

RAPORT PRELIMINAR STUDIU DE IMPACT ASUPRA TRAFICULUI  
pentru proiectul  
"ELABORARE PUZ – COMPLEX DE LOCUINTE SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE  
ATRIUM"

**NUMAR PROIECT:** 1269 - 2019

**FAZA:** PUZ

**BENEFICIAR:** SC B.M. ATRIUM CENTER SRL  
Bucuresti, sector 2, str. Rascoala Din 1907  
nr. 11, cam. 4, bl. 16, sc. 5, ap. 193

**AMPLASAMENT:** Baia Mare, str. Dragos Voda f.n.  
judetul Maramures

**PROIECTANT GENERAL:** SC TAFFO SRL  
Piata Pacii nr. 2,  
Baia Mare, judetul Maramures

**PROIECTANT URBANISM:** SC LINIE PUNCT SRL  
Cluj-Napoca  
0757.796.706

## CUPRINS

### MEMORIU TEHNIC

1.Introducere si metodologie .....	3
1.1 Locatia proiectului .....	8
2.Analiza situatiei actuale .....	13
2.1 Calibrarea modelului de transport pentru aria de studiu .....	13
3.Situatia de perspectiva cu dezvoltare .....	14
4.Concluzii si Recomandari .....	
 ANEXA 1 Organizarea profilelor stradale – sectiuni caracteristice .....	

## 1. Introducere si metodologie

### Generalitati:

Terenul pe care urmeaza sa se realizeze ansamblul rezidential se afla in Municipiul Baia Mare, Zona iaz de decantare Meda

Zona delimitata la nord de Raul Sasar, la est de strada Dragos Voda, la vest de viitoarea strada "Drumul de Vest" propus de Municipiul Baia Mare si la sud de prelungirea strazii Dragos Voda pana la intersectia cu viitorul drum "Drum de Vest".

Ansamblul va cuprinde in principal functiunea de rezidenta dar si functiuni complementare, necesare functionarii ansamblului care se va realiza in etape. Pe acest teren se doreste organizarea retelei stradale si reglementarea modului de utilizare a terenului pentru constituirea unei zone de locuinte colective cu dotarile publice aferente, o zona destinata institutiilor si serviciilor comerciale, precum si includerea, pe o suprafata de circa 2000 mp a unei gradinite.

Prin documentatia de urbanism s-a urmarit in mod deosebit realizarea in zona a unei structuri urbane coerente din punct de vedere functional si alcatuirea unei retele stradale care sa asigure legatura cu reseaua majora de strazi a Municipiului Baia Mare si implicit cu alte zone functionale din teritoriul de influenta.

Accesul la teren se face din str. Dragos Voda situata pe latura estica a amplasamentului si din noul drum propus de Municipiul Baia Mare: Drumul de Vest pentru care s-a intocmit un studiu de fezabilitate.

Lucrarea isi propune rezolvarea urmatoarelor obiective:

- stabilirea modului de organizare urbanistica a zonei si a categoriilor de interventii necesare;
- stabilirea alinimentelor si alinierii constructiilor;
- precizarea regimului de inaltime a constructiilor si a indicatorilor privind utilizarea terenului;
- stabilirea dotarilor de interes public necesare, asigurarea acceselor, parcajelor, utilitatilor.

Prin propunerile de solutii din documentatiile de urbanism si materializarea unora dintre ele, zona a intrat intr-un proces de restructurare urbana, economica si sociala, capatand totodata un potential ridicat de generare a unor relatii cu alte functiuni din Municipiul Baia Mare.

### Vecinatati:

Zona care face obiectul acestui studiu are urmatoarele vecinatati:

la nord de Raul Sasar,

la est de strada Dragos Voda,

la vest de viitoarea strada "Drumul de Vest" propus de Municipiul Baia Mare si

la sud de prelungirea strazii Dragos Voda pana la intersectia cu viitorul drum "Drum de Vest".

Prin documentatia de urbanism PUZ au fost stabilite relatiile zonei cu vecinatatile, conturandu-se astfel edificabilul pentru zona.

### Accese:

Asa cum s-a aratat amplasamentul are deschidere la Viitorul bulevard Dragos Voda pe doua laturi ale zonei studiate (bulevard prevazut cu 4 benzi, cate 2 pe sens) si pe latura de est Str Dagos Voda cu un profil de 2 benzi, cate una pe sens. Toate strazile perimetrare sunt prevazute cu benzi separate de biciclete.

De mentionat este faptul ca bulevardul Dragos Voda se descarca printr-un sens giratoriul in bulevardul Independentei. In partea de est, se face legatura cu bulevardul Decebal.

Arterele mentionate mai sus pot alcatui o retea care ofera posibilitatea zonei studiate de a efectua relatii in Municipiul Baia Mare dar si in teritoriu.

In prezent arterele care alcatuiesc reseaua de strazi din zona are urmatoarele elemente geometrice:

Strada Dragos Voda, strada de categoria a III-a cu o banda pe fiecare sens.

In prezent Strada Dragos Voda are o lungime de 380 m. Din punct de vedere al starii tehnice, strada studiata se prezinta astfel:

- nu are capacitate portanta corespunzatoare pentru preluarea unui trafic rutier, care creste cu trecerea timpului;
- nu are panta transversala spre exterior si apa stagneaza in balti pe platforma accelerand procesul de degradare;
- geometria transversala si pantele longitudinale nu pot asigura evacuarea apei pluviale de pe platforma drumului;
- zona carosabilului are o planeitate neadecvata desfasurarii unei circulatii rutiere in conditii de siguranta si minim confort.
- strada nu are benzi pentru traficul in comun si benzi pentru ciclisti.

Bd. Independentei este o strada de categoria tehnica II, cu 4 (patru) benzi de circulatie. Circulatia rutiera pe b-dul Independentei se desfasoara, in prezent, in ambele sensuri.

- Declivitatile longitudinale existente au valori reduse. In prezent, latimea partii carosabile este de 14,00 m.
- Exceptand zona pasarelei pietonale peste raul Sasar catre magazinul Kaufland si zona intersectiei cu b-dul Decebal, in prezent exista trotuare doar pe latura nordica a b-dul Independentei.



*Fig.1 B-dul Independentei: aspecte generale*

- Trotuarele existente (Fig. 2) au latimi cuprinse intre 2,00 si 5,50 m, avand suprafata de rulare amenajata cu imbracaminte asfaltica, cu pavele prefabricate din beton sau din pamant.
- Intre spatiul conex Universitatii si intersectia cu b-dul Decebal (aprox. 1,2 km lungime), exista o pista pentru biciclisti marcata prin vopsea de culoare galbena la nivelul suprafetei trotuarului existent. Exceptie face un tronson in lungime de cca. 250 m, in zona intersectiei cu str. I.L. Caragiale, unde pista pentru biciclisti este separata de trotuar printr-un spatiu verde.



*tronson spatiu conex Universitatii – intersectie cu b-dul Republicii*





*tronson intersectie cu b-dul Republicii – intersectie cu b-dul Decebal*



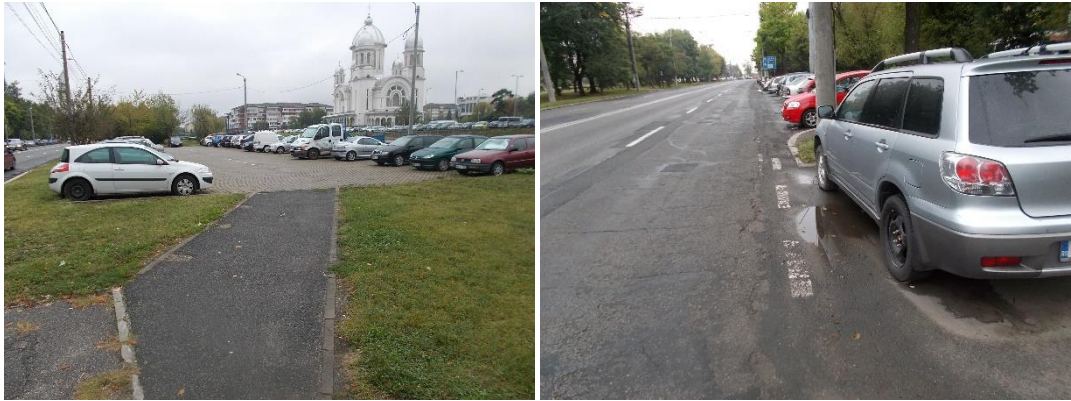
*tronson intersectie cu b-dul Decebal – intersectie giratorie Dacia-Renault-Nissan*

*Fig. 2 B-dul Independentei: trotuare*

- Carosabilul este delimitat prin borduri din beton, denivelate. Pe toate sectoarele studiate, între partea carosabila și trotuare există amenajate spații verzi, având latimi cuprinse în general între 4 și 5 m.
- În profil transversal, suprafața de rulare este amenajată sub forma de acoperis, cu pante transversale către margini.
- Pe b-dul Independentei există parcaje amenajate la sol, longitudinale, perpendiculare și oblice, pe toate tronsoanele analizate (Fig. 3).



*tronson spatiu conex Universitatii – intersectie cu b-dul Republicii*



*tronson intersectie cu b-dul Republicii – intersectie cu b-dul Decebal*



*tronson intersectie cu b-dul Decebal – intersectie giratorie Dacia-Renault-Nissan  
Fig. 3 B-dul Independentei: parcaje*

Bd. Decebal strada de categoria a III-a cu doua benzi pe fiecare sens, stare de fiabilitate buna, zona carosabila separata de cea pietonala cu o zona verde.

Viitorul Bulevard de Vest- conform SF- categoria tehnica II, cu 4 (patru) benzi de circulatie cate 2 pe ambele sensuri- latime profil 33.40 m din care latime carosabil 21.00 m.

In zona care se va executa prelungirea strazii Dragos Voda si Bulevardul de Vest nu exista drumuri existente. Trenurile pe care se vor realiza aceste strazi sunt terenuri virane, neocupate de constructii. Accesul la aceste terenuri este ingreunat de lipsa drumurilor modernizate. Prin realizarea acestor doua strazi pe aceste terenuri devin interesante pentru realizare de investitii in obiective industriale sau socio-economice.

- Benzile dedicate transportului in comun vor fi separate de benzile pentru circulatia autovehiculelor de borduri de piatra.
- Pentru transportul in comun sunt repartizate 2 benzi de cate 3.5 m latime (cate una pentru fiecare sens) iar pentru circulatia autovehiculelor au fost repartizare cate doua benzi pe sen, in total o latime de 14 m.

- Pe strada Dragos Voda intre km 0+860- km 0+885 si pe Bulevardul de Vest intre km 0+140 - km 0+165 si intre km 0+780 - km 0+800 se vor executa refugii pentru pietoni cu latimea de 3.00 m
- La marginea partii carosabile se va executa o zona de spatiu verde cu latimea de 1.90 m. Partea carosabila va fi separata de spatiul verde prin borduri de piatra.
- Benzile pentru ciclisti au latimea de 1.50 m.
- Trotuarele au latimea de 2.00 m. Trotuarele vor fi incadrate de borduri de piatra .

