu ansamblul terenului inițial, adăugându-se suprafața planșeelor existente la cele ale noii construcții”).

**COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI:**

PENTRU PARCELELE COMUNE:

**CUT MAXIM = 2.00**

- Pentru parcele ce includ clădiri cu garaje/parcaje colective supraterane cu acces public, în care cel puțin 40% din suprafața construită desfășurată supraterană este destinată acestora:

**CUT MAXIM = 2,4**

ACEASTĂ REGLEMENTARE SE VA APLICA ȘI ÎN CAZUL EXTINDERII, MANSARDĂRII, SUPRAETAJĂRII CLĂDIRILOR EXISTENTE SAU AL ADĂUGĂRII DE NOI CORPURI DE CLĂDIRE, **CALCULUL FĂCÂNDU- SE ÎN MOD OBLIGATORIU PE ÎNTREAGA PARCELĂ, ÎN ÎNȚELEȘ URBANISTIC (conform L350 / 2001 - “dacă o construcție este edificată pe o parte de teren dezmembrată dintr-un teren deja construit, indicatorii urbanistici se calculează în raport cu ansamblul terenului inițial, adăugându-se suprafața planșeelor existente la cele ale noii construcții”).**

**CONDITII DE ELIBERARE A AUTORIZATIEI DE CONSTRUIRE PENTRU LOTUL PROPUȘ:**

**I) Pentru loturile propuse pe zona functionala L3c:**

- 1) Autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă există posibilitatea racordării de noi consumatori la rețelele existente de apă, la instalațiile de canalizare și de energie electrică, la rețelele existente.

- 2) Se poate deroga de la prevederile alin. (1) cu avizul organelor administrației publice competente, dacă beneficiarul se obligă să prelungească rețeaua existentă, în cazul în care aceasta are capacitatea necesară, sau se obligă fie să mărească capacitatea rețelelor publice existente, fie să construiască noi rețele.

- 3) În cazul acordării unei derogări pe baza alineatului (2), autorizația de construire poate fi emisă în condițiile legii și numai după demararea procedurii de autorizare / autorizarea de către administrația locală sau de către furnizorii de utilități abilitați a lucrărilor de extindere / prelungire / realizare a rețelelor edilitare. După caz, în funcție de decizia administrației publice locale, finalizarea și recepționarea de către administrația locală sau de către furnizorii de utilități abilitați a lucrărilor de extindere / prelungire / realizare a rețelelor edilitare, se poate face până la recepția la terminarea lucrărilor a imobilului construit în baza unei autorizații de construire;

**II) Pentru lucrari de imprejmuire si sistematizare verticala, amenajare de zone verzi, drumuri de incinta si retele de utilitati de incinta, ori ingroparea / modificarea retelelor supraterane si subterane existente pe amplasament si in vecinatatea acestuia, Autorizatia de Construire se va elibera conform prevederilor legale, fara alte conditionari particulare.**

- 
- Soluții pentru reabilitarea ecologică și diminuarea poluării (după caz): - nu este cazul
  - **Asigurarea utilitatilor** (surse, rețele, racorduri) : Pentru asigurarea utilitatilor, propunem următoarea rezolvare:
    - **apa potabila** - bransare la rețea existentă pe str. Marasesti

- canalizare menajera
- canalizare pluviala

- bransare la retea existenta pe str. Marasesti
- bransare la retea existenta pe str. Marasesti

- curent electric
- agent termic

- bransament la retea existenta str. Marasesti
- bransare la retea termoficare din zona

#### **4.3. ZONA FUNCTIONALA PROPUA UTR RIDn - Restructurarea zonelor cu caracter industrial**

Unități industriale nepoluante aflate în general în proprietate privată, dispunând de suprafețe însemnate de teren, situate în locații importante pentru dezvoltarea orașului.

Prin PUG teritoriile industriale existente își păstrează destinația actuală. Până la elaborarea unei documentatii de urbanism in vederea restructurarii / schimbarii destinatiei terenurilor, intervențiile în aceste zone se vor conforma RLU aferent UTR IDn.

Restructurarea / schimbarea destinației terenurilor unităților industriale poate fi acceptată de către administrația publică locală.

Pentru schimbarea destinației acestor terenuri, dupa caz, se va elabora PUZ, sau se va aplica o Procedură de restructurare.

##### **UTILIZARI ADMISE:**

Structură funcțională mixtă incluzând:

- Locuire colectivă,
- Funcțiuni administrative,
- Funcțiuni de administrarea afacerilor,
- Funcțiuni financiar-bancare,
- Funcțiuni terțiare
- Funcțiuni de cult
- Funcțiuni culturale
- Funcțiuni de învățământ și cercetare,
- Funcțiuni de sănătate (cu caracter ambulatoriu)
- Funcțiuni de turism.

Locuirea va ocupa în mod obligatoriu între 30 și 70% din suprafața construită desfășurată totală (raportul optim între locuire și celelalte activități ar fi de 1:1). Parterele spre principalele spații publice vor avea funcțiuni de interes pentru public.

##### **UTILIZARI ADMISE CU CONDITIONARI**

Se admite conversia și restructurarea clădirilor industriale sau de alt fel existente pentru tipurile de activități admise, cu condiția integrării acestora în noua structură urbană.

Locuinte individuale:

- (a) elaborarea și aprobarea, în prealabil, a unui PUZ/PUD în vederea parcelarii

Garaje publice sau private sub și supraterane în clădiri dedicate cu următoarele condiții:

- (a) să nu ocupe exclusiv frontul spre spațiul public sau să fie dispuse în spatele unui tract dedicat altor funcțiuni.
- (b) se recomanda ca accesul autovehiculelor să se realizeze din străzi cu circulație redusă și să fie organizat astfel încât să nu perturbe traficul.

Spălătorii auto, cu următoarele condiții:

- (a) activitatea de spălătorie nu este însoțită, pe aceeași parcelă, de activități precum service auto, tinichigerie, vopsitorie sau alte servicii tehnice asemănătoare;

- (b) numărul boxelor/ spațiilor destinate spălării este limitat la unul singur. Nu se admit extinderi ale unităților existente;
- (c) există posibilitatea parcurii pentru clienții aflați în așteptare;
- (d) spălătoria se află la o distanță minimă de 15 m față de orice fereastră a unei locuințe;
- (e) elaborarea și aprobarea, în prealabil, a unui PUD în vederea organizării acceselor și funcțiilor pe parcelă.

#### **UTILIZARI INTERZISE:**

Activități / servicii de tip industrial sau cvasiindustrial, poluante de orice natură, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat.

Depozitare en gros.

Depozitare de materiale re folosibile.

Comerț en gros.

Comerț en detail în clădiri independente de tip supermarket, hypermarket (big box), mall etc.

Comerț și alimentație publică practicate prin deschideri în vitrine / ferestre.

Garaje în clădiri provizorii sau permanente independente amplasate în interiorul parcelelor.

Elemente supraterane independente ale infrastructurii tehnico-edilitare dispuse pe spațiul public.

Ansambluri monofuncționale rezidențiale.

Constructii provizorii de orice natură.

Instalații tehnologice / utilaje exterioare, montate pe fațada dinspre spațiul public a imobilelor.

Publicitate comercială realizat, cu nerespectarea regulamentului de publicitate stradala local, aprobat;

#### **AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE ALINIAMENT:**

În conformitate cu PUZ / PUZ de restructurare.

#### **AMPLASAREA CLADIRILOR FATA DE LIMITELE**

##### **LATERALE SI POSTERIOARE ALE PARCELELOR:**

Cu excepția situațiilor unde clădirile se înscriu într-un front construit existent – când acestea se vor alipi limitelor laterale (calcanelor), – retragerea față de limitele laterale ale parcelelor va fi mai mare sau egală cu jumătate din înălțimea clădirilor, măsurată la cornișa superioară sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin de 4,5 m.

Retragerea față de limitele posterioare ale parcelelor va fi mai mare sau egală cu înălțimea clădirilor, măsurată la cornișa superioară sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin de 9 m.

În toate cazurile se vor respecta prevederile Codului Civil și ale OMS 119 / 2014 privind însoțirea incaperilor de locuit.

#### **INALTIMEA MAXIMA ADMISA A CLADIRILOR:**

În conformitate cu PUZ / PUZ de restructurare.

#### **SPATII LIBERE SI SPATII PLANTATE:**

Pe ansamblul unei parcele, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minim 30% din suprafața totală și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă). În cazul în care se prevăd garaje/parcaje subterane care depășesc amprenta clădirii, 50% din spațiile verzi reglementate se vor putea dispune la partea superioară a acestora.

Spre stradă / spațiul public, în zonele de retragere față de aliniamente (grădina de fațadă), minim 60% din suprafețe vor fi organizate ca spații verzi.

Eliminarea arborilor maturi este interzisă, cu excepția situațiilor în care aceștia reprezintă un pericol iminent pentru siguranța persoanelor sau a bunurilor sau ar împiedica realizarea construcțiilor autorizate.

**PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI:**

Pentru clădirile comune:

POT maxim = 60%

Pentru nivelele cu destinație de locuire AC maximă = 40% x St (suprafața terenului)

pentru parcelele comune și respectiv AC maximă = 50% x St pentru parcelele de colț

Pentru clădirile situate în poziții particulare și pentru destinații / utilizări speciale (conform listei de activități admise / admise cu condiționări) POT se va stabili prin PUZ de restructurare, în funcție de cerințele programului arhitectural și de poziția urbană.

**COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI:**

Pentru clădirile comune:

CUT maxim = 2,8

Pentru clădirile situate în poziții particulare și cu destinații / utilizări speciale (conform

listei de activități admise / admise cu condiționări) CUT se va stabili prin PUZ de restructurare, în funcție de cerințele programului arhitectural și de poziția urbană.

**BILANT TERITORIAL ZONA STUDIATA**

<b>Zona functionala</b>	<b>existent</b>		<b>propus</b>	
UTR IDn	31 922 mp	100 %	0	0%
UTR L3C - propus	0	0%	7 011 mp	21,96 %
UTR RIDn - propus	0	0%	24 911 mp	78,03%

**5. Surse de finantare: Investitie privata, cu urmatoarele exceptii:**

**NU ESTE CAZUL**

**6. Consecintele realizarii obiectivelor propuse: Cresterea nivelului economic si calitatii urbanistice ale zonei, revitalizarea perimetrului prin intermediul functiunilor propuse, crearea de noi locuri de munca;**

-realizarea unei dezvoltari urbane corelata cu legislatia în vigoare și cu tendintele de dezvoltare urbana ;

-inlaturarea zonei industriale dintr-o zona cu potential de dezvoltare - prin implementarea investiției propuse se va realiza o ameliorare semnificativă a peisajului urban din zona studiată, fiind eliminat aspectul de cladiri dezafectate si teren neingrijit pe care amplasamentul il are în prezent.

-utilizarea spatiului cat mai functional posibil pentru o investitie profitabila

**7. BILANT TERITORIAL**

**8. INDICI REZULTATI DIN MOBILAREA PREZENTATA pt. Nr. CAD 101843 :**

**S total teren studiat = 7011 MP;**

**S TEREN ZONA L3c PROPUSA = 7.011,00 MP;**

Coeficientii POT si CUT se aplica la intreaga suprafata a terenului existenta.

## **BILANT TERITORIAL pt mobilarea prezentata - nr. CAD 101843**

Constructii	2 233 mp	31,84 %
Alei carosabile / parcuri in incinta	2 123 mp	30,28 %
Alei pietonale	456 mp	6,50 %
Spatii verzi	2 199 mp	31,36 %
din care pe sol natural	2 199 mp	100 %
S totala teren	7 011 mp	100 %

## **INDICATORI TEHNICI pt mobilarea prezentata - nr. CAD 101843**

Sc	2 233 mp
Sd	12 600 mp
din care parter comercial	435 mp
Nr. total locuri de parcare	135 locuri
POT	31,84 %
CUT	1,80
Regim maxim de inaltime	P+5
Numar aproximativ de apartamente	130

### **Retrageri propuse:**

- minim 9 m de la limitele de laterale si posterioare, dar nu mai putin de H/2, pentru cladiri principale;
- cladirea, cladirile se vor amplasa in aliniament, in fornt discontinu (deschis).
- intre cladirile situate in interiorul actualei limite de proprietate, distanta se va calcula pentru a se asigura insorirea minima a incaperilor de locuit proprii si invecinate, in conformitate cu art. 3 al OMS 119 / 2014 actualizat, dar nu mai putin de H m intre fatadele cu ferestre ale incaperilor de locuit ale cladirilor.
- anexele tehnice si constructiile usoare pentru adapostirea bicicletelor si parcajelor la sol se vor amplasa cu respectarea Codului Civil si vor avea regim de inaltime parter, cu H max. 3,5 m de a CTA, cu conditia a se pastra o distanta minima de 5 m fata de fatadele cu ferestre ale incaperilor de locuit;
- in toate cazurile, se vor respecta pentru cladirile propuse, distantele de protectie /siguranta ale retelelor de utilitati aeriene si subterane existente pe terenul studiat si in imediata vecinatate a acestuia, in conformitate cu specificatiile avizelor eliberate de catre detinatorii de utilitati.

