

Adresa: Mun. Oradea, zona
Universitatii si Salca

Stradeproject
Proiectare si consultanta Drumuri si Poduri
Oradea, Strada Milcovului Nr. 32A Bl. PB78 ap. 5. Județul Bihor, CUI 33796544 J0518642014 Telefon 0746329517 e-mail stradeproject@gmail.com

Beneficiar:
MUNICIPIUL ORADEA



Denumire proiect:
**Largirea strazilor Armatei Romane, Universitatii,
Ceyrat, Thurzo Sandor si Atelierelor
ORADEA**

STUDIU DE TRAFIC

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

PENTRU FUNDAMENTAREA DALI – LARGIREA STRAZILOR ARMATEI ROMANE, UNIVERSITATII, CEYRAT,
THURZO SANDOR SI ATELIERELOR



PROIECTANT GENERAL:

EDILDROM
CONSTRUCT

sc edildrum construct srl

Oradea, str. Ialomitei nr. 1 Bl. AN3 ap 4
Tel/Fax: 0359 172 321
e-mail: edildrum.construct@yahoo.com

PROIECTANT DE SPECIALITATE

Stradeproject

S.C. Stradeproject S.R.L.

Oradea, str. Milcovului nr. 32A Bl. PB78 ap 5
Tel/Fax: 0746329517
e-mail: stradeproject@gmail.com

PAGINA DE SEMNATURI

Sef proiect: Ing. Anamaria Cristiana Serediuc

Proiectant: Ing. Cristian Diaconescu

Ing. Anamaria Cristiana Serediuc





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. Incadrarea in teritoriul de influenta
- 1.1.4. Metodologia aplicata
- 1.1.5. 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. CONCLUZII. RECOMANDARI. MASURI SI PRIORITATI

2. ANEXE

- 2.1. Tabele privind masuratorile de trafic efectuate
- 2.2. Calculul traficului actual si de perspectiva

3. PIESE DESENATE

- 3.1. Plan de incadrare in zona Sc 1: 10000 PIZ01

1. MEMORIU TEHNIC JUSTIFICATIV

1.1. INTRODUCERE

Prezentul studiu de circulatie a fost intocmit conform "Normativ pentru elaborarea studiilor de circulatie din localitati si teritoriul de influenta pentru teritoriul de influenta Municipiul Oradea Zona Universitatii - Salca.

Studiile de circulatie reprezinta documentatii tehnico-economice si urbanistice care stabilesc caracteristicile traficului actual si viitor, structura retelei de strazi, amenajarile infrastructurilor rutiere, dotarile specifice transporturilor precum si echiparea si organizarea sistemului de circulatie.

Prezentul studiu de circulatie este elaborat pentru fundamentarea urmatoarelor documentatii tehnice :

- Expertiza tehnica
 - Documentatie de avizare a lucrarilor de interventie
- aferente obiectivului de investitii : "Largirea strazilor Armatei Romane, Universitatii, Ceyrat, Thurzo Sandor si Atelierelor"

1.1.1. Cerintele solicitate in tema de proiectare. Se cere efectuarea unui studiu de circulatie avand in vedere ca prin DALI se propune largirea strazilor Armatei Romane, Universitatii, Ceyrat, Thurzo Sandor si Atelierelor cu largirea la patru benzi de circulatie, amenajare spatii verzi, trotuare, pista de biciclete si reglementare accese. Prezentul studiu de circulatie se elaboreaza pentru determinarea traficului actual si de perspectiva atat pentru determinarea capacitatii de circulatie cat si pentru dimensionarea structurilor rutiere.