## 1.1 Locatia proiectului

Localizarea proiectului: Str. Dragos Voda, Municipiul Baia Mare.

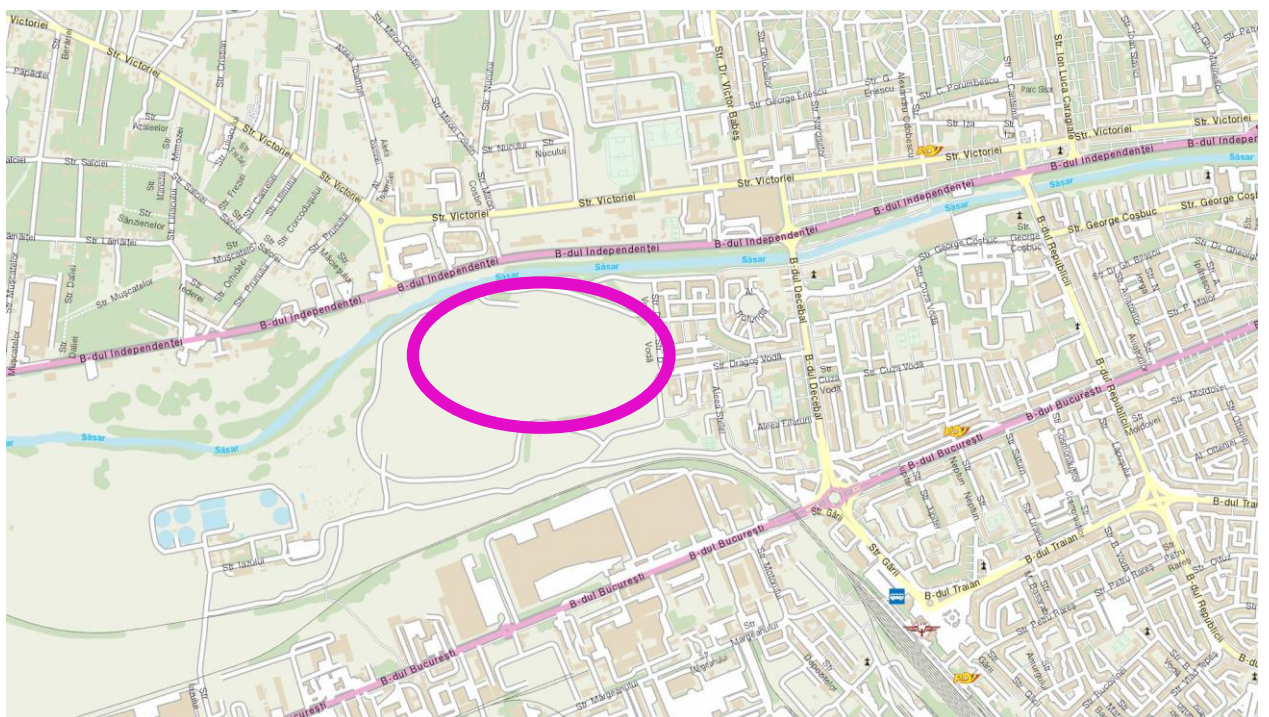
In vederea stabilirii performantei traficului in zona dezvoltarii s-a solicitat un studiu de trafic pentru a evidentia situatia existenta si cea de perspectiva cu dezvoltare:

- capacitatea de circulatie
- nivelul fluxurilor de circulatie
- raportul flux / capacitate
- Nivelul de Serviciu in intersectii.

Raportul de trafic cuprinde doua parti si anume:

- Analiza situatiei existente
- Perspectiva (analiza cu extensia dezvoltarii analizate)