**1.1.1.2. "Reglementare urbanistica si schimbare functionala din zona industriala in zona de locuit si functiuni complementare", Municipiul Salonta, strada Republiciintr. 101, nr. Cad. 113045, Judetul Bihor.**

## **1. Introducere**

### **1.1. Date de identificare a documentatiei:**

- denumire proiect: **REGLEMENTARE URBANISTICA SI SCHIMBARE FUNCTIONALA DIN ZONA INDUSTRIALA IN ZONA DE LOCUIT SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE**

- beneficiar: s.c. CISTAN COMIMPEX s.r.l. ,CUI 5731192

- amplasament : Jud. Bihor , Loc. Salonta ,str. Republicii, nr. 101 , nr .cad. si CF 113045

- elaborator: S.C. SAPIENT DESIGN S.R.L. – ORADEA

- data elaborarii: Iunie 2025

## **1.2. Obiectul lucrarii:**

**Prevederile temei program, conditiile de amplasare si realizare :** La comanda beneficiarilor, prezenta documentatie trateaza **reglementarea urbanistica si functionala**, ale terenului situat in intravilanul mun. Salonta , nr. cadastral 113045 , **prin modificarea totala a terenului, din zona L1 si In , in zona functionala Lc ,Et si Va propusa, conform prezentului regulament.**

Prezenta lucrare, este situata in zona de Nord-Vest a municipiului Salonta, aflat intre strada Republicii si str. Ady Endre, terenul studiat are suprafata masurata in Cf de 33950 mp si este in proprietatea S.C. CISTAN COMIMPEX S.R.L. ,CUI 5731192, iar in cartea funciara avem trecut un drept de servitute de trecere a conductelor supraterane de apa pluvial asupra terenului cu nr topo 18676/15 ,pe toata durata de existenta a capacitatii , in favoarea Primarie Salonta ,avand si 1790,50 mp din terenul studiat care se afla in proprietatea Municipiului Salonta ,conform HCL nr. 102 din 30.04.2024 ,impreuna cu cladirea C16 in totalitate si ½ din cladirea C9 , in vederea prelungirii strazii Bartok Bela care va traversa terenul care face subiectul acestui studiu.

Pe terenul studiat a functionat in urma cu cativa ani un abator, care a devenit nefunctional iar in momentul de fata ,se demoleaza constructiile existente , conform cu autorizatiei de desfiintare nr. 13 din 10.02.2025 ,emisa de Consiliul Judetea Bihor , pastrand totusi doua constructii si anume corp C23 (statie de distributie gaz metan) si corp C26 (turn de apa) .

## **Incadrare in zona**

### **1.1. Concluzii ale documentatiilor deja elaborate:**

**Situarea obiectivului in cadrul localitatii, cu prezentarea caracteristicilor zonei / subzonei in care este inclus:**

- Conform PUG mun. Salonta, in temeiul reglementarilor documentatiei de urbanism nr. 14238 /15600- 1995, 1999 / 2007 , aprobat cu HCL nr. 4, 198,211, 207, din

20.01.2000,28.11.2013,17.12.2015,2018 cu HCL nr. 260 / 2021, 1008 / 2021, terenul studiat cu nr. cadastral 113045 , este intravilan si amplasat dupa cum urmeaza:

- o zona mica din teren aflata in partea de nord ( la intersectia str. Bartok Bela cu str. Ady Endre) este amplasat partian in zona **UTR3 - L1** = Locuinte individuale existente (desi de o perioada lunga de timp a functionat ca si zona functional **In** – Zona industrial );

- cea mai mare parte de teren , aflata intre strazile Ady Endre si str. Republicii , este situata in **UTR6 – In –zona industrial** .

In apropierea terenului studiat , in partea de sud-vest, la aprox. 200m , pe terenul cu nr cad 101596 , cu acces din Strada Regele Carol , avem o constructie existenta recent realizata (hypermarket Kaufland) , avand la baza PUZ cu HCL 139 / 30.06.2022 , UTR S1 subzona mixta, cu regim de construire punctual si inaltimi maxime de P+3 niveluri ;

## **2. Situatie existenta**

### **2.1. Prezentarea zonei studiate ( amplasamentul):**

- *terenul studiat* cu nr. cadastral 113045 , a fost intre anii 1927 – 2008 , folosit ca si zona industriala , aici functionand un abator cu renume si traditie in zona.

- **accesibilitatea la caile de comunicatie:**

**Terenul studiat are acces auto si pietonal din str. Republicii, str. Bartok Bela si strada Ady Endre .**

- **suprafata ocupata, limite, vecinatati:**

Steren studiat nr cad 113045 = 33950 mp

Vecinatati :

- la N – domeniu public al mun. Salonta - str. Ady Endre si strada Bartok Bela ;

- la N-V – nr cad 107438 domeniu public al mun. Salonta – Gradinita si domeniu privat, terenuri cu locuinte individuale , nr cad 112607 ;

- la S-V – domeniu public al mun. Salonta - str. Republicii ;

- la S – domeniu public al mun. Salonta - str. Republicii ;

- la S-E – domeniu privat, terenuri cu locuinte individuale ;

In imediata apropiere a terenului studiat , pe strada Republicii ,avem un Monument de arhitectura -categoria valorica B ,Cod LMI BH-II-m-B-21027 ,cladirea actual a liceului theoretic Teodor Nes, realizata in stil eclectic finalizata in anul 1909. In PUG nu s-a delimitat raza de protectie a monumentului. Conform legii 422/2001 in acest caz raza de protectioe se considera ca este de 100 m.

Pentru terenul studiat , a fost intocmita si o documentatie „studiu istoric abator Salonta,, cu nr. 605-46 / 2024 intocmit de proiectant S.C. PRO-ARH S.R.L. Arh.PAFKA Ernest , cu titlul proiectului ,, "DEMOLARE CONSTRUCTII INDUSTRIALE DEZAFECTATE SI CONSTRUIRE CENTRU COMERCIAL, LOCUINTE COLECTIVE SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE" FAZA: PAD . In urma acestui studiu au fost propuse urmatoarele:

- pastrarea corpului de cladire C26 – Turn de apa , deoarece este singura cladire industriala valoroasa din punct de vedere al structurii constructive cu valori de unicat din epoca comunista .

- redeschiderea strazii Bartok Bela pana la intersectia cu strada Republicii si revenirea la vechiul traseu al strazii Ady Endre.

**Suprafete de teren construite si suprafete de teren libere:**

In prezent pe terenul studiat avem urmatoarele constructii :

- **CORP C23 - STATIE SI DISTRIBUTIE GAZ METAN** – cu un perimetru delimitate /ingradit in suprafata de 361 mp, cu interdictie de demolare ,conform aviz nr 1510 din 23.07.2024 ,emis de sc SALGAZ s.a. - Salonta

Regim de inaltime PARTER

S construita = 21 mp , S perimetru statie gaz metan = 361 mp

Structura de rezistenta : zidarie caramida plina portanta , fundatie caramida / beton armat , planseu lemn,sarpanta lemn .

- **CORP C26 - TURN DE APA**

Regim de inaltime - H max = 25.00m

S construita = 31 mp , S desf. = 155 mp

Structura de rezistenta : cadre stalpi si grinzi din beton armat monolit, fundatie beton armat, planseu din beton armat

- **caracterul zonei, aspectul arhitectural urbanistic:** zona este construita dens cu functiuni mixte: locuinte individuale si colective , industrial , institutii si unitati de invatamant, servicii de turism si sport.
- **tipul de proprietate asupra terenurilor, circulatia terenurilor:**  
Terenul studiat este proprietate privata persoana juridical s.c. CISTAN COMIMPEX s.r. l. ,CUI 5731192– conform CF 113045;
- **accidente teren (beciuri, hrube, umpluturi), cu precizarea pozitiei acestora:**  
Nu este cazul

### **3. CIRCULATIA TERENURILOR :**

#### **3.1.**

Se propune prelungirea strazi Bartok Bela pana la intersectarea cu strada Republicii , cu un profil de 12 metri , aspect care duce la impartirea terenului studiat in doua parti. Drumurile propuse pe teren, prin prezenta documentatie, se propun a fi trecute din domeniu privat al persoanelor juridice in domeniu public al Mun. Salonta, acestea fiind cale de acces atat pentru locuintele colective propuse, cat si pentru centru comercial comerciale . In partea de EST a terenului studiat nr cad 113045 ,avem o fasie ingusta de teren afla pe strada Ady Endre , acesta fasie este propusa pentru trecere in domeniu public al Mun. Salonta .

	existent	propus
Nr. CADASTRAL 113045	33 950 mp	31 968 mp
Domeniu public Mun. Salonta	0 mp	1 982 mp

#### **3.2. Concluziile studiului geotehnic privind conditiile de fundare:**

Nu este cazul in acesta etapa.

#### **3.3. Echiparea existenta si gospodaria comunală:**

Pana in prezent, ca si echipare edilitara existenta:

Amplasamentul dispune de echipare edilitara completa pe str. Republicii si str. Bartok Bela.

### **BILANT TERITORIAL nr. cad 113045**

Zona functionala	existent		propus	
Funciuni UTR Et Lot nr.1 + Lot nr. 2	0	0 %	27 006 mp	79 %
Funciuni UTR Lc Lot nr.3	0	0 %	4 962 mp	15 %
Drum	0	0 %	1 982 mp	6 %
Total teren studiat	33 950 mp	100 %	33 950 mp	100 %

### **4. REGULAMENT LOCAL DE URBANISM PENTRU TEREN STUDIAT - incinta in suprafata de 33 950 mp:**

Propunerile de ocupare si utilizare a terenurilor, precum si conditiile de realizare a constructiilor privind:**obiectivele noi, solicitate prin tema-program: Asa cum s-a precizat la capitolul OBIECTUL LUCARII, prin aceasta documentatie propunem reglementarea urbanistica si functionala a terenului cu nr. cadastral 113045 .**

**Circulatia din incinta se va deversa atat in str. Republicii cat si in str. Bartok Bela.**

#### **- ZONARE FUNCTIONALA PROPUSA: 27 006 mp Et**

- **Solutii pentru reabilitarea ecologica si diminuarea poluarii ( dupa caz):** - nu este cazul
- **Asigurarea utilitatilor** (surse, retele, racorduri) : Pentru asigurarea utilitatilor, propunem urmatoarea rezolvare:

- **apa potabila** - bransare la retea existenta pe str. Republicii si / sau str. Bartok Bela.
- **canalizare menajera** - bransare la retea existenta pe str. Republicii si / sau str. Bartok Bela.
  - **canalizare pluvial** - bransare la retea existenta pe str. Republicii si / sau str. Bartok Bela.
  - **curent electric** - bransare la retea existenta pe str. Republicii si / sau str. Bartok Bela.
  - **agent termic** - bransare la retea existent pe str. Republicii si / sau str. Bartok Bela.
- **retea gaz** – bransare la retea existent pe str. Republicii si / sau str. Bartok Bela.

- **Surse de finantare:**

Investitorul isi asuma toate costurile asociate investitiei, cu exceptia celor aferente dezvoltarilor de utilitate publica, ce greveaza suprafata terenului studiat.

- **Consecintele realizarii obiectivelor propuse:**

-realizarea unei dezvoltari urbane corelata cu legislatia în vigoare și cu tendintele de dezvoltare urbana ale orasului;

-inlaturarea zonei industriale dintr-o zona cu potential de dezvoltare - prin implementarea investiției propuse se va realiza o ameliorare semnificativă a peisajului urban din zona studiată, fiind eliminat aspectul de cladiri dezafectate si teren neingrijit pe care amplasamentul il are în prezent.

-utilizarea spatiului cat mai functional posibil pentru o investitie profitabila

## **5 BILANT TERITORIAL**

### **INDICI REZULTATI DIN MOBILAREA PREZENTATA :**

**S total teren studiat = 33 950 mp;**

**S teren propusa pentru schimbare zona functionala din zona **In - industriala** in zona **Et - Zonă de activități economice cu caracter terțiar și de tip comercial desfășurate în unități de mari dimensiuni - big box, mall, showroom** – 27 006 mp ( lotul nr. 1 si lotul nr. 2)**

#### **LOTUL nr.1 + nr. 2 - BILANT TERITORIAL pt mobilarea virtuala**

	existent		propus	
Constructii	52 mp	0,2 %	8 813 mp	33 %
Alei carosabile / parcuri in incinta	0	0 %	11 047 mp	41 %
Perimetru delimitata - gaz metan	361 mp	1 %	361 mp	1 %
Alei pietonale	0	0 %	1 455 mp	5 %
Spatii verzi	0	0 %	5 330 mp	20 %
Teren neamenajat	26 593 mp	98,8 %	0	0 %
S totala teren	27 006 mp	100 %	27 006 mp	100 %

**Lotul nr.1 si nr. 2 - INDICATORI TEHNICI pt mobilarea virtuala prezentata**

S teren Lot nr.1 + nr.2	27 006 mp
Sc corp C1+C2	8 761 mp
Sd corp C1+C2	12 071 mp
Nr. locuri de parcare la sol corp C1 + C2	319 locuri
Sc existenta (corp C23 si C26)	52 mp
Sd existenta (corp C23 si C26)	176 mp
POT	32 %
CUT	0,45
Regim maxim de inaltime	(1-3S)+P+5+1R

**S teren propusa pentru schimbare zona functionala din zona In - industriala in zona Lc - locuire si functiuni complementare – 4 962 mp ( lotul nr. 3)**

**LOTUL nr.3 - BILANT TERITORIAL pt mobilarea virtuala**

	existent		propus	
Constructii	0	0 %	1 103 mp	22 %
Alei carosabile / parcare in incinta	0	0 %	1 574 mp	32 %
Alei pietonale	0	0 %	232 mp	5 %
Spatii verzi	0	0 %	2 052 mp	41 %
Teren neamenajat	4 961 mp	100 %	0	0 %
S totala teren	4 961 mp	100 %	4 961 mp	100 %

**Lotul nr.3 - INDICATORI TEHNICI pt mobilarea virtuala prezentata**

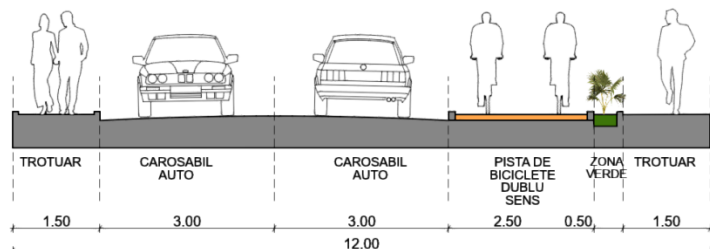
S teren Lot nr.3	4 961 mp
Sc corp C3	1 103 mp
Sd corp C3	7 721 mp
Nr. locuri de parcare la sol	62 locuri
Nr. locuri de parcare la subsol	36 locuri
Total locuri de parcare	98 locuri
Numar aprox. de apartamente corp C3	98
POT	22 %
CUT	1,55
Regim maxim de inaltime	(1-3S)+P+6

Se propune realizarea unui subsol cu destinatia de parcare pe un nivele sub cladire. Tot la subsol se vor amenaja spatii depozitare pentru biciclete/carucioare, spatii tehnice si adaposturi ALA dimentionate conform legislatiilor in vigoare.