**Fig. 4 Localizarea proiectului**



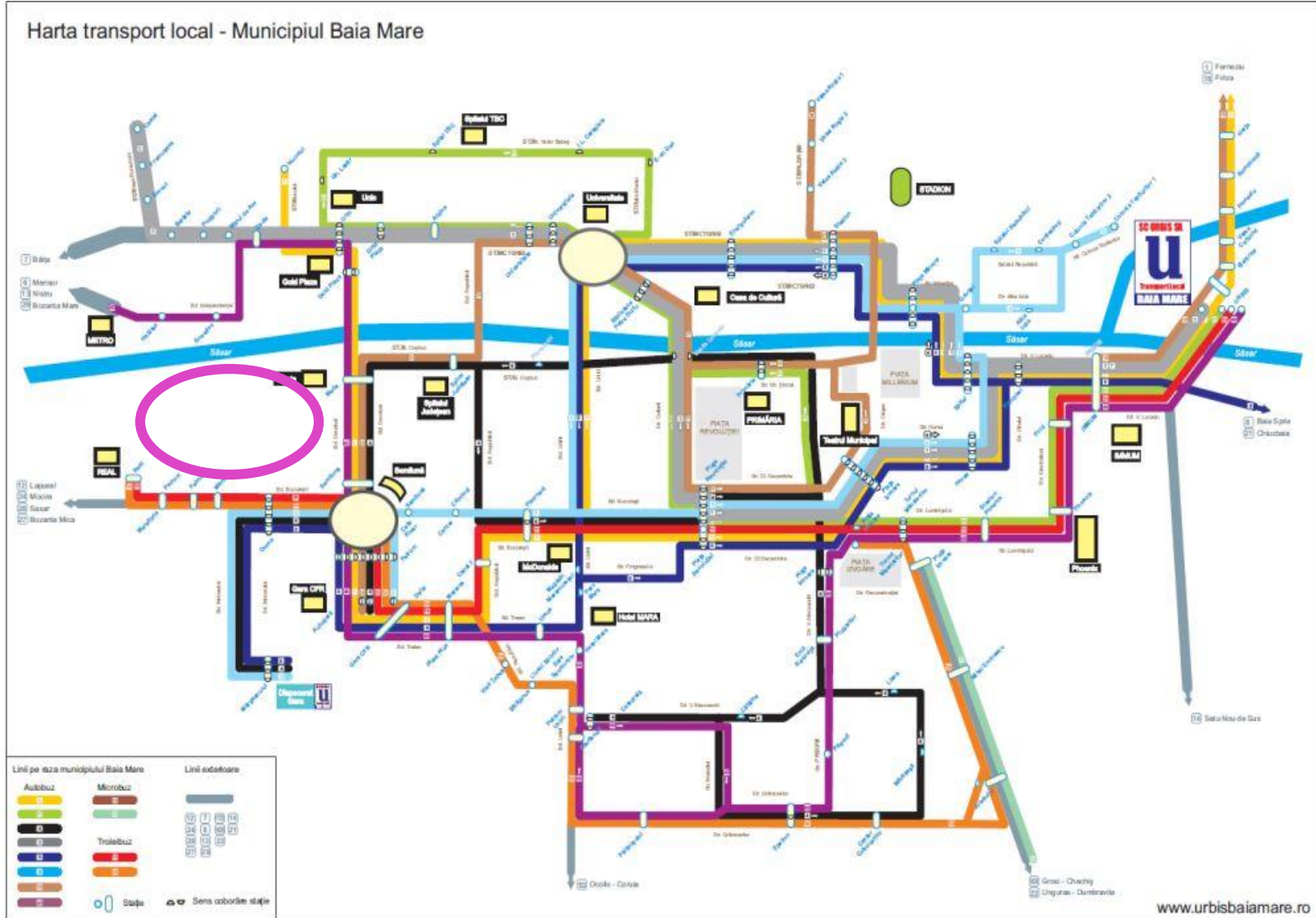


Fig. 5 Harta rețelei de transport public

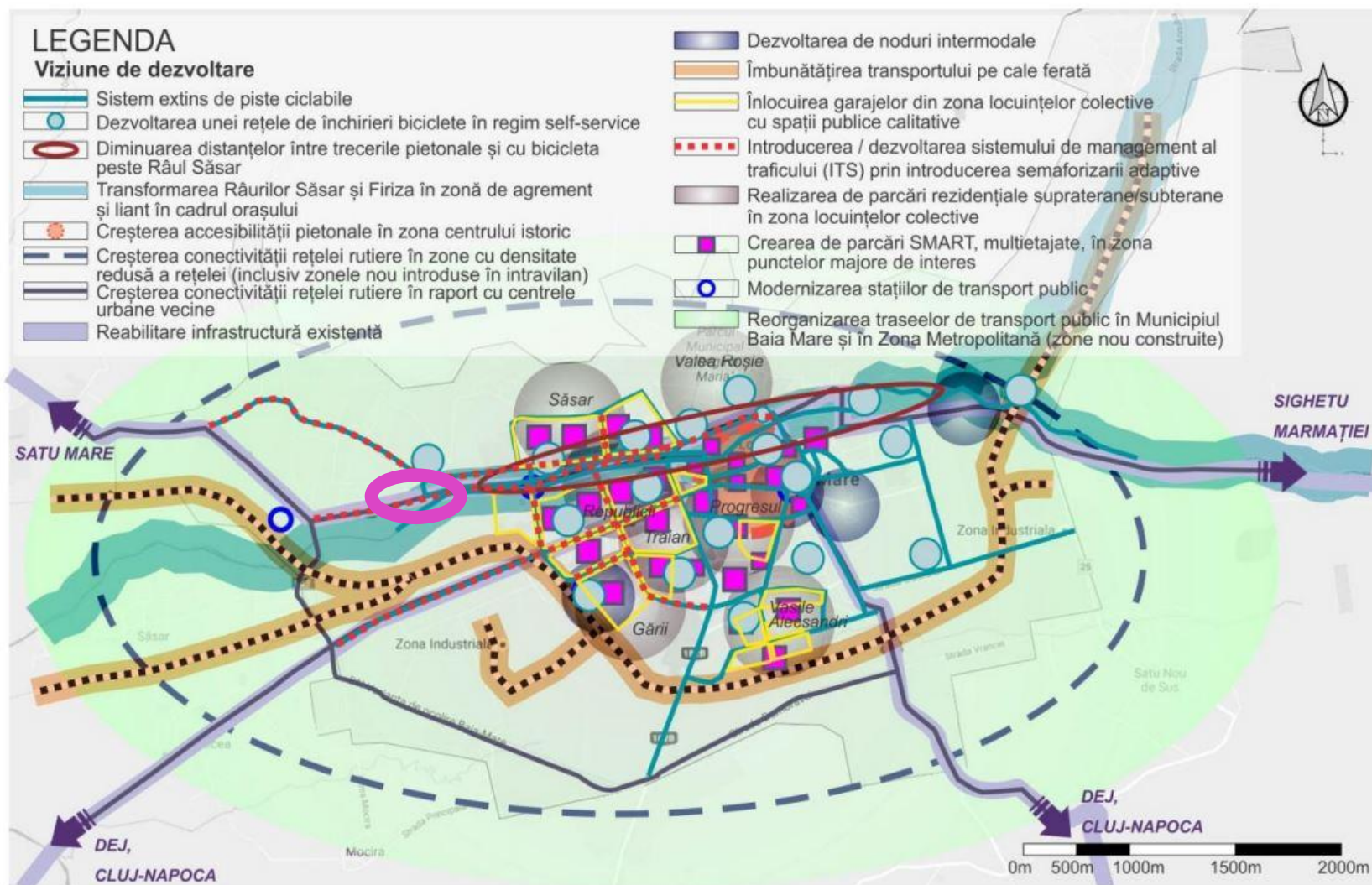


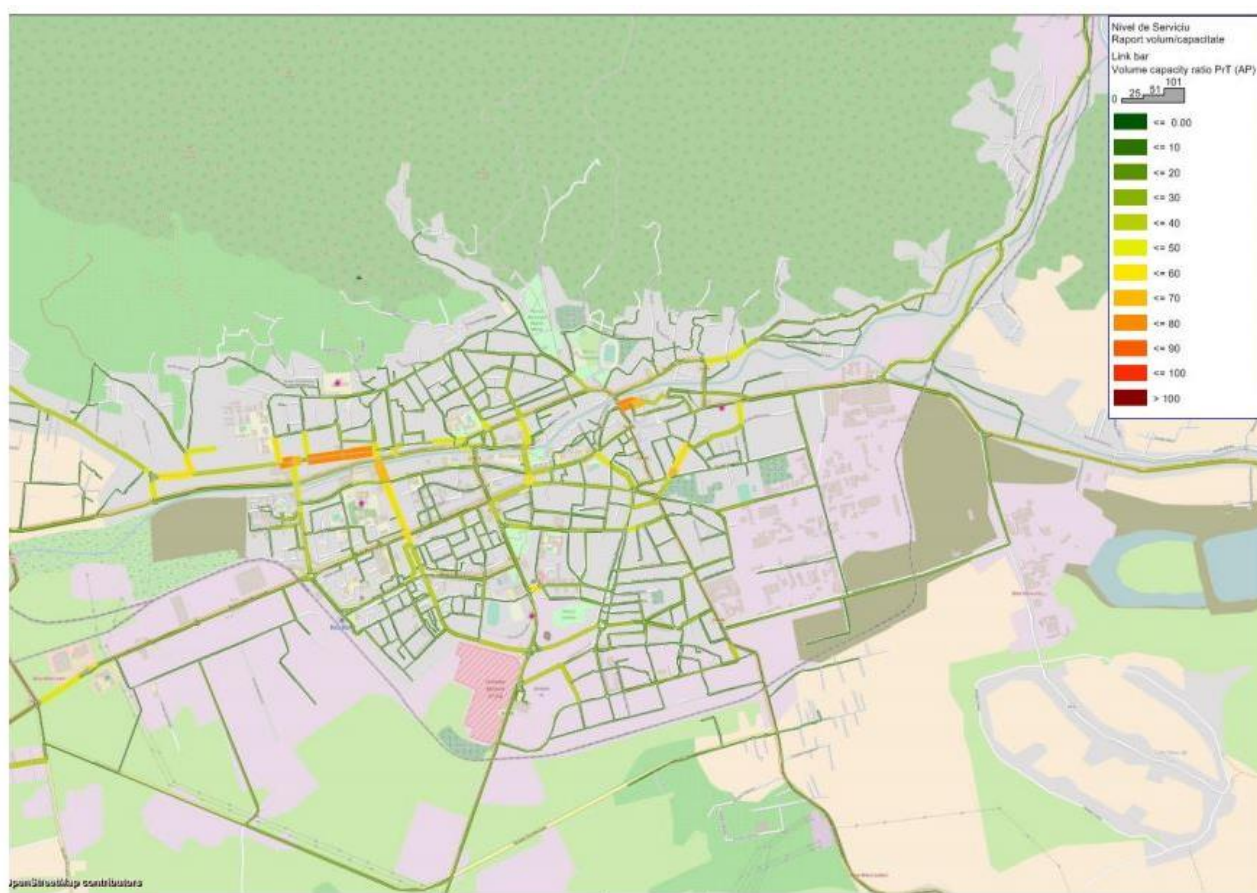
Fig. 6 Viziune de dezvoltare conform PMUD Baia Mare

## 2. Analiza situatiei actuale

### 2.1 Calibrarea modelului de transport pentru aria de studiu

În cadrul acestei etape s-a detaliat modelul de transport în aria de studiu și s-a calibrat considerând datele de trafic din recenzate prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru Municipiul Baia Mare 2017-2030.

Deoarece principalul Bulvard Dragos Voda, care va colecta fluxurile de circulație calibrate pentru ora de vârf din zona de studiu, nu este încă realizat, valorile de trafic, raportul Volum/Capacitate și Nivelul de Serviciu au fost obținute din studiile întocmite pentru PROIECTUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PRIN MODERNIZAREA SPĂȚIILOR PUBLICE ÎN MUNICIPIUL BAIĂ MARE 2017-2030 și Studiu de trafic întocmit de S.C. DRUMEX S.R.L.



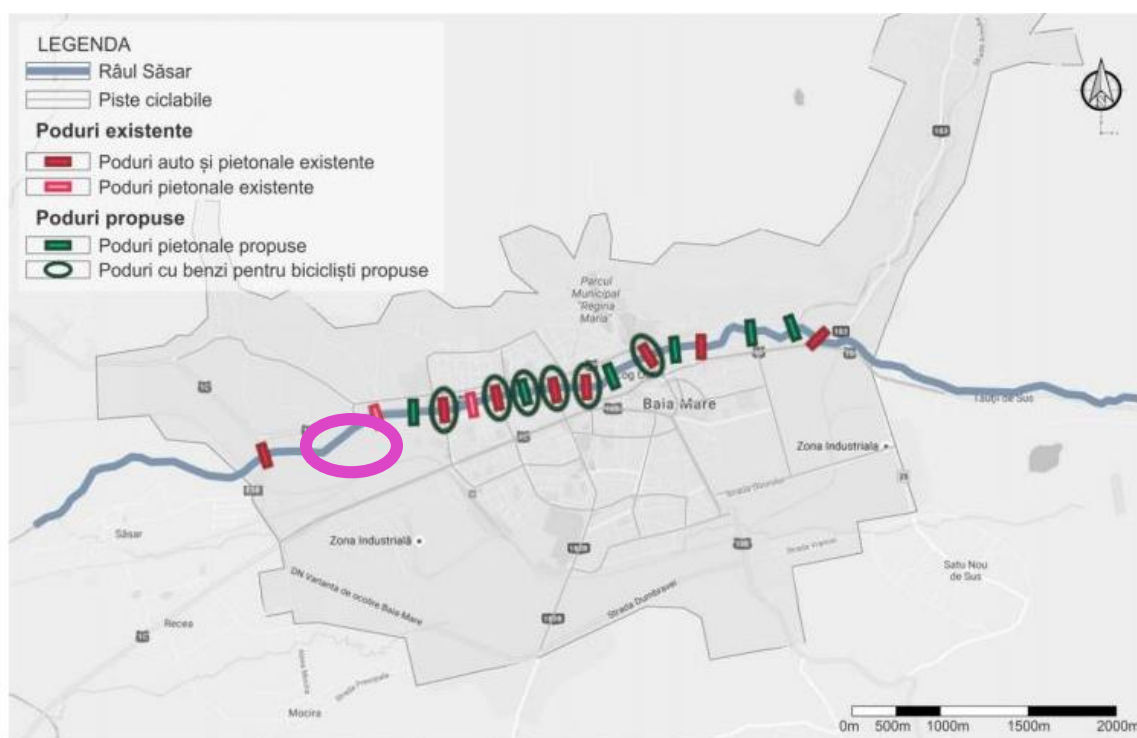
*Fig. 7 Nivelul de serviciu*



### 3. Situatia de perspectiva cu dezvoltare

Conform strategiei de dezvoltare durabila a municipiului Baia Mare elaborata in 2009, in prezent sunt in desfasurare sau in pregatire urmatoarele proiecte de investitii: - Studii de fezabilitate "Sistematizare infrastructura rutiera in cartiere" - Pachet 1: Sistematizare, strazi, parcar, alei in zona Dragos Voda - Filatura~ 17,8ha (zona delimitata de bd. Decebal - bd.Bucuresti - raul Sasar);

Transformarea Raului Sasar din bariera naturala in liant intre locuitori, prin realizarea de poduri pietonale si pentru biciclete Obiective - Imbunatatirea legaturilor / conexiunilor nemotorizate peste bariere naturale - Ameliorarea conectivitatii retelei de deplasari nemotorizate si realizarea legaturii zonelor orasului cu centrul sau. - Reducerea duratelor de deplasare Propuneri de poduri pietonale: - Cartier Valea Borcutului Strada Dragos Voda - Bulevardul Independentei;



*Fig. 8 treceri pietonale si ciclabile peste Sasar*

#### Transport nemotorizat

##### Deplasari cu bicicleta

Pistele pentru biciclisti existente in municipiul Baia Mare au lungimea totala de cca. 11 km, insa nu prezinta continuitate.



*Tabel Piste pentru biciclisti existente*

Nr. crt.	Strada	Amplasament	Fluxuri deservite	Lungime [m]
1	Vasile Lucaciu	pe trotuar	pe ambele parti ale strazii	2 x 1150 = 2300
2	I.L. Caragiale	pista dedicata	o pista pentru ambele sensuri	530
3	b-dul Independentei (intre str. Culturii si b-dul Decebal)	pe trotuar / pista dedicata	o pista pentru ambele sensuri	cca. 1700
4	Granicerilor	pe trotuar	o pista pentru ambele sensuri	1990
5	b-dul Unirii (intre pasaj C.F. si str. Europa – varianta de ocolire)	pe trotuar	o pista pentru ambele sensuri	800
6	Oborului	pe trotuar	o pista pentru ambele sensuri	2200
7	Electrolizei	pe trotuar	o pista pentru ambele sensuri	1510

Astfel, utilizatorii de biciclete existenti sunt uneori nevoiti sa se deplaseze pe partea carosabila sau pe trotuar (pe trasee neamenajate special), diferitele fluxuri de trafic intrepatrandu-se. Acest aspect constituie o deficiente privind siguranta circulatiei in cadrul retelei existente.

In majoritatea cartierelor municipiului Baia Mare, au fost amplasate rasteluri pentru biciclete, ca un stimulent suplimentar pentru utilizarea acestui mijloc de transport, nemotorizat.

Lipsa unei retele conexe de piste pentru biciclisti, alaturi de lipsa campaniilor de informare si promovare a deplasarii cu bicicleta in cadrul mobilitatii zilnice, constituie principalele probleme identificate in privinta acestui mijloc de transport.