**SUPRAFETE CONSTRUCTII PRINCIPALE PROPUSE**

	S const.	S desf.	Comercial	Alim. publica	Locuire	Sd subsol	Sd totala
<b>C1</b>	8 389 mp	11 699 mp	11 699 mp	0 mp	0 mp	0 mp	11 699 mp
<b>C2</b>	372 mp	372 mp	0 mp	372 mp	0 mp	0 mp	372 mp
<b>C3</b>	1 103 mp	7 721 mp	0 mp	0 mp	7 721 mp	1 103 mp	8 824 mp

**Propunere drum propus profil de 12.00m - prelungire str. Bartok Bela**



### **Retrageri propuse pentru Lotul nr. 1 :**

- minim 6.00 m pentru cladiri principale de la strada Republicii si de la drumul nou propus prelungirea strazii Bartok Bela – profil de 12 metri;
- pentru limita laterala din zona S-E, inspre zona functionala L1 - pentru cladiri principale H/2 – minim 15.00 m conform OMS 119/2014 ;
- la strada Ady Endre- H/2 pentru cladiri principale, dar nu mai putin de 6,00 m ;

### **Retrageri propuse pentru Lotul nr. 2 :**

- minim 6.00 sau H/2 pentru cladiri principale ,fata de toate limitele terenului.

### **Retrageri propuse pentru Lotul nr. 3 :**

- minim 6.00 m pentru cladiri principale sau H/2 fata de limita lateral N-E invecinata cu UTR Et – Lot nr.2 ;
- pentru limita laterala din zona S-V si N-V, inspre zona functionala L1 si ISi - pentru cladiri principale H/2 – minim 9.00 m ;
- minim 3.00 m de la drumul nou propus prelungirea strazii Bartok Bela – profil de 12 metri;

### **Pentru toate loturile :**

- intre cladirile noi amplasate in interiorul actualei limite de proprietate, distanta se va calcula pentru a se asigura insoirea minima a incaperilor de locuit proprii si invecinate, in conformitate cu art. 3 al OMS 119/2014 actualizat, dar nu mai putin de 9 m ;
- anexele tehnice si constructiile usoare pentru adapostirea bicicletelor si parcajelor la sol se vor amplasa cu respectarea Codului Civil si vor avea regim de inaltime parter, cu H max. 3,5 m de a CTA, cu conditia a se pastra o distanta minima de 3,5 m fata de fatadele cu ferestre ale incaperilor de locuit;
- in toate cazurile, se vor respecta pentru cladirile propuse, distantele de protectie /siguranta ale retelelor de utilitati aeriene si subterane existente pe terenul studiat si in imediata vecinatate a acestuia, in conformitate cu specificatiile avizelor eliberate de catre detinatorii de utilitati.

**1.1.2. Metodologia aplicata.** Studiul de circulatie reprezinta documentatia tehnico-economica si urbanistica care stabileste caracteristicile traficului actual si de viitor, structura retelei de strazi, amenajarile infrastructurilor rutiere, dotarile specifice transporturilor, precum si echiparea si organizarea sistemului de circulatie. Analiza caracteristicilor traficului este necesara, atat in etapa actuala cat si in perspectiva, in vederea fundamentarii Planului urbanistic Zonal. Prezentul studiu s-a intocmit pentru zona functional-urbanistica specificata la punctul 1.1.1. Principiile de baza aplicate la elaborarea prezentului studiu sunt:

— Incadrarea solutiei intr-o conceptie unitara privind organizarea sistemului de transporturi cu asigurarea eficientei functionale, tehnico - economice si sociale, protectia mediului si incadrarea in dinamica dezvoltarii localitatii.

— Pastrarea pe cat posibil a structurii generale a retelei de strazi existente, nealterandu-se specificul propriu al localitatii.

— Reteaua de circulatie se va stabili corespunzator caracteristicilor functionale, de fluenta si capacitate, fiind compusa din reseaua principala de strazi, reseaua secundara de strazi si reseaua de dotari necesare circulatiei.

— Valorificarea echiparii tehnice si zestrea rutiera existenta

Prezentul studiu este structurat pe urmatoarele capitole:

— Analiza critica a circulatiei existente - Diagnoza circulatiei

— Prognoza circulatiei

— Terapia circulatiei

— Masuri si propuneri

— Concluzii.

Cadrul continut al prezentului studiu este structurat conform prevederilor "Normativului privind elaborarea studiilor de circulatie din localitati si teritoriul de influenta" Indicativ C 242 - 93.

### **1.1.3. Lista reglementarilor tehnice aplicate**

— C 242/1993 - "Normativul de elaborare a studiilor de circulatie din localitati si teritoriul de influenta"

— Ordinul nr. 49/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane"

— Normativ pentru intretinerea si repararea strazilor, indicativ NE 033-05

— Standarde de proiectare pentru lucrarile de strazi, intersectii, trotuare, piste de biciclisti, profiluri caracteristice de artere urbane (cuprinse in clasa de STAS 10144/1,2,3,4,5) precum si alte standarde privind caile de comunicatii.

— Ordin AND20/2001 - "Instructiunile tehnice pentru recesaminte, masuratori, sondaje si anchete de circulatie in localitati si teritoriul de influenta"

— AND 602-2012 "Metode de investigare a traficului rutier "

— STAS 10795/1-1995 - "Tehnica traficului rutier. Metode de investigare a circulatiei. Clasificare"

— SR 10795/2-2002 - "Tehnica traficului rutier. Aparate pentru investigarea traficului rutier. Clasificare "

— SR7378-2002 Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacitatii de circulatie.

— DD 506 - 2001 Instructiuni privind organizarea si efectuarea anchetelor de circulatie

— AND 584 - 2002 Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacitatii portante si al capacitatii de circulatie

— AND 583 - 2009 Normativ privind determinarea conditiilor de relief pentru proiectarea drumurilor si stabilirea capacitatii de circulatie a acestora.

— PD 177-2001 Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide

— NP 116-04 Normativ pentru alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi

— SR 1848-1:2011 Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare, simboluri și amplasare;

— SR 1848-7:2015 Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere.

— Ordinul nr. 44/1998 - "Norme tehnice privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător"

### **Legislatia generala:**

- Legea 350 / 2001 –“Privind amenajarea teritoriului si urbanismul”
- Ordonanta nr. 43/1997 republicata - “Regimul juridic al drumurilor”
- Legea nr. 50/1991 republicata – “Privind autorizarea constructiilor”
- HGR 525/1996 de aprobarea a Regulamentului General de Urbanism;
- HOTARARE nr. 300 din 2 martie 2006 (\*actualizata\*) privind cerintele minime de securitate si sanatate pentru santierele temporare sau mobile;
- Hotărârea nr. 1.061 din 10 septembrie 2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
- LEGE nr. 265 din 7 noiembrie 2008 (\*\*republicată\*\*)(\*actualizată\*)privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră;
- LEGE nr.448 (A) din 2006 privind protectia si promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- HOTARARE nr.268 din 2007 privind protectia si promovarea persoanelor cu handicap;
- Ordin nr. 839 din 12 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Legea nr. 422 din 18 iulie 2001 Republicată privind protejarea monumentelor istorice;
- H.G. nr. 766/1997 pentru aprobarea unor Regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare,

### **Studii si proiecte anterioare**

- PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI SALONTA
- PLANUL DE MOBILITATE URBANA DURABILA 2017 – 2032 MUNICIPIUL SALONTA

### **1.2. GENERALITATI**

1.2.1. Obiectul studiului este stabilirea modului in care amenajarea propusa a zonei afecteaza traficul pe Strada Republicii si strazile adiacente. Din punct de vedere al traficului cele doua propuneri studiate sunt:

- O zona pe strada Marasesti care va genera 139 locuri de parcare. Se considera 150.
- O zona pe strada Republicii care va genera 379 locuri de parcare. Se considera 400.

1.2.2. **Incadrarea in zona de influenta** In figura 4 este prezentata zona de influenta reprezentata de un perimetrul de limitat de urmatoarele strazi:

- In partea nordica se afla Strazile Ion Creanga si Gheorghe Doja
- In partea sudica zona este marginita de strada Republicii care continua si pe latura vestica pana la intersectia cu strazile Ion Creanga si Ghestului
- In partea estica zona este marginita de strada Bolyai Janos
- Perimetrul este traversat de strada Bartok Bela aproximativ la jumatatea lui.

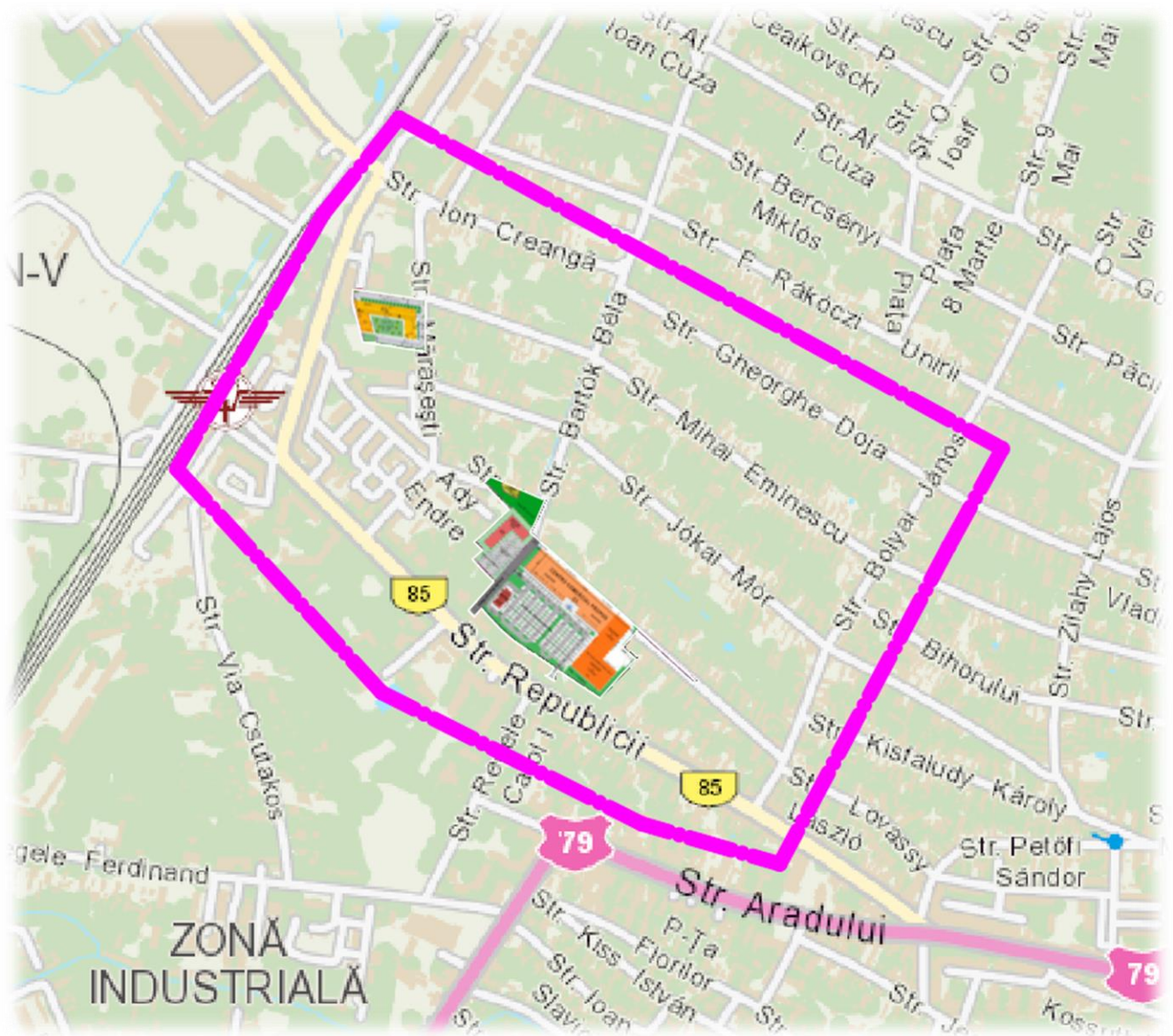


Fig. 4: Incadrarea in zona de influenta

Zona include strazi care apartin UAT Salonta dupa cum urmeaza:

Strazi principale

— Strada Republicii

Strazi Secundare

— Strada Ion Creanga

— Strada Gheorghe Doja

— Strada Bolyai Janos

— Strada Marasesti

— Strada Bartok Bela

— Strada Jokai Mor

— Strada Mihai Eminescu



- Strada Ion Creanga porneste de la intersectia cu strazile Marasesti si Ghestului si tine pana la intersectia cu Str. Bartok Bela. Este o strada de categoria III - colectoare cu 2 benzi de circulatie. Traficul se desfasoara in doua sensuri.



Foto 2 Strada Ion Creanga

- Strada Gheorghe Doja porneste de la intersectia cu Str. Bartok Bela si tine pana la intersectia cu Strada Bolyai Janos. Este o strada de categoria III - colectoare cu 2 benzi de circulatie. Traficul se desfasoara in doua sensuri.



Foto 3 Strada Gheorghe Doja

- Strada Bolyai Janos porneste de la intersectia cu strada Republicii si tine pana la intersectia cu Strada Octavian Goga. Este o strada de categoria III - colectoare cu 2 benzi de circulatie. Traficul se desfasoara in doua sensuri. Pe partea dreapta (in sensul dinspre Republicii) este amenajata o pista pentru biciclisti.



Foto 4 Strada Bolyai Janos

- Strada Marasesti are mai multe tronsoane, formand cu strada Republicii si Ion Creanga un poligon cu 5 laturi dupa cum urmeaza:
  - Latura principala (cea vestica) porneste din strada Republicii inainte de gara si se desfasoara spre nord aproximativ paralel cu linia cf pana la intersectia cu str. Ion Creanga si Ghestului



Foto 5 Strada Marasesti latura principala (vestica)

- Latura estica porneste tot din strada Republicii in zona parcului si are doua laturi: pana la intersectia cu strada Ady Endre e modernizata cu doua benzi iar pana la intersectia cu Jokay Mor e asfaltata dar ingusta. Ultimul tronson, intre str. Jokay Mor si str. Ion Creanga e nemodernizata.



Fig. 6 Strada Marasesti



Foto 6 Strada Marasesti latura estica pana la intersectia cu str. Ady Endre

- Strada Bartok Bela porneste de la intersectia cu strada Republicii si tine pana la intersectia cu strada Ciprian Porumbescu. Este o strada de categoria III - colectoare cu 2 benzi de circulatie. Traficul se desfasoara in doua sensuri.

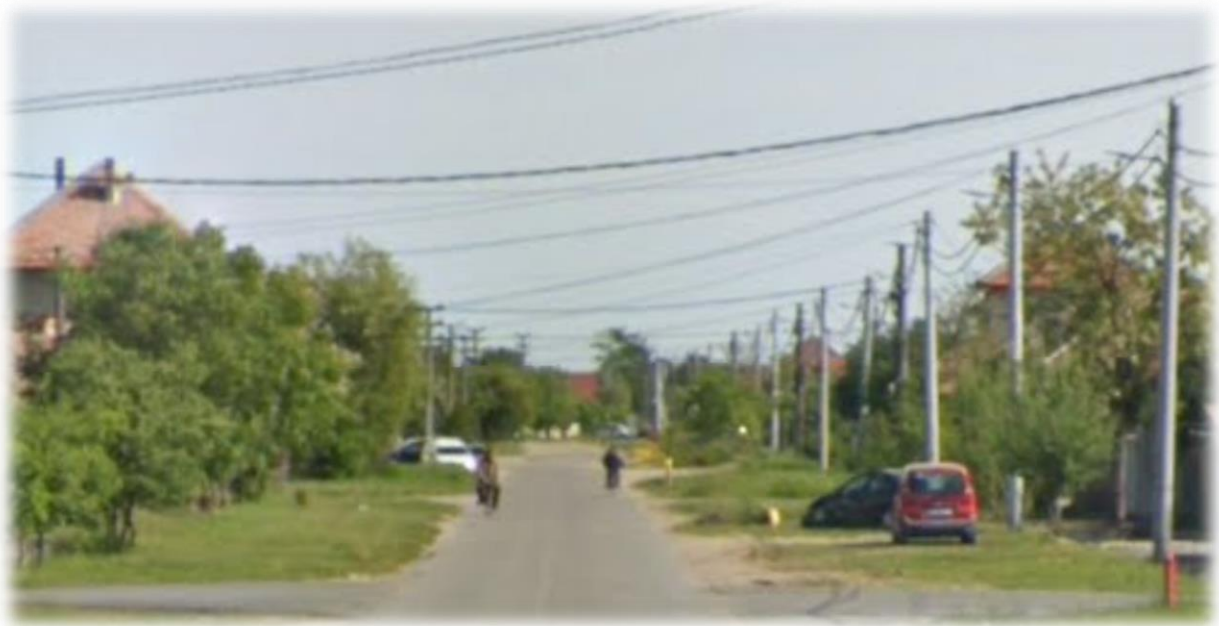


Foto 7 Strada Bartok Bela

- Strada Jokai Mor porneste de la intersectia cu str. Bartok Bela si tine pana la intersectia cu strada Bolyai Janos. Este o strada de categoria III - colectoare cu 2 benzi de circulatie. Traficul se desfasoara in doua sensuri.



Foto 8 Strada Jokai Mor

- Strada Mihai Eminescu porneste de la intersectia Bartok Bela si tine pana la intersectia cu strada Bolyai Janos. Este o strada de categoria III - colectoare cu 2 benzi de circulatie. Traficul se desfasoara in doua sensuri.



Foto 9 Strada Mihai Eminescu

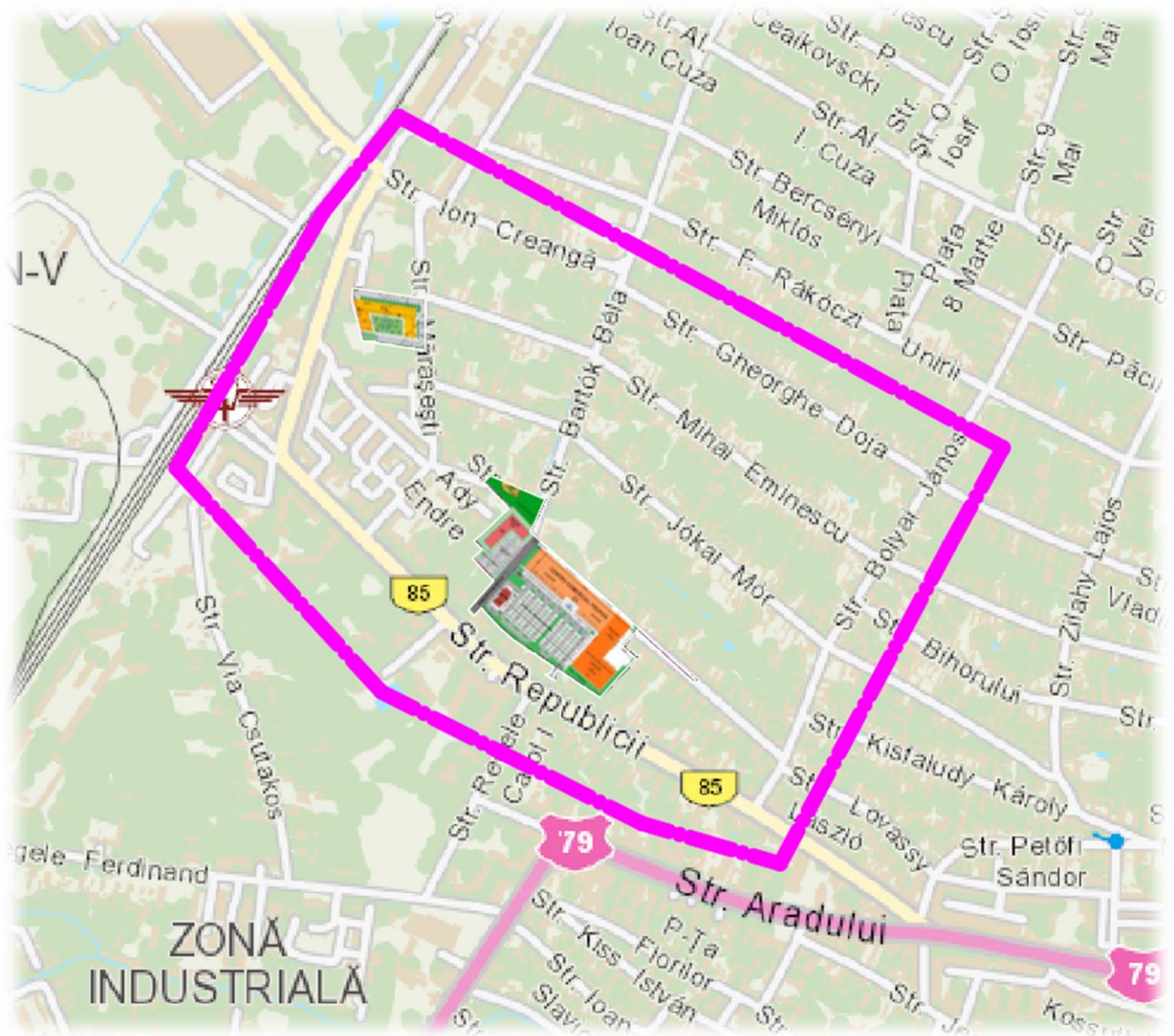


Fig. 7 Zona studiata din punct de vedere al traficului

**Reteaua hidrografica.** Municipiul Salonta se afla la o altitudine de 90 m deasupra Marii Negre. Are o suprafata relativ plata si este strabatuta de la est la vest de Canalul Culiser.

1.2.3. **Informatii privind proiectul.** Se propun doua lucrari de investitii dupa cum urmeaza :

- 1.2.3.1. "PUZ Reconvertie functionala din zona industriala in zona de locuinte colective si functiuni complementare", Municipiul Salonta, strada Marasesti nr. 5, nr. Cad. 101843, Judetul Bihor.

Se propune amplasarea unei constructii P+5p cu destinatia de locuinte si functiuni complementare. Se vor crea 139 locuri de parcare iar accesul auto se propune din Strada Marasesti latura principala (vestica).

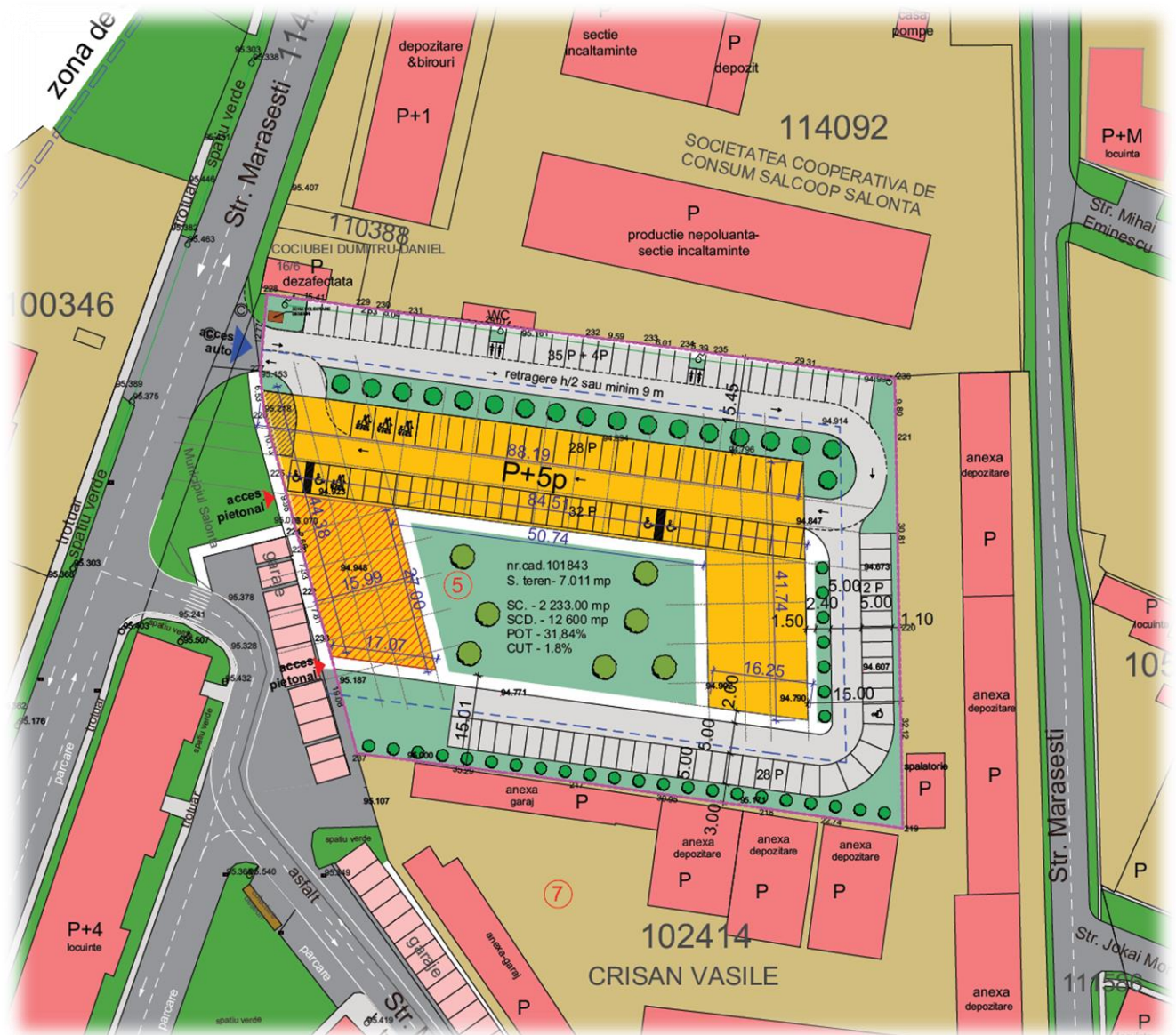


Fig. 8 Zona de locuinte colective si cu functiuni complementare propusa pe strada Marasesti

1.2.3.2. "Reglementare urbanistica si schimbare functionala din zona industriala in zona de locuit si functiuni complementare", Municipiul Salonta, strada Republicii nr. 101, nr. Cad. 113045, Judetul Bihor.