#### Analiza critica a circulatiei existente – diagnoza circulatiei

*(preluata integral din Studiul de trafic pentru Proiectul de mobilitate urbana Baia Mare 2017-2030)*

#### Investigarea traficului actual. Metodologie

Conform AND 584-2012 (art.6, pct. c-d), in cazul in care se estimeaza modificari in generarea traficului rutier, se elaboreaza studii de trafic, avand in vedere atat anul de baza cat si perioada de perspectiva a proiectului. Astfel, studiile de trafic pot fi intocmite in baza unor inregistrari de circulatie de scurta durata, completate cu anchete origine-destinatie (O-D).

In prezentul studiu de trafic, s-au efectuat recensaminte de trafic rutier in urmatoarele posturi amplasate in mun. Baia Mare, in vederea stabilirii relatiilor de trafic intre ramurile convergente, inclusiv variatia volumului si compozitiei fluxurilor de participanti (

Tab, Fig. ):

*Tabel Posturi recenzare trafic*

Nr. post	Amplasament	Recenzie pe strazile	Nr. operatori
1	intersectia giratorie b-dul Bucuresti - b-dul Decebal - str. Garii	<ul style="list-style-type: none"> <li>• b-dul Bucuresti;</li> <li>• b-dul Decebal;</li> <li>• str. Garii;</li> </ul>	4
2	intersectia semaforizata b-dul Independentei - b-dul Decebal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• b-dul Independentei;</li> <li>• b-dul Decebal;</li> </ul>	2
3	b-dul Independentei (zona intersectiei giratorii din preajma unitatii Dacia-Renault-Nissan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• b-dul Independentei;</li> </ul>	1
4	intersectia giratorie str. Garii - b-dul Traian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. Garii;</li> <li>• b-dul Traian;</li> </ul>	2
5	intersectia semaforizata b-dul Independentei - b-dul Republicii - str. Dimitrie Cantemir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• b-dul Independentei;</li> <li>• b-dul Republicii;</li> <li>• str. Dimitrie Cantemir;</li> </ul>	2
6 7 8	spatiul public conex Universitatii	<ul style="list-style-type: none"> <li>• b-dul Independentei;</li> <li>• b-dul Unirii;</li> <li>• str. Victoriei;</li> <li>• str. Iuliu Maniu;</li> </ul>	5
9	intersectia semaforizata str. Victoriei - str. Minerilor - str. Podul Viilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. Victoriei;</li> <li>• str. Minerilor;</li> <li>• str. Podul Viilor;</li> </ul>	1
10	str. Podul Viilor (zona Piata Libertatii)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. Podul Viilor;</li> </ul>	1
11	str. Gheorghe Sincai (zona intersectiei cu str. Tineretului si str. Andrei Muresanu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. Gheorghe Sincai;</li> </ul>	1
12	str. Avram Iancu (zona intersectiei cu str. Andrei Muresanu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. Avram Iancu;</li> </ul>	1
13	str. Crisan (zona intersectiei cu str. Closca)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. Crisan;</li> </ul>	1
14	str. 1 Mai (zona intersectiei cu str. Horea)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• str. 1 Mai.</li> </ul>	1

Avand in vedere amplasamentul proiectului studiat Puz Atrium, obiectivelor de investitii, s-a considerat ca este justificata si relevanta analiza, prognoza si terapia circulatiei in zonele inposturilor 1-5.

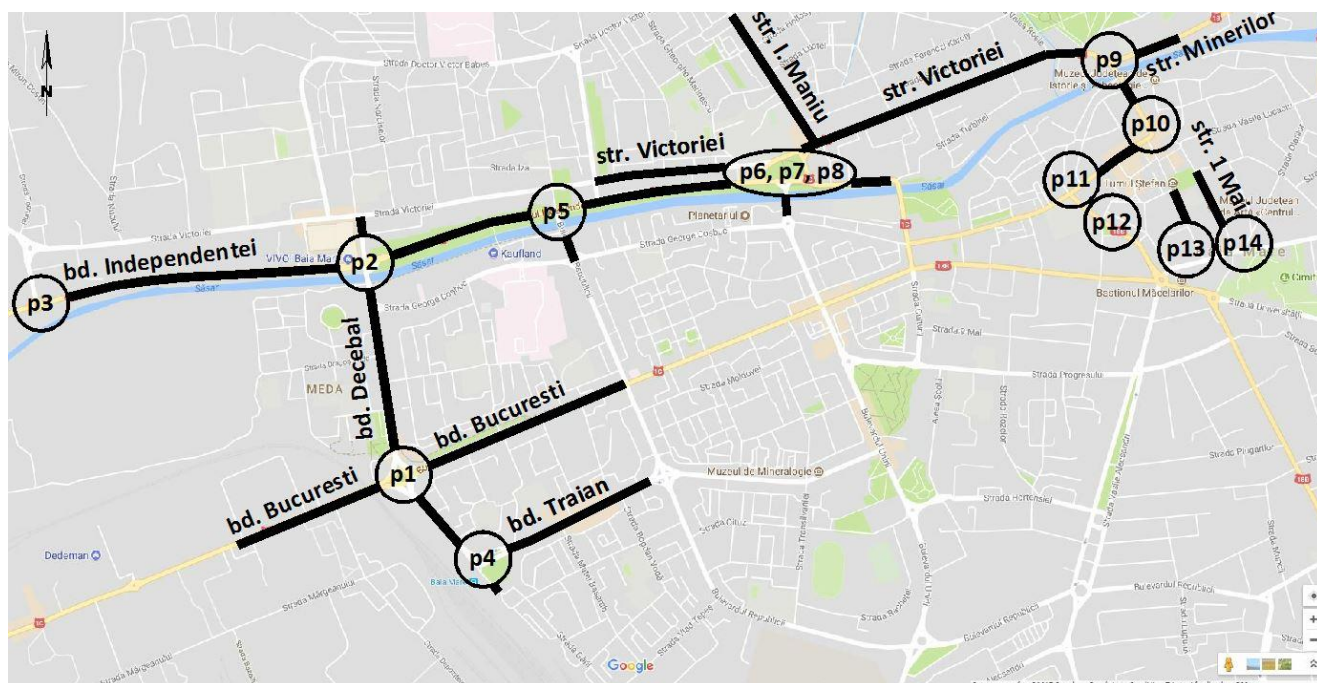
Inregistrările au fost efectuate manual, de catre operatori instruiti in acest sens, in posturi de recensare de categoria 3 (

Tab). Datele brute de trafic rutier au fost colectate si prelucrate in cadrul prezentului studiu conform prevederilor AND 557-2015. Conform C 242-93 (Anexa nr. 9, pct. 4), recensamintele manuale se efectueaza in perioade diferite functional. Astfel, in cadrul prezentului studiu s-a efectuat un recensamant de scurta durata, pe durata a 3 (trei) zile (vineri 15.09.2017, miercuri 20.09.2017, respectiv miercuri 27.09.2017), timp de 12 (douasprezece) ore in fiecare zi, neintrerupt, intre orele 7:00 si 19:00. Intervalele orare care definesc perioadele de varf alese pentru recenzarea vehiculelor au fost (Tabel ):

*Tabel Intervale recensare*

Intervale	Ore incepere	Ore incheiere	durata [ore]
dimineata	7:00	11:00	4
amiaza	11:00	15:00	4
dupa-masa	15:00	19:00	4
TOTAL			12

Din punct de vedere meteorologic, conditiile au fost favorabile (cer senin, temperatura atmosferica cca. 15...25 °C, vant nesemnificativ), exceptand intervalele orare 7:00 – 8:00 si 18:00 – 19:00 din data de miercuri 20.09.2017, cand s-au inregistrat precipitatii atmosferice sub forma de ploaie.



*Fig. 9 Amplasament posturi recensare*

Recensamantul circulatiei s-a desfasurat pentru categoriile de vehicule precizate in AND 557-2015

*Tabel Recensamant trafic: categorii de vehicule*

Nr. crt.	Categorii de vehicule recensate
1	Biciclete si motociclete: <ul style="list-style-type: none"> <li>• biciclete simple / cu motor;</li> <li>• motociclete si motorete;</li> <li>• scutere.</li> </ul>
2	Autoturisme: <ul style="list-style-type: none"> <li>• toate autoturismele, inclusiv de teren, cu / fara remorca.</li> </ul>
3	Microbuze, autospeciale: <ul style="list-style-type: none"> <li>• microbuze de transport persoane (max. 8+1 locuri), cu / fara remorca.</li> </ul>
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA $\leq$ 3 500 kg, cu / fara remorca.
5	Autocamioane, autobasculante, autofurgonete, autocisterne si alte autovehicule cu 2 osii, avand MTMA $>$ 3 500 kg.
6	Autocamioane, autobasculante, autoremorchere, automacarale si alte autovehicule cu 3 sau 4 osii, avand MTMA $>$ 3 500 kg.
7	Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii, remorchere cu trailer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• autotractoare cu semiremorca sau peridoc;</li> <li>• autoremorchere cu trailer;</li> <li>• autoremorchere cu peste 4 osii;</li> <li>• automacarale cu mai mult de 4 osii.</li> </ul>
8	Autobuze si autocare.
9	Tractoare, utilaje agricole, utilaje de constructii si vehicule speciale, cu / fara remorca.
10	Trenuri rutiere (autocamioane cu 2...4 osii, cu remorca).
11	Vehicule cu tractiune animala.

### Volume de trafic

Volumele de trafic inregistrate pe parcursul zilelor recensamantului desfasurat au fost relativ apropiate, la fel ca si variatia intensitatilor de trafic orare. Astfel, au fost utilizate valorile medii recensate:

### Vehicule fizice

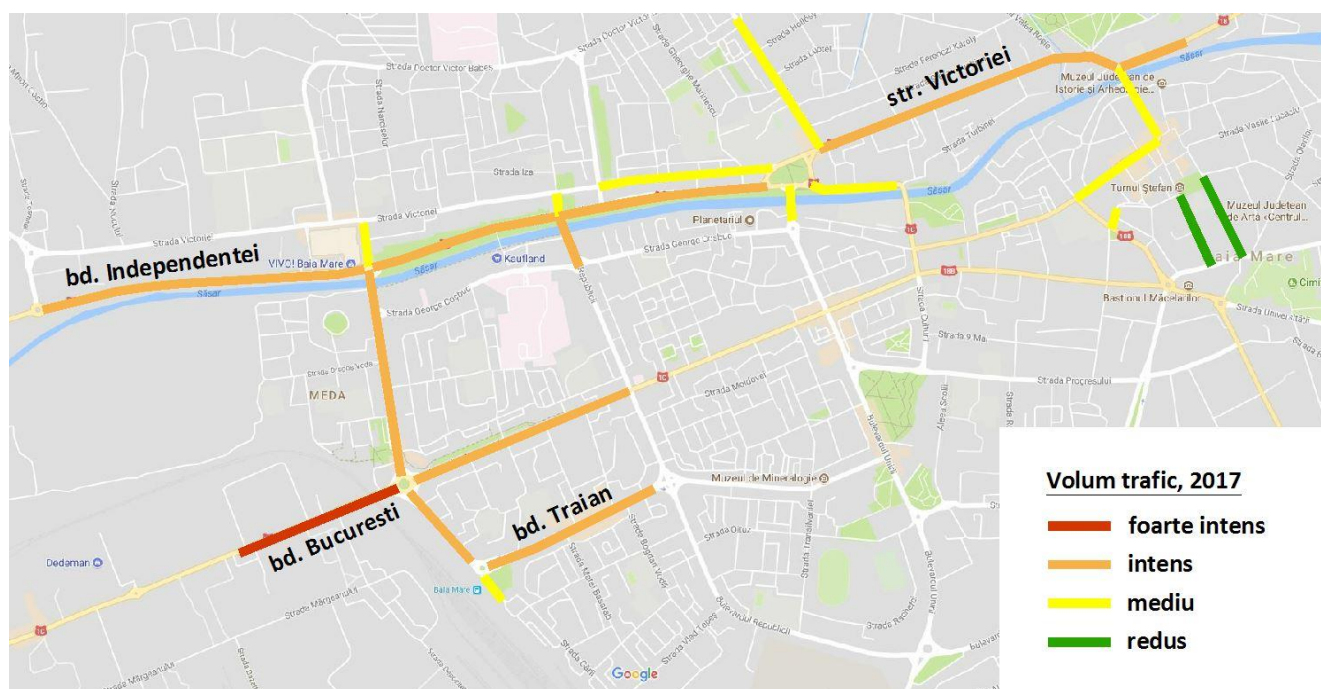
Volumele de trafic orare (in vehicule fizice/ora) inregistrate pe strazile si bulevardele convergente in posturile de recensare, la nivelul anului 2017, pe intervale de investigare conform Tabel , sunt prezentate in Error! Reference source not found..

Conform clasificarii din Ordinul M.T. nr. 46/1998, intensitatea traficului pe strazile analizate se poate incadra astfel (Fig. 10) :

*Tabel Incadrare trafic [veh. fizice/h], 2017*

Nr. crt.	Intensitatea traficului	Intensitatea orara de calcul [veh. fizice/h]
1	foarte intens	$>$ 2.200

2	intens	1.000...2.200
3	mediu	400...1.000
4	redus	75...400



*Fig. 10 Incadrare volume trafic, 2017*

Se remarca volumele sporite de trafic in zona vestica a orasului, pe arterele stradale principale ale zonei. Totodata, traficul rutier in zona Centrului Istoric este relativ redus.

Atat in cazul arterelor concurente, cat si al intersectiilor analizate, se observa tendintele de aglomerare in perioadele orelor de varf de dimineata, amiaza si dupa-masa. Perioadele respective coincid cu sporirea numarului de deplasari ale populatiei catre/dinspre punctele de interes majore: domiciliu, loc de munca, institutie educationala, activitate comerciala/culturala/recreationala etc.

Procentual, volumul vehiculelor grele este cuprins intre sub 1 % in zona Centrului Istoric al orasului si cca. 5 % in partea de vest. Procentul sporit de vehicule grele pe str. 1 Mai se datoreaza volumului total redus de vehicule in zona. In fiecare caz studiat, autoturismele reprezinta peste 85 % din vehiculele care se deplaseaza in zona analizata.



*Tabel Distributie procentuala vehicule, 2017*

Nr. crt.	Strada	Volum vehicule [%], din total, 2017		
		biciclete, motociclete	autoturisme	vehicule grele
1	b-dul Bucuresti	0,4...0,9	87,6... 90,6	1,2...2,5
2	str. Garii	0,5...0,9	86,3...92,5	1,8...5,1
3	b-dul Decebal	0,6...2,2	87,0...89,2	3,3...3,9
4	b-dul Independentei	0,4...1,1	86,5...92,1	2,2...3,9
5	b-dul Traian	0,4	87,2	5,0
6	b-dul Republicii	0,6	94,2	1,2
7	str. D. Cantemir	1,0	93,6	1,0
8	b-dul Unirii	0,7	94,3	2,2
9	str. Victoriei	0,8..1,1	89,6...94,2	1,7...3,3
10	str. Iuliu Maniu	0,9	92,0	1,8
11	str. Minerilor	0,7	95,1	1,5
12	str. Podul Viilor	1,7...2,1	93,2...93,5	1,4
13	str. Gheorghe Sincai	2,7	92,6	0,8
14	str. Avram Iancu	1,1	91,9	1,4
15	str. Crisan	1,1	90,8	0,9
16	str. 1 Mai	6,5	85,3	4,6

#### Vehicule etalon

Pentru evaluarea volumelor orare de trafic echivalent inregistrate, exprimate in vehicule etalon autoturisme  $V_i$ /ora, intensitatile fizice au fost multiplicat cu factorii de echivalare aferenti (ec. (1)):

$$Q_t = Q \cdot c_K \quad (1)$$

unde:

- $Q_t$  – volum de trafic orar, in vehicule etalon/ora [ $V_i/h$ ];
- $Q$  – volum de trafic orar, in vehicule fizice/ora (cf. par. 0);
- $c_K$  – coeficient de echivalare a vehiculelor fizice in vehicule etalon, conform SR 7348-2001, adoptati pentru declivitati longitudinale de max. 2 %, aplicabile strazilor analizate.

*Tabel Coeficienti de echivalare a vehiculelor fizice in vehicule etalon autoturisme*

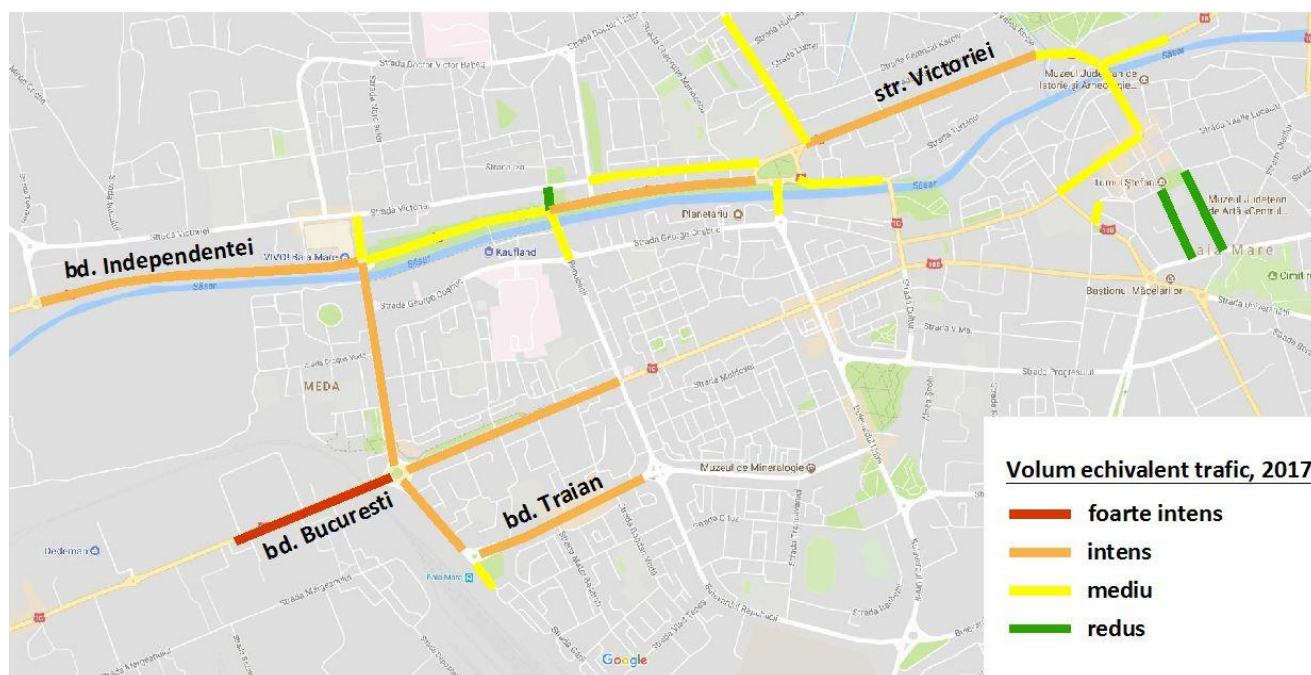
Nr. crt.	Categorii de vehicule	C <sub>k</sub>
1	Biciclete si motociclete	0,5
2	Autoturisme	1,0
3	Microbuze, autospeciale	1,2
4	Autocamionete si autospeciale cu MTMA ≤ 3 500 kg, cu / fara remorca	1,2
5	Autocamioane si derivate cu 2 osii, avand MTMA > 3 500 kg	3,5
6	Autocamioane si derivate cu 3-4 osii, avand MTMA > 3 500 kg	3,5
7	Autovehicule articulate	4,0
8	Autobuze si autocare	3,5
9	Tractoare si vehicule speciale	3,0
10	Trenuri rutiere	5,0
11	Vehicule cu tractiune animala	-

Astfel, volumele orare de trafic echivalent (in vehicule etalon  $V_i$ /ora) inregistrate pe strazile si bulevardele convergente in posturile de recenzare, la nivelul anului 2017, pe intervale de investigare conform Tabel , sunt prezentate in Error! Reference source not found..