Se propune amplasarea a trei constructii P si respectiv P+1Ep cu destinatia de locuinte si functiuni complementare. Se vor crea 379 locuri de parcare iar pentru accesul auto se propun urmatoarele :

- Un acces cu sens unic pentru aprovizionare din strada Republicii la est de strada Regele Carol I
- Un acces cu dublu sens in parcare pentru autoturisme din strada Republicii in dreptul intersectiei cu strada Regele Carol I
- Un drum propus in prelungirea strazii Bartok Bela pana in strada Republicii prin care se vor realiza doua noi accese pentru aprovizionare si parcare de autoturisme, unul in strada Republicii si altul la intersectia strazilor Bartok Bela si Ady Andre.

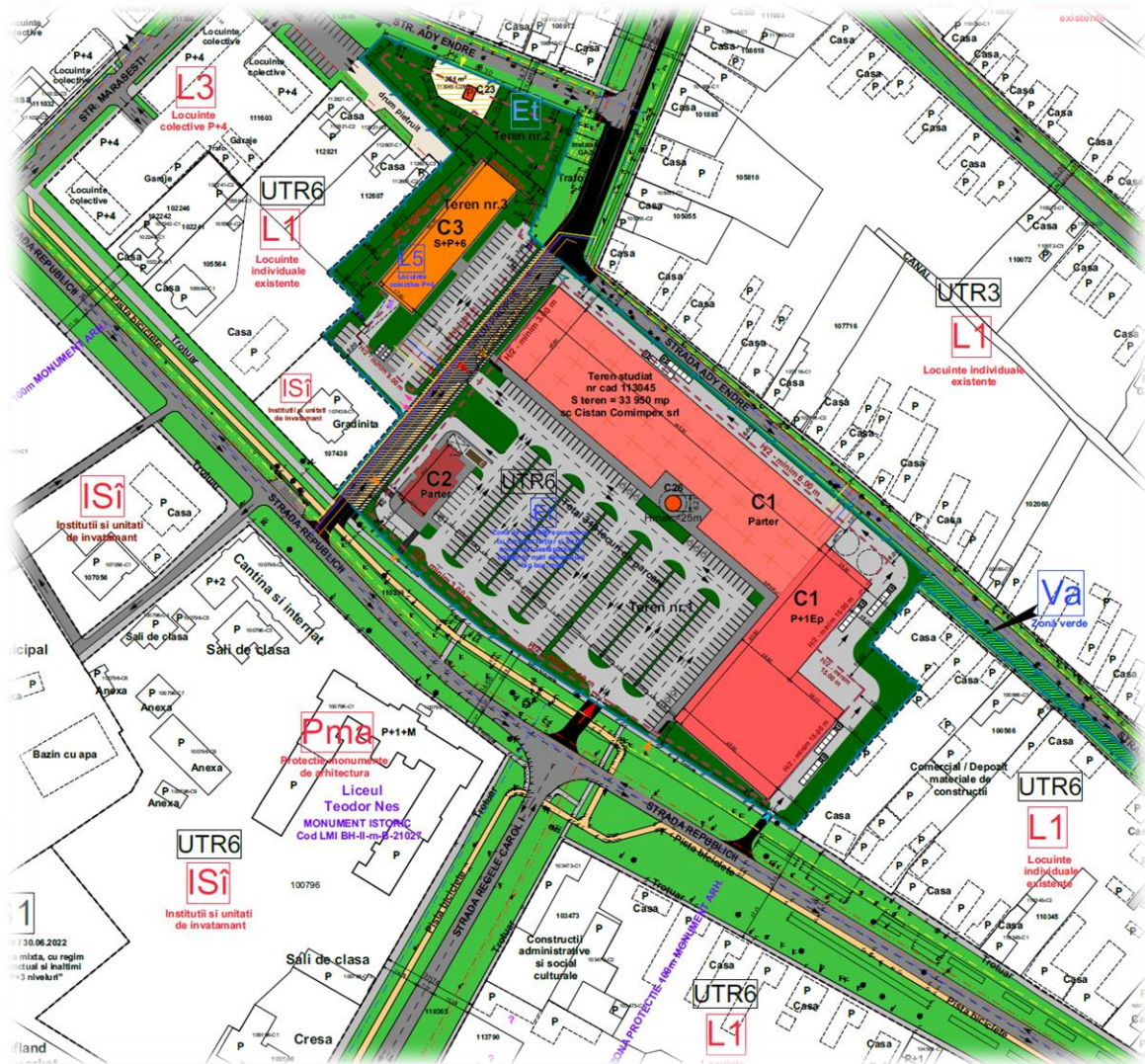


Fig. 9 Zona de locuinte colective si cu functii complementare propusa pe strada Republicii

### 1.3. ANALIZA CRITICA A CIRCULATIEI EXISTENTE - DIAGNOZA

1.3.1. Parametrii social - economici. In prezent in perimetrul de pe strada Marasesti nu se afla constructii iar in cel de pe strada Republicii sunt constructii ce urmeaza a fi demolate. Pentru investitia din strada Marasesti urmeaza sa se amenajeze un numar de 139 locuri de parcare iar pentru cel din strada Republicii 379 locuri de parcare pentru autoturisme. Pentru aprovizionare se preconizeaza pana la 10 autocamioane pe zi.

1.3.2. Reteaua stradala existenta. Ca urmare a unor ample lucrari de investitii si reparatii realizate de Municipalitate in ultimii ani, reseaua stradala din zona, ca de altfel marea majoritate a retelei stradale din Mun. Salonta se afla intr-o stare buna, cu unele exceptii. Circulatia biciclistilor in zona studiata este reglementata pe strazile Republicii si Bolyai Janos.

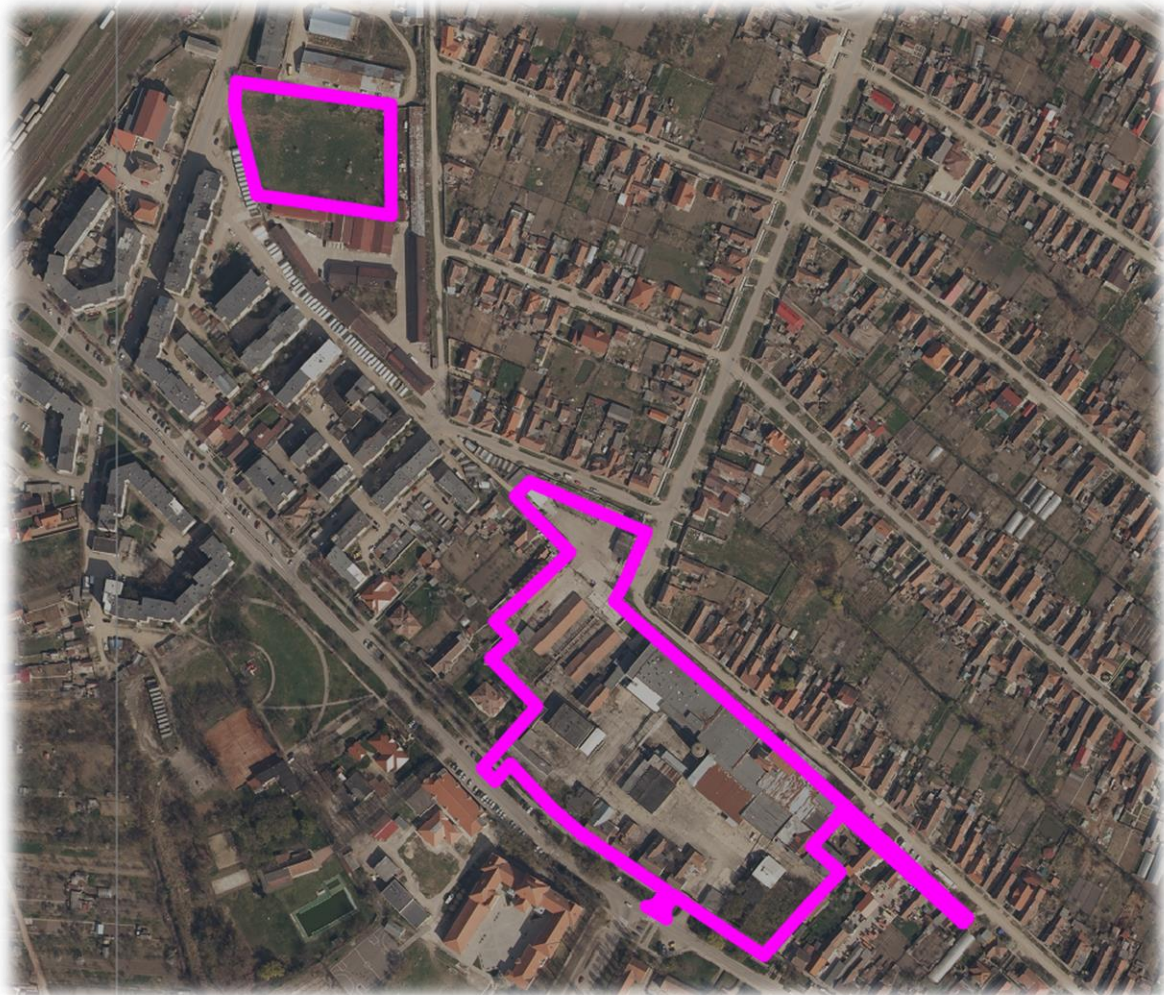


Fig. 10 Situatia existenta in zona

S-a aratat mai sus la pct. 1.2.2 structura retelei stradale, categoria strazilor din zona studiata din punct de vedere al normelor privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane precum si starea tehnica a acestor strazi.

1.3.3. Zonele generatoare si polarizatoare de trafic in zona sunt:

- Intersectia dintre Strazile Republicii si Marasesti
- Intersectia dintre Strazile Republicii si Regele Carol I.
- Intersectia dintre Strazile Republicii si Bolyai Janos.

1.3.4. Organizarea si desfasurarea circulatiei. Traseele principale de deplasare a traficului rutier in zona sunt:

- Strada Republicii – Strada Aradului (DN79)
- Strada Republicii – Strada Regele Carol I – Strada Regele Ferdinand – Strada Aradului (DN79)
- Strada Republicii – Strada Regele Carol I – Piata Democratiei – Strada Aradului
- Strada Republicii – Strada Marasesti – Strada Ion Creanga – Strada Bartok Bela – Strada Rakoczi Ferencz – Piata Unirii – Strada Oradiei (DN79)

1.3.5. Caracteristicile traficului existent. Pe zonele studiate traficul este in prezent fluent si fara blocaje.

1.3.5.1. Caracteristicile traficului – valori de trafic local

Pentru o imagine cat mai clara asupra traficului existent in zona studiata este necesara efectuarea unor masuratori de trafic. Aceste masuratori se refera strict la traficul din zona studiata. Punctele de interes pentru determinarea valorilor de trafic sunt principalele intersectii ale perimetrului studiat. In acest sens s-a stabilit un numar de 5 intersectii care genereaza informatii despre traficul in zona studiata.

In continuare sunt prezentate intersectiile recenzate si modul de repartizare a fluxurilor de circulatie.