Conform clasificarii din Ordinul M.T. nr. 46/1998, intensitatea traficului pe strazile analizate se poate incadra astfel (Tab, Fig. ):

*Tabel Incadrare trafic echivalent [veh. etalon/h], 2017*

Nr. crt.	Intensitatea traficului	Intensitatea orara de calcul [veh. etalon/h]
1	foarte intens	> 3.000
2	intens	1.401...3.000
3	mediu	550...1.400
4	redus	100...550



*Fig. 11 Incadrare volume echivalente trafic, 2017*

*Tabel Ore de varf*

Nr. post	Amplasament	Strada	Ore de varf			
			intervale	inceput	final	Volume de trafic orare [V <sub>i</sub> /ora]
1	intersectia giratorie b-dul Bucuresti – b-dul Decebal – str. Garii	b-dul Bucuresti (vest)	dimineata	7:45	8:45	4.015
			amiaza	13:30	14:30	3.311
			dupa-masa	15:45	16:45	3.464
		b-dul Bucuresti (est)	dimineata	8:15	9:15	1.618
			amiaza	13:00	14:00	1.644
			dupa-masa	15:30	16:30	1.762
		str. Garii	dimineata	7:30	8:30	2.801
			amiaza	13:30	14:30	2.337
			dupa-masa	16:15	17:15	2.659
		b-dul Decebal	dimineata	7:30	8:30	2.532
			amiaza	13:00	14:00	2.341
			dupa-masa	16:00	17:00	2.440
2	intersectia semaforizata b-dul Independentei – b-dul Decebal	b-dul Independentei (vest)	dimineata	9:15	10:15	1.847
			amiaza	13:00	14:00	1.882
			dupa-masa	16:30	17:30	2.327
		b-dul Independentei (est)	dimineata	7:15	8:15	1.461
			amiaza	13:00	14:00	1.433
			dupa-masa	16:15	17:15	1.509
		b-dul Decebal (nord)	dimineata	7:30	8:30	628
			amiaza	13:00	14:00	718
			dupa-masa	15:45	16:45	839
		b-dul Decebal (sud)	dimineata	8:45	9:45	1.728
			amiaza	13:00	14:00	1.745

			dupa-masa	16:30	17:30	2.160
3	b-dul Independentei (zona intersectiei giratorii din preajma unitatii Dacia-Renault- Nissan)	b-dul Independentei	dimineata	8:15	9:15	1.909
			amiaza	11:45	12:45	1.962
			dupa-masa	16:15	17:15	1.911
4	intersectia giratorie str. Garii – b-dul Traian	str. Garii (nord)	dimineata	8:15	9:15	2.471
			amiaza	13:00	14:00	2.640
			dupa-masa	15:15	16:15	2.469
		str. Garii (sud)	dimineata	8:15	9:15	836
			amiaza	11:30	12:30	781
			dupa-masa	17:15	18:15	645
		b-dul Traian	dimineata	8:15	9:15	2.085
			amiaza	13:00	14:00	2.263
			dupa-masa	17:15	18:15	2.064
5	intersectia semaforizata b-dul Independentei – b-dul Republicii – str. Dimitrie Cantemir	b-dul Independentei (vest)	dimineata	10:00	11:00	1.222
			amiaza	13:00	14:00	1.386
			dupa-masa	15:45	16:45	1.430
		b-dul Independentei (est)	dimineata	10:00	11:00	1.426
			amiaza	13:00	14:00	1.715
			dupa-masa	15:45	16:45	1.807
		b-dul Republicii	dimineata	7:00	8:00	1.292
			amiaza	13:30	14:30	1.263
			dupa-masa	16:00	17:00	1.528
		str. Dimitrie Cantemir	dimineata	7:15	8:15	534
			amiaza	11:30	12:30	504
			dupa-masa	17:30	18:30	617

In privinta orelor de varf, se remarca urmatoarele aspecte principale:

- orele de varf ale diminetii si dupa-mesei sunt caracterizate prin deplasarea populatiei catre/dinspre locurile de munca si/sau activitatile cotidiene;
- in cazul fiecarei intersectii analizate, se confirma arterele caracterizate de intensitati ale traficului superioare zonelor invecinate:
  - post nr. 1: b-dul Bucuresti (V), str. Garii, str. Decebal;
  - post nr. 2: b-dul Independentei, str. Decebal (S);
  - post nr. 4: str. Garii (N), b-dul Traian;
  - post nr. 5: b-dul Independentei, b-dul Republicii;
- volumele intense de trafic de pe strazile precizate influenteaza desfasurarea traficului rutier in toate zonele analizate.

Pentru orele de varf stabilite, au fost evaluati factorii aferenti, considerand intervale suborare de trafic de 15 minute (ec. (2)).

$$F_v = \frac{Q_{t,max}}{4 \cdot Q_{t,max,15}} \quad (2)$$

unde:

- $Q_{t,max}$  – volum de trafic echivalent orar maxim (ora de varf) [ $V_i$ /ora];
- $Q_{t,max,15}$  – volum de trafic echivalent suborar maxim (interval de 15 minute) [ $V_i$ /ora].

Factorii orelor de varf obtinuti sunt sintetizati in Error! Reference source not found.. Referitor la acestia, se precizeaza urmatoarele aspecte:

- trafic cu tendinta de concentrare in anumite intervale de timp suborare ( $F_v < 0,90$ ) se remarca pe urmatoarele strazi/bulevarde si intervale de recenzie (Error! Reference source not found.):

*Ore de varf, 2017: trafic concentrat in intervale suborare*

Nr. crt.		Strada/bulevard	Intervale de recenzie		
			dimineata	amiaza	dupa-masa
1		b-dul Decebal (trons. Independentei – Victoriei)			
2		str. Garii			
3		b-dul Independentei	variabil		
4		str. D. Cantemir			
5		b-dul Republicii			

Se remarca tendinta de concentrare a traficului in intervale suborare in unele zone (ex. Centrul Istoric, Piata Garii), indicand perioadele de intensitate maxima a traficului coincidente cu deplasarea populatiei catre/dinspre puncte de interes. Exemple includ:

- str. A. Iancu (7:30-7:45);
- str. Gh. Sincai (7:45-8:00, 16:00-16:15);
- Piata Garii (8:45-9:00) etc.

In unele cazuri, tendinta se remarca mai putin pronuntat.

- trafic distribuit relativ uniform pe durata orelor de varf ( $F_v \geq 0,93...0,95$ ) se intalneste pe urmatoarele strazi/bulevarde si intervale de recenzie (
- ):



*Ore de varf, 2017: trafic distribuit uniform*

Nr. crt.	Strada/bulevard	Intervale de recenzare		
		dimineata	amiaza	dupa-masa
1	b-dul Bucuresti			
2	b-dul Decebal (trons. Bucuresti - Independentei)			
3	str. Garii			
4	b-dul Independentei	variabil		
5	b-dul Traian			

Acest aspect indica artere cu o distributie relativ constanta a traficului rutier pe parcursul zilei sau a unor intervale orare.

Debite orare de calcul

Conform C 242-93, intensitatea maxima orara a unei artere se poate calcula prin trei metode, in baza datelor de trafic recenzate. Una dintre ele, prevazuta si in SR 7348-2001, precizeaza ca debitul orar de calcul  $Q_c$  [ $V_t$ /ora] pentru strazi se evalueaza dubland suma maxima a intensitatii de trafic aferenta celei mai solicitate jumatati de ora, pentru ambele sensuri de deplasare.

In cazul obiectivelor analizate in prezentul studiu, rezulta :

Debite orare de calcul, 2017

Nr. post	Amplasament	Strada	Intervale	Jumatati de ora maxim solicitate		Debite orare de calcul $Q_c$ [ $V_t$ /ora]
				inceput	final	
1	intersectia giratorie b-dul Bucuresti - b-dul Decebal - str. Garii	b-dul Bucuresti (vest)	dimineata	8:00	8:30	4.161
			amiaza	13:45	14:15	3.404
			dupa-masa	16:15	16:45	3.547
		b-dul Bucuresti (est)	dimineata	8:30	9:00	1.688
			amiaza	13:30	14:00	1.681
			dupa-masa	15:45	16:15	1.807
		str. Garii	dimineata	7:45	8:15	2.945
			amiaza	13:30	14:00	2.399
			dupa-masa	16:15	16:45	2.859
		b-dul Decebal	dimineata	7:45	8:15	2.613
			amiaza	13:30	14:00	2.412
			dupa-masa	16:30	17:00	2.512
2	intersectia semaforizata b-dul Independentei - b-dul Decebal	b-dul Independentei (vest)	dimineata	9:30	10:00	1.918
			amiaza	13:30	14:00	1.992
			dupa-masa	17:00	17:30	2.474
		b-dul Independentei (est)	dimineata	7:15	7:45	1.518
			amiaza	13:30	14:00	1.484
			dupa-masa	17:00	17:30	1.576
		b-dul Decebal (nord)	dimineata	9:15	9:45	643
			amiaza	13:00	13:30	755
			dupa-masa	15:45	16:15	896
		b-dul Decebal (sud)	dimineata	9:15	9:45	1.787
			amiaza	13:00	13:30	1.779
			dupa-masa	17:00	17:30	2.287
3	b-dul Independentei	b-dul Independentei	dimineata	8:45	9:15	2.017
			amiaza	12:00	12:30	2.078

Nr. post	Amplasament  (zona intersectiei giratorii din preajma unitatii Dacia-Renault- Nissan)	Strada	Intervale	Jumatati de ora maxim solicitate		Debite orare de calcul Q <sub>c</sub> [V <sub>t</sub> /ora]
				inceput	final	
			dupa-masa	16:30	17:00	2.002
4	intersectia giratorie str. Garii – b-dul Traian	str. Garii (nord)	dimineata	8:45	9:15	2.688
			amiaza	13:00	13:30	2.775
			dupa-masa	15:45	16:15	2.529
		str. Garii (sud)	dimineata	8:15	8:45	852
			amiaza	11:45	12:15	858
			dupa-masa	17:45	18:15	661
		b-dul Traian	dimineata	8:45	9:15	2.299
			amiaza	13:00	13:30	2.370
			dupa-masa	17:45	18:15	2.136
5	intersectia semaforizata b-dul Independentei – b-dul Republicii – str. Dimitrie Cantemir	b-dul Independentei (vest)	dimineata	10:30	11:00	1.260
			amiaza	13:30	14:00	1.472
			dupa-masa	16:00	16:30	1.461
		b-dul Independentei (est)	dimineata	10:30	11:00	1.495
			amiaza	13:30	14:00	1.834
			dupa-masa	16:00	16:30	1.952
		b-dul Republicii	dimineata	7:15	7:45	1.436
			amiaza	13:30	14:00	1.324
			dupa-masa	16:00	16:30	1.606
		str. Dimitrie Cantemir	dimineata	7:15	7:45	620
			amiaza	12:00	12:30	534
			dupa-masa	18:00	18:30	668

### Viteze medii si timpi de deplasare

Studiul vitezelor medii si a timpilor de deplasare in cadrul sectoarelor investigate s-a realizat cu un vehicul test, utilizand metode clasice, prin inregistrarea manuala a datelor si folosind cronometrul. Strazile investigate au fost divizate in segmente, intre principalele intersectii existente. Vehiculul test a parcurs segmentele respective in repetate randuri. In acest sens, s-a adoptat tehnica vehiculului mediu: conducerea vehiculului prin inscrierea in fluxul normal de trafic, dupa buna perceptie a conducatorului, cu viteze apropiate de media fluxului, fara a depasi viteza legala admisa pe sectorul respectiv.

In cadrul studiului, au fost evaluati timpii de deplasare ale diferitelor segmente de strazi. Astfel, cunoscand distantele parcurse, au fost evaluate vitezele medii de deplasare ale vehiculului. Valorile precizate in Error! Reference source not found. reprezinta mediile parcurgerilor efectuate in teren:

### Viteze medii si timpi de deplasare

Nr. crt.	Strada	Segment	Lungime [m]	Timp parcurgere [s]	Viteza medie [km/h]
1	Gh. Sincai	Teatrului - A. Muresanu	180	23	28
2		Teatrului - P-ta Libertatii	140	22	23
3	Crisan		250	30	30
4	1 Mai		290	35	30
5	A. Iancu	A. Muresanu - P-ta Pacii	75	11	26
6	Garii	bd. Bucuresti - Traian	300	53	20
7		Traian - O.P.1	100	32	11
8	bd. Decebal	bd. Bucuresti - Independentei	670	69	35
9	bd. Independentei	c. Univ. - bd. Republicii	600	59	37
10		bd. Republicii - bd. Decebal	600	50	43
11		bd. Decebal - Dacia	1000	93	39
12	Victoriei	Minerilor - I. Maniu	980	97	36

### Capacitatea de circulatie

Capacitatea de circulatie a strazilor analizate in prezentul studiu a fost evaluata conform STAS 10144/5-89 – tabelul 9, in functie de categoria tehnica, viteza medie de deplasare a vehiculelor si distanta intre intersectii. Strazile analizate sunt caracterizate de flux discontinuu, cu opriri la intersectii.