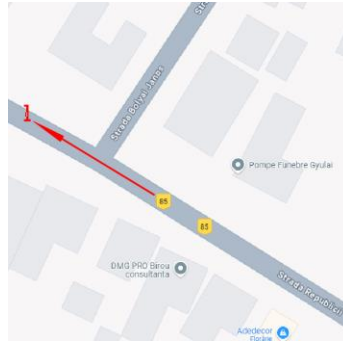
Fig. 11 Amplasarea intersectiilor recenzate

### A. INTERSECTIA 1 : STR. REPUBLICII – STR. BOLYAI JANOS

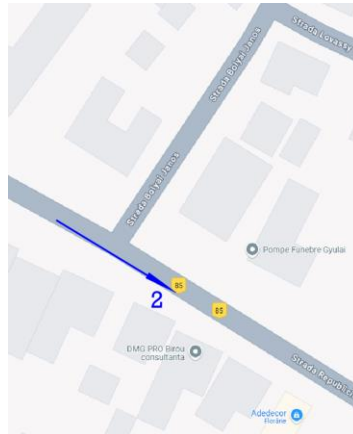
General:



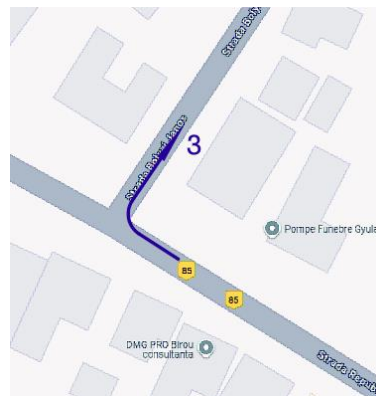
**Flux 1:**



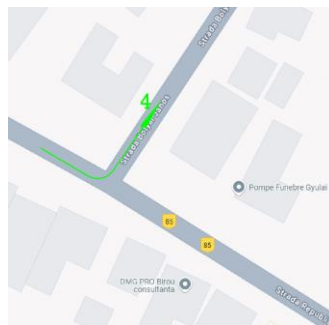
**Flux 2:**



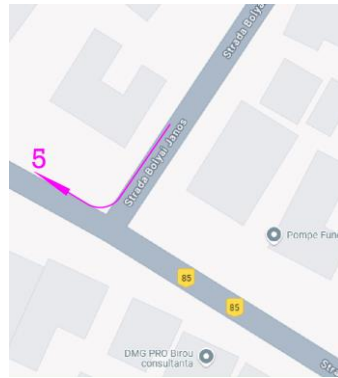
**Flux 3:**



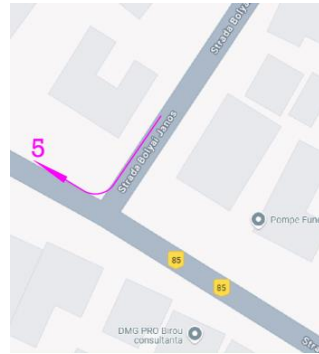
**Flux 4:**



Flux 5:



Flux 6:



## B. INTERSECTIA 2 : STR. REPUBLICII – STR. REGELE CAROL I

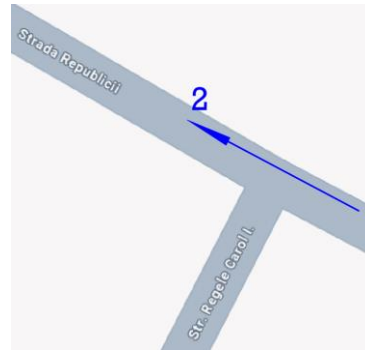
General:



Flux 1:



Flux 2:



Flux 3:



Flux 4:



Flux 5:



Flux 6:

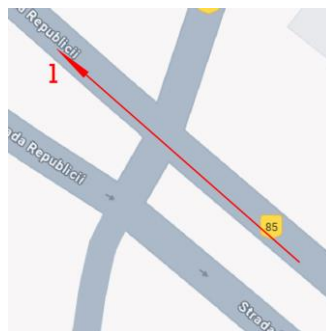


### C. INTERSECTIA 3 : STR. REPUBLICII – STR. MARASESTI

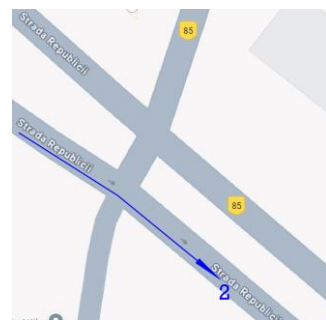
General:



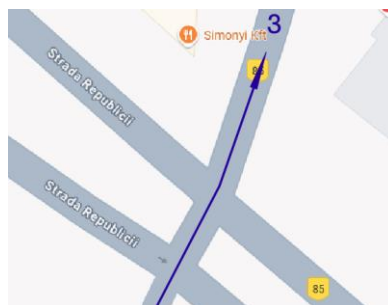
Flux 1:



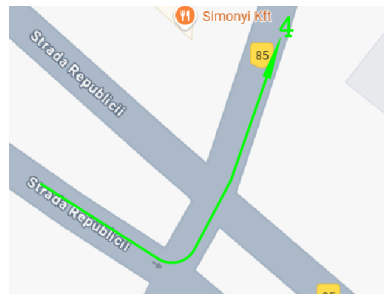
Flux 2:



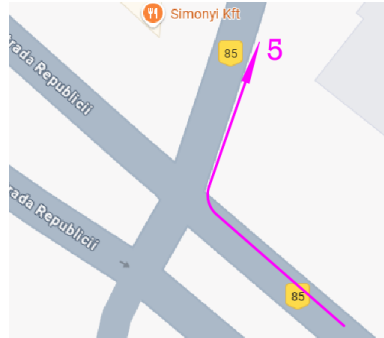
Flux 3:



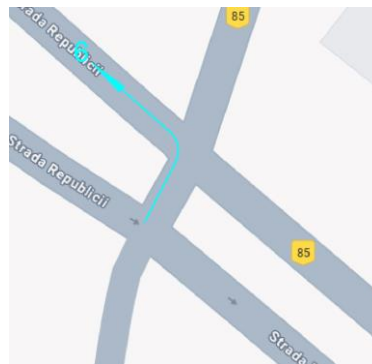
Flux 4:



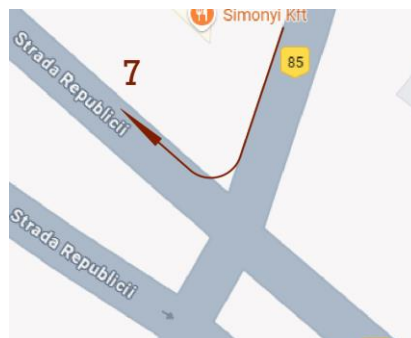
Flux 5:



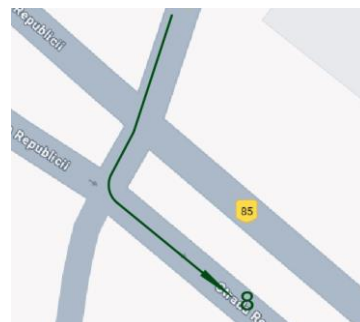
Flux 6:



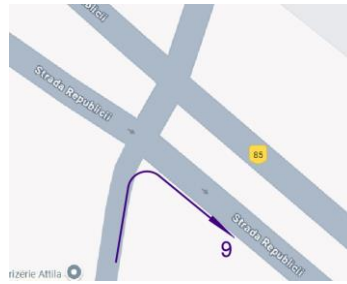
Flux 7:



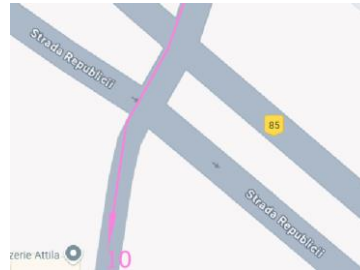
Flux 8:



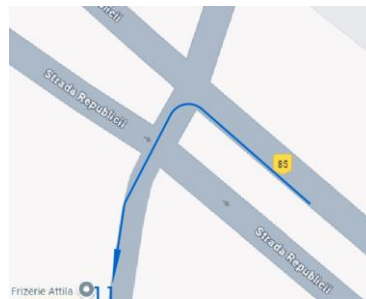
Flux 9:



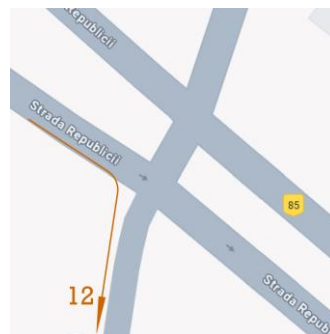
Flux 10:



Flux 11:

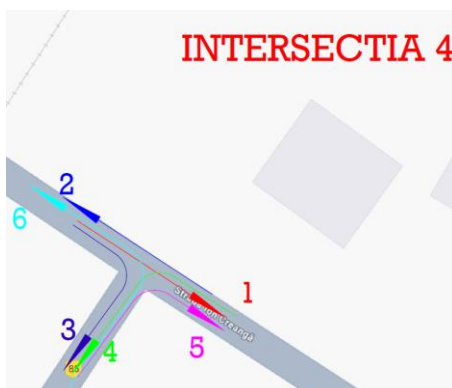


Flux 12:



**D. INTERSECTIA 4 : STR. MARASESTI – STR. ION CREANGA – STR. GHESTULUI**

General:



Flux 1:



Flux 2:



Flux 3:



Flux 4:



Flux 5:

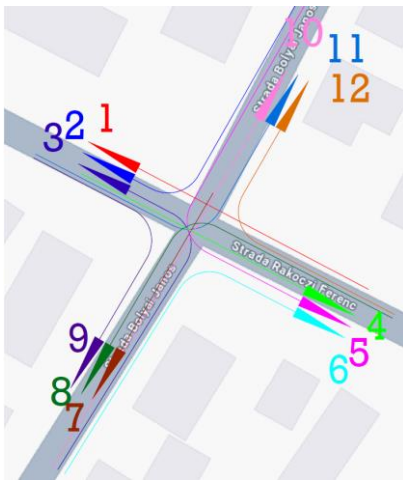


Flux 6:



**E. INTERSECTIA 5 : STR. BOLYAI JANOS – STR. RACOCZI FERENCZ**

General:



Flux 1:



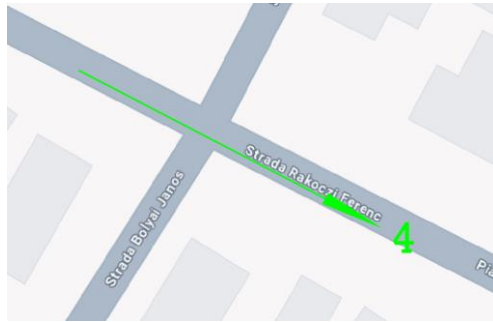
Flux 2:



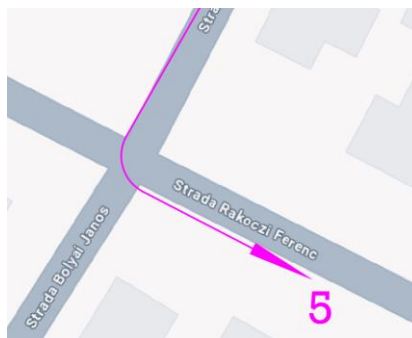
Flux 3:



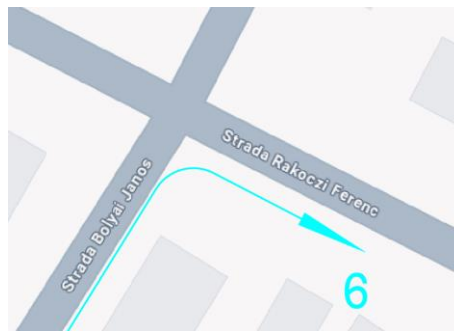
Flux 4:



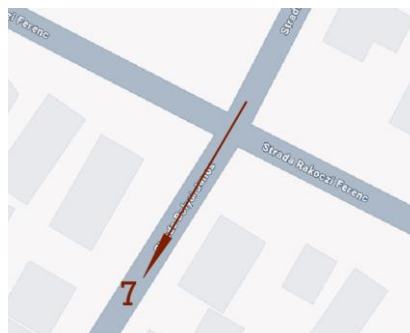
Flux 5:



Flux 6:



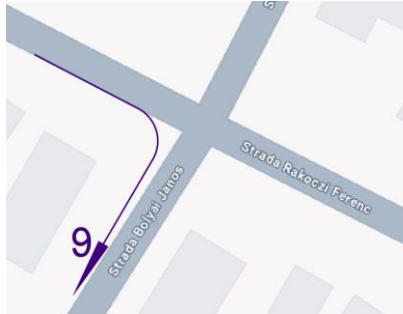
Flux 7:



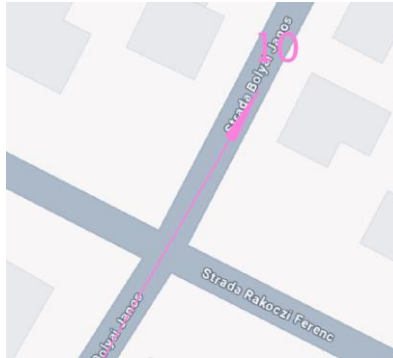
Flux 8:



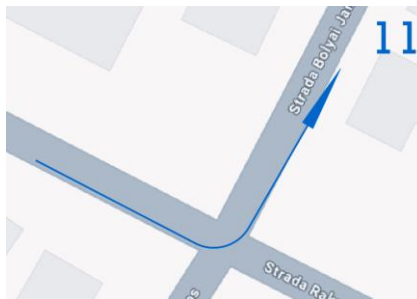
Flux 9:



Flux 10:



Flux 11:



Flux 12:



Rezultatele masuratorilor de trafic sunt prezentate in anexele 1 pentru fiecare flux prezentat mai sus in parte. In anexele 2 este prezentata echivalarea traficului in vehicule etalon iar in anexa 3 diagrama de variatie orara a traficului echivalent. Masuratorile de trafic s-au desfasurat pe ore in intervalul 05-24 respectiv 19 ore. Pentru intersectie s-a evidentiat in anexa 1 traficul total in intersectie pe ore, in anexa 2 traficul total echivalent iar in anexa 3 curba de variatie orara.