Astfel, au fost considerate urmatoarele valori ale capacitatii de circulatie:

*Capacitatea de circulatie: valori adoptate*

Nr . crt.	Strada	Segment	Cate g. tehn.	Lungime [m]	Viteza medie [km/h]	Capacitatea de circulatie [V <sub>i</sub> /ora]
1	Gh. Sincai	Teatrului - A. Muresanu	IV	180	28	678
2		Teatrului - P-ta Libertatii	III	140	23	634
3	Crisan	Horea - 30 Decembrie	IV	250	30	800
4	1 Mai	Horea - Simion Barnutiu	IV	290	30	880
5	A. Iancu	A. Muresanu - P-ta Pacii	III	75	26	423
6	Garii	bd. Bucuresti - Traian	II	320	20	2.450
7		Traian - O.P.1	III	100	11	450
8	bd. Decebal	bd. Bucuresti - Independentei	II	670	35	2.888
9	bd. Independentei	c. Univ. - bd. Republicii	II	600	37	2.700
10		bd. Republicii - bd. Decebal	II	600	43	2.475
11		bd. Decebal - Dacia/Renault	II	1.000	39	3.035
12	Victoriei	Minerilor - I. Maniu	II	980	36	3.126
13	Podul Viilor	integral	III	250	23	905



Situatiile in care s-a remarcat depasirea in prezent a capacitatii de circulatie sun):

*Depasirea capacitatii de circulatie, 2017*

Nr. crt.	Strada	Segment	Capacitatea de circulatie [V <sub>i</sub> /ora]	Intervale avand capacitatea depasita
1	Gh. Sincai	Teatrului - A. Muresanu	678	7:00-9:00, 11:30-14:15
2	A. Iancu	A. Muresanu - P-ta Pacii	423	7:00-19:00
3	Garii	bd. Bucuresti - Traian	2.450	7:15-9:15, 12:15-14:15, 15:15-17:45
4		Traian - O.P.1	450	7:00-19:00

Analizand volumele de trafic echivalent care patrund in intersectii in prezent, conform STAS 10144/6, se constata faptul ca amenajarile existente ale intersectiilor studiate sunt corespunzatoare.

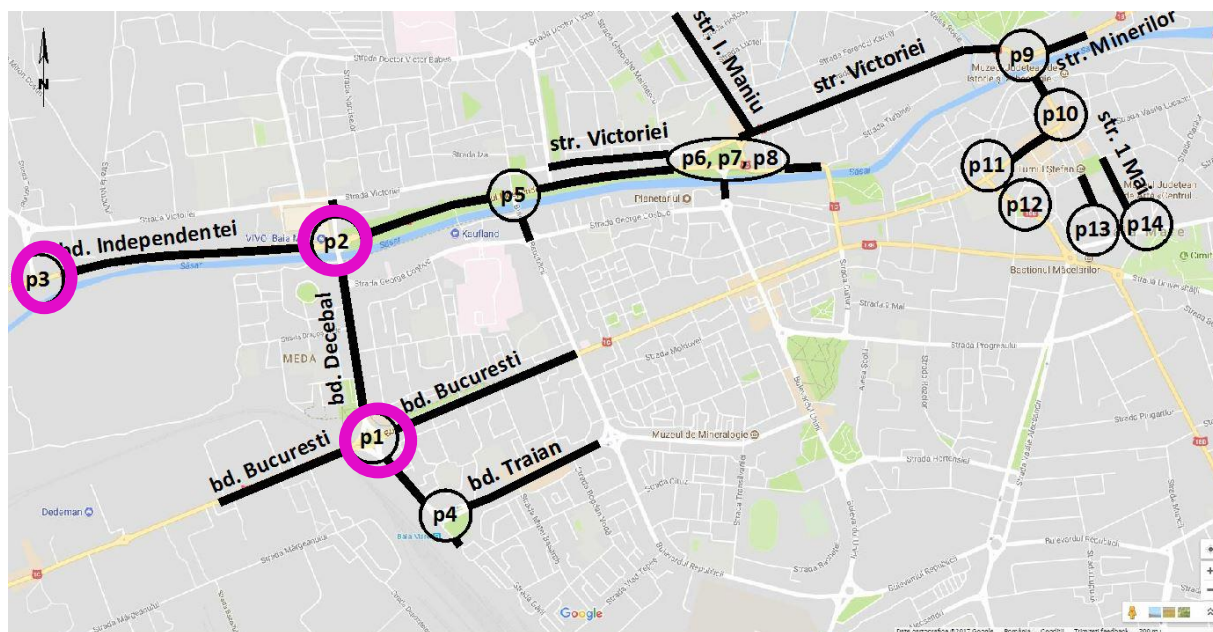
(studiu integral preluat din Studiu de trafic pentru proiectul MOBILITATE URBANA DURABILA PRIN MODERNIZAREA SPATIILOR PUBLICE IN MUNICIPIUL BAIA MARE intocmit de S.C. DRUMEX S.R.L. str. Constantin Brancusi nr. 145, Cluj-Napoca)

In aceasta privinta, in baza rezultatelor obtinute, se desprind urmatoarele aspecte relevante (-preluat din Studiu de trafic pentru proiectul MOBILITATE URBANA DURABILA PRIN MODERNIZAREA SPATIILOR PUBLICE IN MUNICIPIUL BAIA MARE intocmit de S.C. DRUMEX S.R.L. str. Constantin Brancusi nr. 145, Cluj-Napoca ):

### Concluzii distributie trafic, 2017

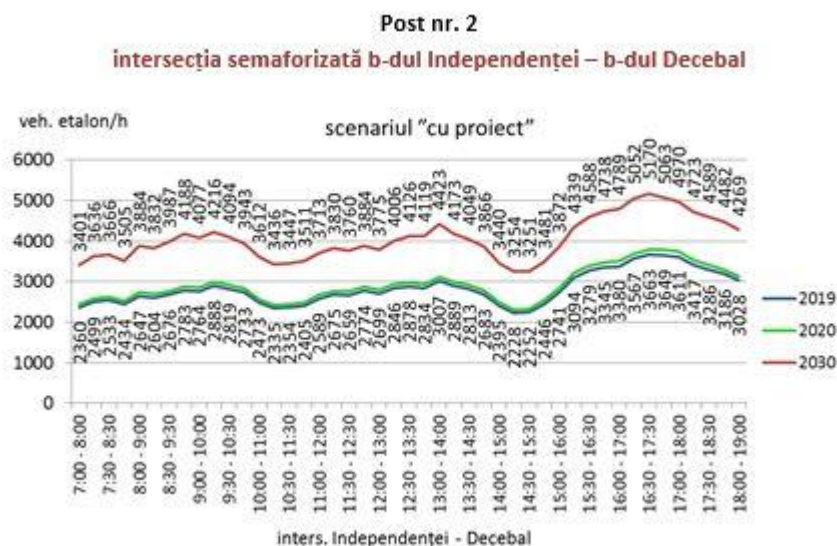
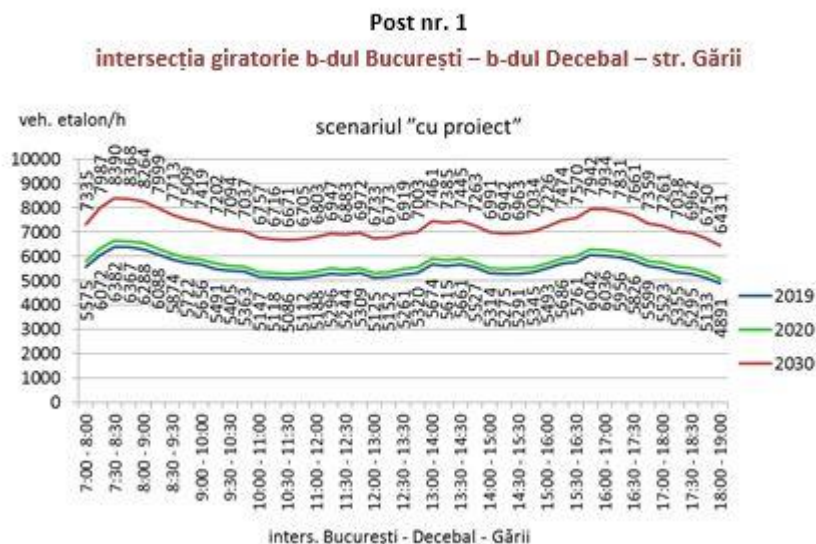
Nr. post	Amplasament	Concluzii distributie trafic, 2017
1	intersectia giratorie b-dul Bucuresti - b-dul Decebal - str. Garii	<ul style="list-style-type: none"> <li>majoritatea deplasarilor au ca destinatie b-dul Bucuresti, la vest de giratia analizata;</li> <li>fluxurile principale de trafic sunt pe directiile b-dului Bucuresti, str. Garii-b-dul Bucuresti si str. Garii-b-dul Decebal;</li> </ul>
2	intersectia semaforizata b-dul Independentei - b-dul Decebal	<ul style="list-style-type: none"> <li>fluxurile principale de trafic sunt pe directiile b-dului Independentei, respectiv b-dul Decebal (sud) - b-dul Independentei (vest);</li> </ul>
4	intersectia giratorie str. Garii - b-dul Traian	<ul style="list-style-type: none"> <li>fluxul principal de trafic se desfasoara pe directia b-dul Traian - str. Garii (nord).</li> <li>max. 5 % din vehicule se intorc pe artera de origine in cadrul intersectiei giratorii, cca. 1/3 din acestea fiind mijloace de transport in comun;</li> </ul>
5	intersectia semaforizata b-dul Independentei - b-dul Republicii - str. Dimitrie Cantemir	<ul style="list-style-type: none"> <li>fluxul principal de trafic se desfasoara pe directia b-dului Independentei;</li> </ul>

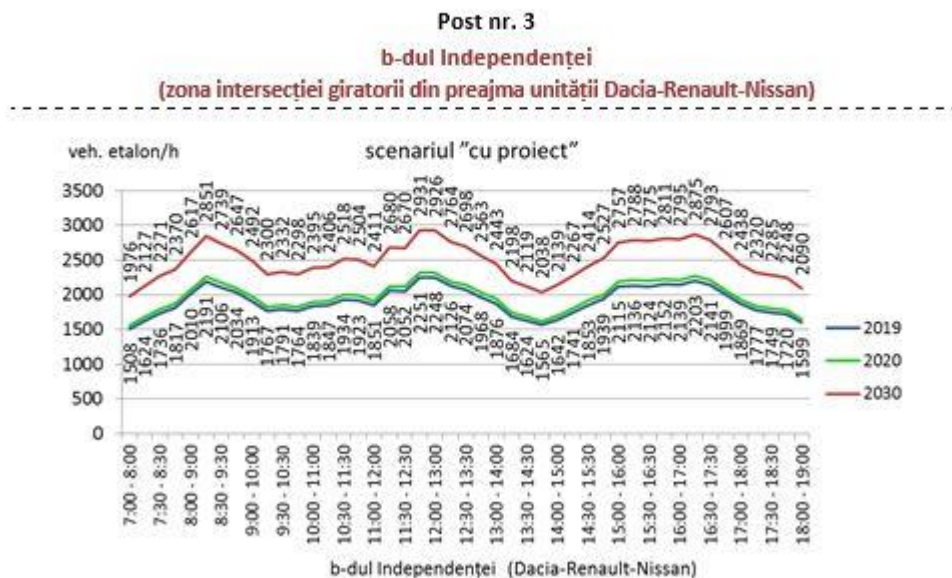
### 4. Concluzii si recomandari



Se iau in calcul pentru zona de PUZ studiata - **ELABORARE PUZ - COMPLEX DE LOCUINTE SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE ATRIUM** nr post 1, 2 si 3.

Mai jos, sunt tabelele aferente Volume trafic echivalent, est. 2019-2020-2030, scen. "cu proiect" [veh. etalon/ora] din studiul de trafic pentru proiectul MOBILITATE URBANA DURABILA PRIN MODERNIZAREA SPATIILOR PUBLICE IN MUNICIPIUL BAIA MARE intocmit de S.C. DRUMEX S.R.L. str. Constantin Brancusi nr. 145, Cluj-Napoca pentru posturile 1, 2 si 3- care sunt aferente zonei studiate PUZ – COMPLEX DE LOCUINTE SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE ATRIUM"





Fluxurile de circulație estimate dezvoltării propuse pentru Baia Mare până în anul 2030 pentru Bdul Independenței vor scădea cu aproximativ 30% cu fluxurile noi, preluate de noul Bd. de Vest prelungire Dragos Voda. Fiind un drum de categoria II conform normativelor, este estimat să preia între 360– 600 vehicule pe ora/ banda de circulație. Astfel se poate evalua o medie de flux de 1000 vehicule /ora ( care nu iau în calcul și transportul în comun, care va avea o bandă separată, dedicată).

### Accese

Terenul pe care urmează să se realizeze ansamblul rezidențial se află în Municipiul Baia Mare zona de vest- Decebal-Republicii.

Zona delimitată la nord de Raul Sasar, la est de strada Dragos Voda, la vest de viitoarea strada "Drumul de Vest" propus de Municipiul Baia Mare și la sud de prelungirea străzii Dragos Voda până la intersecția cu viitorul drum "Drumul de Vest.

Pe acest teren se dorește organizarea rețelei stradale și reglementarea modului de utilizare a terenului pentru constituirea unei zone de locuințe colective cu dotările publice aferente, o zonă dedicată instituțiilor și serviciilor precum și includerea, pe o suprafață de circa 2000 mp a unei grădinițe.

Ansamblul va cuprinde în principal funcțiunea de rezidență dar și funcțiuni complementare, necesare funcționării ansamblului care se va realiza în etape.

Prin documentația de urbanism s-a urmărit în mod deosebit realizarea în zonă a unei structuri urbane coerente din punct de vedere funcțional și alcatuirea unei rețele stradale care să asigure legătura cu rețeaua majoră de străzi a Municipiului Baia Mare și implicit cu alte zone funcționale din teritoriul de influență.

Precizam faptul ca prin documentatia de s-au studiat, printre altele urmatoarele lucruri:

- Dezmembrarea terenului, identificandu-se obiectivele de utilitate publica necesare tramei stradale si retelelor edilitare;
- Materializarea retelei stradale ca traseu si elemente geometrice in profil transversal;
- Echipare tehnico - edilitara;

Obiectul prezentei documentatii este reglementarea terenului cu scopul dezvoltarii unei zone partial rezidentiale, cu servicii complementare. Se urmareste de la bun inceput asigurarea infrastructurii necesare cu echipamentele si dotarile edilitare necesare, precum si spatii verzi amenajate.

Prin propunerile elaborate s-a urmarit configurarea unei zone rezidentiale avand la baza urmatoarele principii:

**ACCESIBILITATE-** atat catre zona cat si in interiorul ei - prin realizare unei trame stradale cu pante cat mai reduse, care sa permita configurarea unor parcele cu forme si dimensiuni optime pentru a asigura CONFORTUL viitorilor rezidenti. Se propun trasee pietonale pe un culoar verde, separate de traficul auto, pe axa nord-sud, pana pe malul Sasarului.

**CADRU NATURAL PRIVILEGIAT-** care poate fi folosit ca sursa de identitate. Intreaga propunere a urmarit punerea in valoare a cadrului natural si a elementelor naturale din vecinatate, atat la nivelul parcelelor, cat si la nivelul intregului ansamblu. In acest sens s-a propus un traseu pietonal (de promenada) si de biciclete pe malul raului Sasar.

Acest traseu pietonal asigura un acces facil si placut catre zona verde si incurajeaza deplasarea pietonala in interiorul zonei, reducand traficul auto.

**ORIENTARE SPRE COMUNITATE si FLEXIBILITATE-** prin configurarea unor spatii centrale, care incurajeaza interactiunea dintre rezidenti si crearea unei comunitati, aceste spatii pot avea utilizari multiple si felexibile (spatiu de joaca pentru copii, terasa unui restaurant sau cafenea, spatiu de intalnire, etc.).

Acest demers se va executa fara a produce prejudicii de orice natura atat vecinilor cat si traficului rutier si pietonal din zona. De asemenea, toate automobilele ce vor deservi noul implant urbanistic (inclusiv ale vizitatorilor) vor avea asigurat locul de parcare pe interiorul parcelei.

Prin propunerile de solutii din documentatiile de urbanism si materializarea unora dintre ele, zona a intrat intr-un proces de restructurare urbana, economica si sociala, capatand totodata un potential ridicat de generare a unor relatii cu alte functiuni din Municipiul Baia-Mare.

Drumurile propuse in interiorul ansamblului au profi de tip III- profil stradal 11.50 m- 2 benzi de circulatie, cat euna pe pens cu o latime de 3.50 m, o banda verde alternata de parcare laterala cu o latime de 1.5 m si trotuare pietonale de ambele parti de 1.5 m.

Pe malul Sasar este propusa o promendada pietonala cu doua benzi ciclabile, care leaga zona studiata de restul orasului printr-un pod peste Sasar conform fig. 2.13 Proiect de mobilitate Baia Mare. De asemenea se propune trecerea pietonala pestre raul Sasar ca o continuare a promedadei de spatii verzi ce traverseaza ansamblul pe axa nord-sud.

În această etapă s-a luat în considerare extensia dezvoltării analizate. Considerând capacitatea noii dezvoltări de 2800 de locuri de parcare în etapa finală (2600 de locuri de parcare pentru zona rezidențială, 150 locuri de parcare pentru zona de instituții și servicii și grădiniță și 50 locuri de parcare pentru vizitatori și rezervă) s-a luat în considerare un trafic generat și atras pentru fiecare oră de vârf astfel:

Ora de vârf de dimineață AM:

Trafic generat: 1290 de vehicule etalon / oră

Trafic atras: 800 de vehicule etalon / oră

Ora de vârf de după amiază PM:

Trafic generat: 1120 de vehicule etalon / oră

Trafic atras: 1430 de vehicule etalon / oră

Se menționează că în scenariul cu dezvoltare s-a considerat:

- Realizarea Bulevardului de Vest
- Realizarea arterelor principale din proiect: Strada „A” și strada „B” ce fac legătura dintre Str. Dragoș Voda și Bulevardul de Vest
- Realizarea modernizării profilului străzii Dragoș Voda.

Așa cum s-a arătat zona în care se află viitoarea investiție urmează să fie reglementată, iar funcțiunea dominantă să fie cea rezidențială în care structura urbană să fie coerentă, lucru care impune ca și configurația rețelei de străzi să fie coerentă și dimensionată încât să poată prelua fluxurile de trafic (auto și pietonal) generate respectiv atrase de funcțiunile din ansamblu în relație cu alte zone funcționale de pe teritoriul Municipiului Baia Mare.

Faptul că zona a făcut obiectul diverselor documentații de urbanism, pune în evidență potențialul zonei care prin funcțiunile ce se vor dezvolta aici poate deveni un pol major de interes în Municipiul Baia Mare.

Chiar dacă în prezent fondul construit nu prezintă o valoare arhitecturală deosebită și cu un potențial ridicat de generare/atragere de fluxuri de circulație, prin interesul manifestat de dezvoltare în zona a unor construcții care prin funcțiunile preluate va determina creșterea sub aspect urbanistic, social și economic.

Din acest motiv s-au propus soluții de dezvoltare a rețelei stradale încât să poată prelua fluxurile de circulație și anume:

- Strada Dragoș Voda se va moderniza incluzând în profilul transversal partea carosabilă, spațiu verde adiacent, piste de bicicliști pe ambele sensuri, și trotuare.
- Alveole pentru stațiile de transport public de călători, amenajarea acceselor corespunzător, din incintă, în Str. Dragoș Voda și B-dul de Vest, semnalizarea modului de desfășurare a circulației amenajarea intersecției formate de străzile noi propuse.
- 

În acest mod rețeaua de străzi din zona va avea o capacitate de circulație sporită, va crește accesibilitatea în zona, facilitând relația cu alte zone funcționale din Municipiul Baia Mare.





*Fig. 12 Propunerea de reglementare cu traseele de drumuri*

Prin aceste propuneri condițiile oferite de rețeaua de strazi vor fi mai bune, circulația desfasurându-se în siguranță, fluent, iar “nivelul de serviciu” (raportul flux – capacitate) va fi unul accesibil.

Se vor oferi condiții și pentru circulația mijloacelor alternative (biciclete, trotinete, etc)

Un lucru foarte important este legat de rețeaua de transport public de călători, care trebuie extinsă și organizate trasee pe aceste drumuri pentru a prelua fluxurile de călători generate de noile funcțiuni, cerere de transport în raport de care se vor stabili parametrii pentru fiecare traseu (frecvență, interval de succesiune, parc circulant).

Proiectant CFDP,  
Ing. Gabriel Garda

Intocmit,  
Arh. Corina-Ileana Moldovan

## Anexa 1

### Organizarea profilelor stradale – secțiuni caracteristice