Din analiza datelor de trafic masurate rezulta urmatoarele:

1. Traficul prin cele 4 puncte investigate este urmatorul (fluxuri totale in numar de vehicule echivalente):

a. Intersectia 1:

- i. Flux 1: 1237.5 Vt
  - ii. Flux 2: 940.5 Vt
  - iii. Flux 3: 824 Vt
  - iv. Flux 4: 945.5 Vt
  - v. Flux 5: 1225.5 Vt
  - vi. Flux 6: 509 Vt
- TOTAL: 5682 Vt**

b. Intersectia 2:

- i. Flux 1: 1032 Vt
  - ii. Flux 2: 1248.5 Vt
  - iii. Flux 3: 92 Vt
  - iv. Flux 4: 210 Vt
  - v. Flux 5: 971 Vt
  - vi. Flux 6: 1728 Vt
- TOTAL: 8666 Vt**

c. Intersectia 3:

- i. Flux 1: 1185 Vt
  - ii. Flux 2: 1226 Vt
  - iii. Flux 3: 824 Vt
  - iv. Flux 4: 945.5 Vt
  - v. Flux 5: 1225.5 Vt
  - vi. Flux 6: 87 Vt
  - vii. Flux 7: 363 Vt
  - viii. Flux 8: 972 Vt
  - ix. Flux 9: 441 Vt
  - x. Flux 10: 78.5 Vt
  - xi. Flux 11: 343.5 Vt
  - xii. Flux 12: 95.5Vt
- TOTAL: 6064.5 Vt**

d. Intersectia 4:

- i. Flux 1: 478.5 Vt
- ii. Flux 2: 358.5 Vt
- iii. Flux 3: 361 Vt

- iv. Flux 4: 701.5 Vt
  - v. Flux 5: 430.5 Vt
  - vi. Flux 6: 179 Vt
- TOTAL: 2509 Vt**

e. Intersectia 5:

- i. Flux 1: 1211 Vt
- ii. Flux 2: 757.5 Vt
- iii. Flux 3: 144.5 Vt
- iv. Flux 4: 538.5 Vt
- v. Flux 5: 225 Vt
- vi. Flux 6: 56 Vt
- vii. Flux 7: 307 Vt
- viii. Flux 8: 75.5 Vt
- ix. Flux 9: 128 Vt
- x. Flux 10: 444 Vt
- xi. Flux 11: 687.5 Vt
- xii. Flux 12: 142 Vt

**TOTAL: 4715.5 Vt**

In cele ce urmeaza se va calcula si reprezenta pe plan situatia traficului pe strazile din perimetrul studiat separat pe sensuri in fiecare din cele 6 sectiuni reprezentate in figura de mai jos (Valorile medii orare exprimate in vehicule etalon). Pentru acoperire se va lua in calcul valoarea maxima dintre intersectiile adiacente fara a lua in considerare dispersarea traficului pe strazile dintre intersectiile recenzate:

a. Sectiunea 1

- i. Sens 1:  $F1+F5 = 130$  Vt/h (Intersectia 1)
- ii. Sens 2:  $F1+F5 = 114$  Vt/h (Intersectia 2)

**TOTAL: 244 Vt/h**

b. Sectiunea 2

- iii. Sens 1:  $F2+F6 = 157$  Vt/h (Intersectia 2)
- iv. Sens 2:  $F1+F3 = 166$  Vt/h (Intersectia 2)

**TOTAL: 323 Vt/h**

c. Sectiunea 3

- v. Sens 1:  $F3+F5 = 67$  Vt/h (Intersectia 3)
- vi. Sens 2:  $F7+F8+F10 = 74$  Vt/h (Intersectia 3)

**TOTAL: 141 Vt/h**

d. Sectiunea 4

- vii. Sens 1:  $F4+F9+F11 = 71$  Vt/h (Intersectia 5)
- viii. Sens 2:  $F1+F2+F3 = 111$  Vt/h (Intersectia 5)

**TOTAL: 182 Vt/h**

e. Sectiunea 5

- ix. Sens 1:  $F3+F4 = 93$  Vt/h (Intersectia 1)
- x. Sens 2:  $F5+F6 = 91$  Vt/h (Intersectia 1)

**TOTAL: 184 Vt/h**

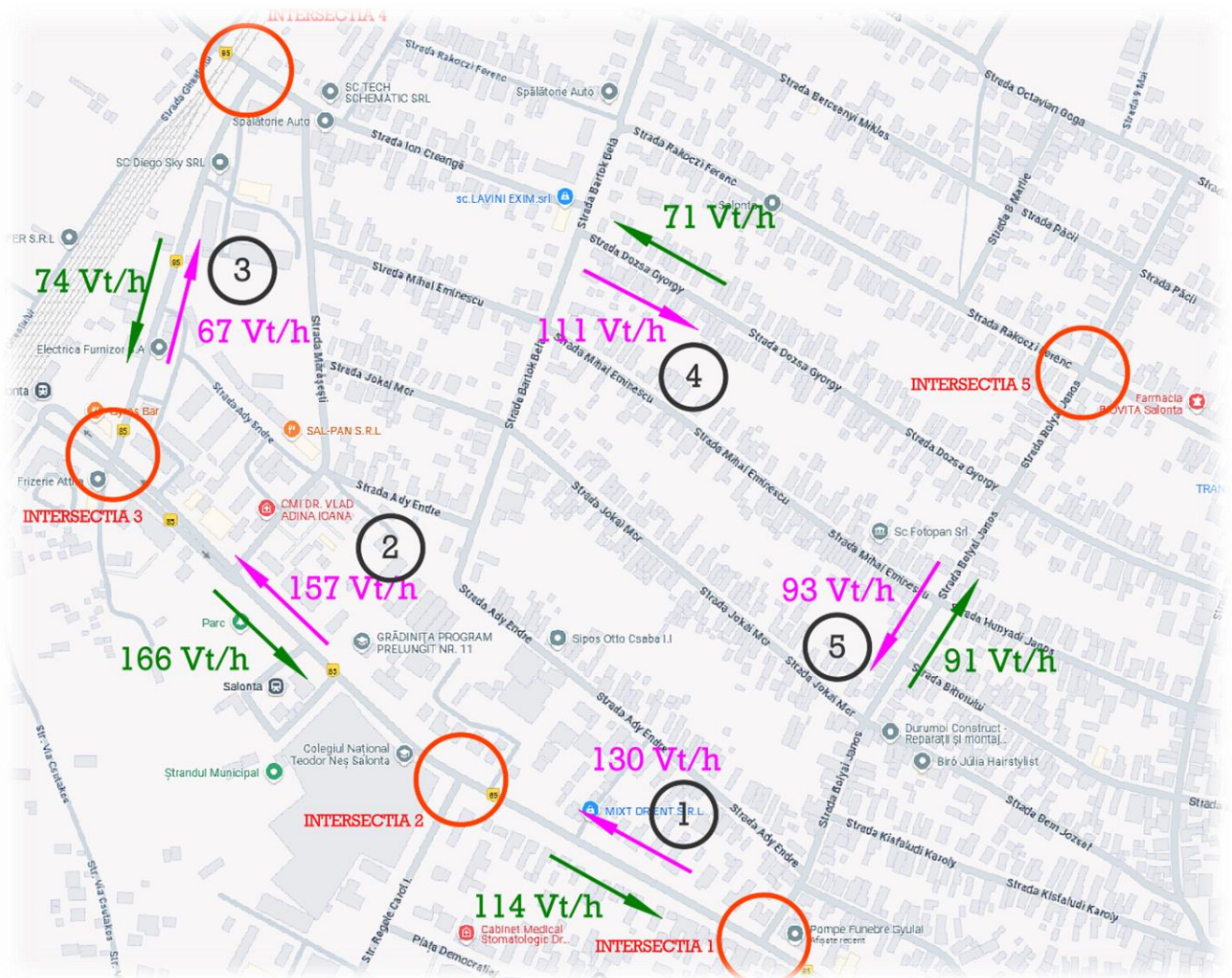


Fig. 12 Reprezentarea valorilor de trafic in cele 5 sectiuni studiate

2. Intersectia cea mai aglomerata este intersectia 2 iar cea mai putuin aglomerata Intersectia 4.
3. Orele de varf sunt in general 07-08, 10-11, 11-12, 13-14 si 15-16 in functie de intersectie (vezi diagramele orare pe fluxuri si total intersectie)
4. Pe masura ce se indeparteaza de intersectie, valorile de trafic scad

#### 1.3.5.2. Transportul in comun

In municipiul Salonta nu exista retea proprie de transport public. Acesta se limiteaza la traseele de legatura cu localitatile vecine. Autogara principala se afla pe strada Republicii in apropierea statiei CFR Salonta, Zona intersectiei 3.

1.3.5.3. Structura retelei stradale. In prezent reseaua de strazi existente in zona este relativ bine intretinuta. Toate strazile din zona au fost modernizate in ultimii ani.

1.3.5.4. Incadrarea strazilor conform normelor privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane.

- Strada Republicii este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie. In zona prermergatoare statiei CF Salonta, pe o lungime de 200 m sensurile sunt separate de un spatiu verde iar in zona garii acesta se largeste, formand un loc de intoarcere. Pe acest tronson sunt amplasate locuri de parcare dispuse oblic.
- Strada Marasesti este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.
- Strada Regele Carol I este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.
- Strada Ion Creanga este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.
- Strada Bolyai Ianos este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie. Pe partea dreapta (in sensul dinspre Republicii) este amenajata o pista pentru biciclisti.
- Strada Gheorghe Doja este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.
- Strada Bartok Bela este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.
- Strada Jokai Mor este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.
- Strada Mihai Eminescu este o strada de categoria III - a - colectoare cu doua benzi de circulatie.

1.3.5.5. Descrierea intersectiilor principale. Intersectiile studiate au fost prezentate la pct. 1.3.5

1.3.5.6. Amenajari pentru circulatia pietonilor si biciclistilor. Sunt amenajate piste pentru biciclisti pe strazile Republicii, Bolyai Janos. Acestea sunt reprezentate in Fig. 5.

1.3.5.7. Puncte negre ale retelei. Pana in prezent nu s-au semnalat puncte negre in zona.

1.3.5.8. Calculul capacitatii de circulatie al strazilor si intersectiilor.

#### **Calculul capacitatii de circulatie al strazilor.**

Calculul se efectueaza pentru preluarea fluxurilor de vehicule a caror intensitate orara s-a stabilit in urma masuratorilor de trafic. Capacitatea de circulatie, respectiv numarul maxim de vehicule care se pot deplasa intr-o ora, in mod fluent si in conditii de siguranta a circulatiei, depinde de urmatoorii factori :

- Caracterul circulatiei
  - Flux discontinuu (intermitent sau pulsatoriu cu opriri la intersectii)
  - Flux continuu, fara opriri la intersectii cand acestea sunt denivelate sau dirijarea traficului se face in sistem coordonat (unda verde)
- Caracteristicile traficului
  - Intensitatea si frecventa sosirilor de vehicule
  - Viteza medie de circulatie
  - Componenta traficului pe categorii de vehicule, inclusiv caracteristicile lor constructive si dinamice
- Structura retelei principale de strazi
  - Elementele geometrice ale strazilor
  - Distanta intre intersectii si treceri intermediare pentru pietoni, amenajarea si echiparea acestora
- Caracteristicile suprafetei de rulare
  - Planeitatea
  - Rugozitatea
- Organizarea circulatiei
  - Reglementarea acceselor si a stationarilor
  - Sisteme de semnalizare si echipare tehnica
- Caracteristicile psihologice si fiziologice ale conducatorilor de vehicule

- Timpul de perceptie reactie
- Timpul limita de asteptare in intersectii

Calculul este prezentat in tabelul de mai jos.

CALCULUL TRAFICULUI ACTUAL PE STRAZILE STUDIATE IN CELE 5 SECTIUNI													
INTERSECTIA (SECTIUNEA)	SENS	Biciclete, motocicletele	Autoturisme	Microbuze cu max 8+1 locuri	Autocamionete si autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	Autocamioane si derivate cu doua axe	Autocamioane si derivate cu trei sau patru axe	Autovehicule articulate (tip TIR), remorcare cu trailer, vehicule cu peste 4 axe	Autobuze si autocare	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe, cu remorcii(tren rutier)	Vehicule cu tractiune animala	Total vehicule etalon
Strada Republicii intre Intersectiile 11 si 12	1	411	1969	44	62	65	2	0	6	0	0	0	2.589
		0,5	1,0	1,0	1,0	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	4,0	3,0	2,463
		206	1.969	44	62	163	5	0	15	0	0	0	0
	2	362	1783	63	64	12	4	6	6	0	0	0	2.300
Strada Republicii intre Intersectiile 12 si 13	1	368	2422	107	80	16	12	8	27	4	1	0	3.045
		0,5	1,0	1,0	1,0	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	4,0	3,0	2,167
		181,0	1.783,0	83,0	64,0	30,0	10,0	21,0	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	296	2579	99	83	24	12	14	25	14	0	0	3.146
Strada Republicii intre Intersectiile 14 si 15	1	190	1061	42	34	41	3	2	3	1	1	0	1.566
		0,5	1,0	1,0	1,0	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	4,0	3,0	1,354
		95	1.061	42	34	103	6	7	8	4	4	0	0
	2	292	1589	85	66	56	25	2	2	1	1	0	2.121
Strazile Ion Creanga, Barrok Bela si Rakoczi Ferencz intre IS si II	1	343	1464	23	35	21	0	0	0	1	0	0	1.907
		0,5	1,0	1,0	1,0	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	4,0	3,0	2,113
		146,0	1.693,0	85,0	66,0	146,0	62,5	7,0	6,0	3,5	4,0	0,0	0,0
	2	338	1346	24	51	65	2	0	0	0	0	1	1.816
Intersectiile IS si II	1	189,0	1.345,0	24,0	51,0	137,5	5,0	0,0	0,0	3,5	4,0	3,0	1,735
		0,5	1,0	1,0	1,0	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	4,0	3,0	2,170
		172	1.464	23	35	53	0	0	0	4	0	0	0
	2	338	1346	24	51	65	2	0	0	0	0	1	1.816
	0,5	1,0	1,0	1,0	2,5	2,5	3,5	2,5	3,5	4,0	3,0	2,170	
	189,0	1.345,0	24,0	51,0	137,5	5,0	0,0	0,0	3,5	4,0	3,0	1,735	

**CAPACITATEA STRAZILOR DE A PRELUA TRAFICUL FARA INVESTITIILE DIN ZONA**

Secțiunea	Strada / banda	Distanța dintre intersecții (m)	Viteza (km/h)	Capacitatea de circulație conform STAS 10144-5 (Numar de vehicule etalon/h)	Coefficient de corectie datorita latimii	Coefficient de corectie datorat obstacolelor	Coefficient de corectie datorat parcarilor adiacente	Coefficient de corectie datorat liniilor de tramvai pe carosabil	Capacitate a de circulație corectată (Vehicule etalon) Vt	Debitul real Dex (Vehicule etalon) Vt	Rdb Raportul debit / capacitate	Concluzie
1	Strada Republicii între intersecțiile 1 și 2	350	50	415	1.00	1.00	1.00	1.00	415	244	29.36%	Corespunde
	Dus								1.00			
	Intors								1.00			
<b>TOTAL</b>				830								
2	Strada Republicii între intersecțiile 2 și 3	500	50	440	1.00	1.00	1.00	1.00	440	323	36.70%	Corespunde
	Dus								1.00			
	Intors								1.00			
<b>TOTAL</b>				880								
3	Strada Marasesti între intersecțiile 3 și 4	450	50	510	1.00	1.00	1.00	1.00	510	141	13.86%	Corespunde
	Dus								1.00			
	Intors								1.00			
<b>TOTAL</b>				1020								
4	Strazile Ion Creanga, Bartok Bela si Rakoczi Ferencz între intersecțiile 4 și 5	400	50	470	0.80	1.00	1.00	1.00	376	182	24.27%	Corespunde
	Dus								1.00			
	Intors								1.00			
<b>TOTAL</b>				752								
5	Strada Bolyai Janos între intersecțiile 5 și 1	100	50	140	0.80	1.00	1.00	1.00	112	184	82.33%	Corespunde
	Dus								1.00			
	Intors								1.00			
<b>TOTAL</b>				224								

## Calculul capacitatii intersectiilor

CAPACITATEA INTERSECTIILOR FARA EFECTUL INVESTITIILOR PROPUSE					
Nr. Crt.	Intersectie	Capacitatea de circulatie conform STAS 10144-5 (Numar de vehicule etalon/h)	Debitul real Dex (Vehicule etalon) Vt	Rdb Raportul debit / capacitate	Concluzie
1	Intersectia 1	500	299	59.81%	Corespunde
2	Intersectia 2	1000	456	45.61%	Corespunde
3	Intersectia 3	500	319	63.84%	Corespunde
4	Intersectia 4	500	132	26.41%	Corespunde
5	Intersectia 5	500	248	49.64%	Corespunde

### 1.4. PROGNOZA CIRCULATIEI

1.4.1. Introducere. Asa cum se poate observa din capitolul precedent nivelul traficului actual pe strazile si in intersectiile studiate se incadreaza in prevederile STAS 10144-5.

1.4.2. Metode de calcul. Conform temei de proiectare se cere sa se studieze modul cum influenteaza traficul generat de cele doua dezvoltari propuse. Se va lua in calcul situatia cea mai defavorabila in care toate autovehiculele suplimentare pornesc in acelasi interval orar.

#### 1.4.3. Generarea traficului

Traficul brut total generat investitiile propuse in zona:

1.4.3.1. "PUZ Reconvertie functionala din zona industriala in zona de locuinte colective si functiuni complementare", Municipiul Salonta, strada Marasesti nr. 5, nr. Cad. 101843, Judetul Bihor.

Se propune amplasarea unei constructii P+5p cu destinatia de locuinte si functiuni complementare. Se vor crea 139 locuri de parcare iar accesul auto se propune din Strada Marasesti latura principala (vestica).

Se vor lua in calcul 150 Vt.

1.4.3.2. "Reglementare urbanistica si schimbare functionala din zona industriala in zona de locuit si functiuni complementare", Municipiul Salonta, strada Republici nr. 101, nr. Cad. 113045, Judetul Bihor.

Se propune amplasarea a trei constructii P si respectiv S+P+6E cu destinatia de locuinte si functiuni complementare. Se vor crea 379 locuri de parcare iar pentru accesul auto se propun urmatoarele :

- Un acces cu sens unic pentru aprovizionare din strada Republicii la est de strada Regele Carol I
- Un acces cu dublu sens in parcare pentru autoturisme din strada Republicii in dreptul intersectiei cu strada Regele Carol I
- Un drum propus in prelungirea strazii Bartok Bela pana in strada Republicii prin care se vor realiza doua noi accese pentru aprovizionare si parcare de autoturisme, unul in strada Republicii si altul la intersectia strazilor Bartok Bela si Ady Endre.

Se vor lua in calcul 400 Vt.

- Se va considera (prin absurd) ca toate vehiculele suplimentare vor intra in trafic prin acelasi interval orar.

TRAFICUL SUPPLEMENTAR GENERAT DE INVESTITIILE PROPUSE													
INVESTITIA	Nr. Parcari	Nr. Vehicule	TRAFICUL SUPPLEMENTAR GENERAT DE INVESTITIILE PROPUSE IN CELE 52 SECTIUNI										
			SECTIUNEA 1		SECTIUNEA 2		SECTIUNEA 3		SECTIUNEA 4		SECTIUNEA 5		
			Procent care intra in sectiune in ora cea mai aglomerata	Nr. Vt care intra pe in sectiune in ora cea mai aglomerata	Procent care intra in sectiune in ora cea mai aglomerata	Nr. Vt care intra pe in sectiune in ora cea mai aglomerata	Procent care intra in sectiune in ora cea mai aglomerata	Nr. Vt care intra pe in sectiune in ora cea mai aglomerata	Procent care intra in sectiune in ora cea mai aglomerata	Nr. Vt care intra pe in sectiune in ora cea mai aglomerata	Procent care intra in sectiune in ora cea mai aglomerata	Nr. Vt care intra pe in sectiune in ora cea mai aglomerata	
Strada Republicii	139	180	0.00%	0	40.00%	60	40.00%	60	10.00%	15	10.00%	15	10.00%
Strada Marasesti	379	400	0.00%	0	40.00%	160	40.00%	160	10.00%	40	10.00%	40	10.00%
				0		220		220		55		55	

#### 1.4.4. Distributia traficului. Capacitatea strazilor si a intersectiilor de a prelua traficul suplimentar.

CAPACITATEA INTERSECTIILOR FARA EFECTUL INVESTITIILOR PROPUSE										
Nr. Crt.	Intersectie	Capacitatea de circulatie conform STAS 10144-5 (Numar de vehicule etalon/h)	Debitul real Dex (Vehicule etalon) Vt	Debitul suplimentar generat de cele 2 investitii					Rdb Raportul debit / capacitate	Concluzie
				Investitia 1		Investitia 2		Total		
				Procent prin intersectia "x"	Debitul suplimentar generat de Investitia 1	Procent prin intersectia "x"	Debitul suplimentar generat de Investitia 2	Debitul suplimentar generat de investitiile studiate		
1	Intersectia 1	1000	299	10.00%	15	10.00%	40	55	35.41%	Corespunde
2	Intersectia 2	1000	456	30.00%	45	70.00%	280	325	78.11%	Corespunde
3	Intersectia 3	1000	319	45.00%	68	10.00%	40	108	42.67%	Corespunde
4	Intersectia 4	500	132	10.00%	15	5.00%	20	35	33.41%	Corespunde
5	Intersectia 5	500	248	5.00%	8	5.00%	20	28	55.14%	Corespunde
				100.00%	15000.00%	100.00%	400	550		
	Investitia 1		150 Vt							
	Investitia 2		400 Vt							

**CAPACITATEA STRAZILOR DE A PRELUA TRAFICUL CU TRAFIC SUPPLEMENTAR DATORET INVESTITIILOR DIN ZONA**

Secțiunea	Strada / banda	Distanța dintre intersecții (m)	Viteza (km/h)	Capacitatea de circulație conform STAS 10144-5 (Numar de vehicule etalon/h)	Coefficient de corectie datorita latimii	Coefficient de corectie datorat obstacolelor	Coefficient de corectie datorat parcarilor adiacente	Coefficient de corectie datorat liniilor de tramvai pe carosabil	Capacitate a de circulație corectata (Vehicule etalon) Vt	Trafic suplimentar generat	Debitul real Dex (Vehicule etalon) Vt	Rdb Raportul debit / capacitate	Concluzie				
1	Strada Republicii între intersecțiile 1 si 2	350	50	415	1.00	1.00	1.00	1.00	415	0	244	29.36%	Corespunde				
	Dus													1.00	1.00	1.00	415
	Intors													1.00	1.00	1.00	415
	<b>TOTAL</b>								830	0	244	29.36%					
2	Strada Republicii între intersecțiile 2 si 3	500	50	440	1.00	1.00	1.00	1.00	440	220	543	61.70%	Corespunde				
	Dus													1.00	1.00	1.00	440
	Intors													1.00	1.00	1.00	440
	<b>TOTAL</b>								880	220	543	61.70%					
3	Strada Marasesti între intersecțiile 3 si 4	450	50	510	1.00	1.00	1.00	1.00	510	220	361	35.43%	Corespunde				
	Dus													1.00	1.00	1.00	510
	Intors													1.00	1.00	1.00	510
	<b>TOTAL</b>								1020	220	361	35.43%					
4	Strazile Ion Creanga, Bartok Bela si Rakoczi Ferencz între intersecțiile 4 si 5	400	50	470	0.80	1.00	1.00	1.00	376	55	237	31.58%	Corespunde				
	Dus													0.80	1.00	1.00	376
	Intors													0.80	1.00	1.00	376
	<b>TOTAL</b>								752	55	237	31.58%					
5	Strada Bolyai Janos între intersecțiile 5 si 1	100	30	250	0.80	1.00	1.00	1.00	200	55	239	59.86%	Corespunde				
	Dus													0.80	1.00	1.00	200
	Intors													0.80	1.00	1.00	200
	<b>TOTAL</b>								400	55	239	59.86%					

1.4.5. Repartizarea modala a traficului. Traficul suplimentar va fi 90% alcatuit din autoturisme iar restul vor fi autovehicule de aprovizionare.

1.4.6. Transportul in comun. Nu se preconizeaza in prezent modificari ale transportului public din punct de vedere al traseului. In schimb se creaza posibilitatea de a intoarce a autobuzului fara intreruperea traficului pe traseul principal.

## **1.5. STRUCTURA, DIMENSIONAREA SI ORGANIZAREA SISTEMULUI DE CIRCULATIE - TERAPIA CIRCULATIEI**

1.5.1. Reteaua principala de strazi. Prezentul studiu a luat in calcul propunerea PUZ de a realiza un drum de legatura nou care va lega strazile Bartok Bela si Ady Endre cu strada Republicii.

1.5.2. Varianta optima a organizarii retelei de strazi. Atat investitia pentru care a fost intocmita prezenta documentatie cat si celelalte investitii propun organizarea retelelor locale de strazi respectiv pe proprietatile beneficiarilor.

1.5.3. Transportul in comun. In actuala configuratie nu se impune modificarea traseelor de transport public.

## **1.6. MASURI SI PRIORITATI**

Conform calculelor sintetizate in tabelele de mai sus rezulta ca reseaua de strazi si intersectii existente poate prelua traficul suplimentar generat de cele doua investitii cu atat mai mult cu cat in calcule s-a considerat ca toate vehiculele suplimentare ies in trafic in acelasi interval orar.

In urma realizarii acestui studiu se propun urmatoarele masuri:

1.6.1. Realizarea drumului care va lega strazile Bartok Bela si Ady Endre cu strada Republicii.

1.6.2. Realizarea acceselor cu iesire in strazile existente cu raze cat mai mari posibile.

Intocmit,  
Ing. Cristian Diaconescu