1.1.2. Date de recunoastere.

Denumirea lucrarii: " Largirea strazilor Armatei Romane, Universitatii, Ceyrat, Thurzo Sandor si Atelierelor "

- **Beneficiar:** MUNICIPIUL ORADEA
- **Proiectant General:** SC EDILDRUM CONSTRUCT SRL ORADEA
- **Proiectant de Specialitate:** SC STRADEPROJECT SRL Oradea

Aspecte privind prevederile de realizare a investitiei

INCADRAREA IN LOCALITATE

Zona studiata se afla in intravilanul localitatii ORADEA in partea de sud a acesteia, intr-un perimetru determinat de Strada Evreilor Deportati la nord, Cimitirul Municipal, Cartierul rezidential West Residence respectiv zona cvasi industrială Salca la sud, Zona Muzeului Tarii Crisurilor si Universitatea Oradea la vest si Strada Nojoridului la est.

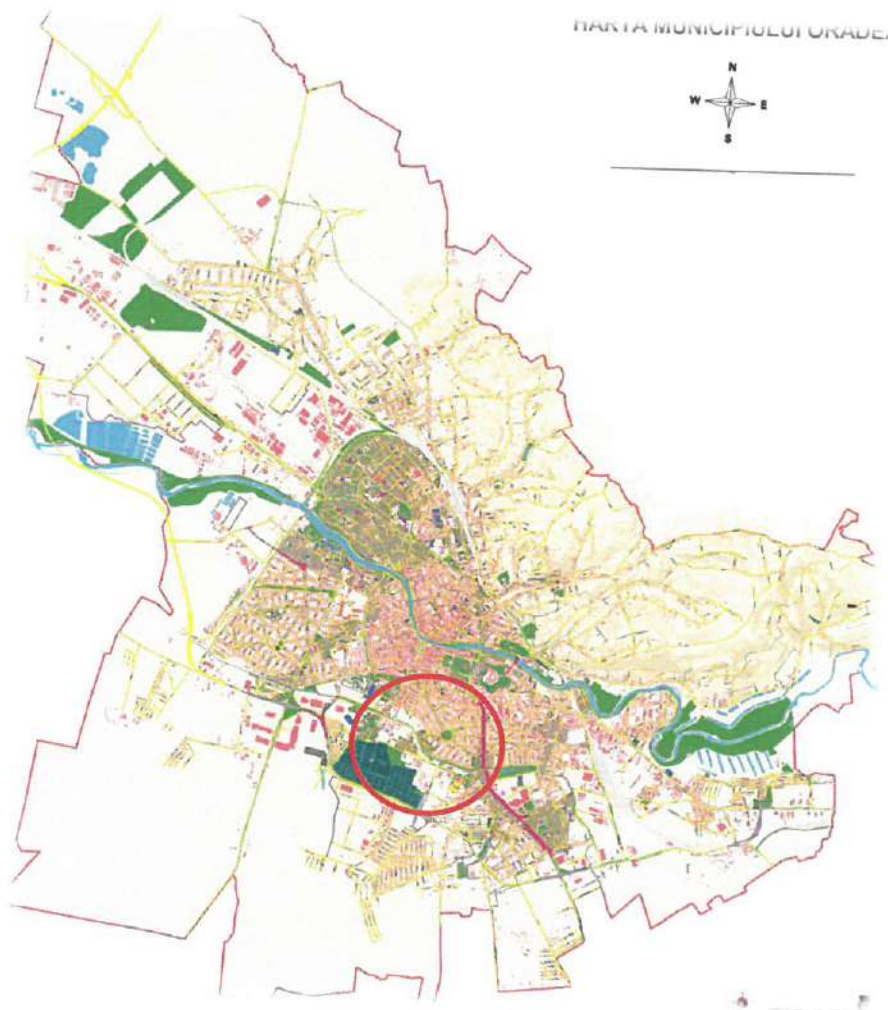


Fig.1 Incadrare in Municipiul Oradea

Calea Armatei Romane porneste de la intersectia cu strada Matei Basarab si este orientata spre sud pana la paraul Peta unde a fost executat un pod din beton armat relativ recent. Acest pod reprezinta limita intre strazile Armatei Romane si Universitatii care se desfasoara in continuare inspre sud pana la giratia din dreptul Cimitirului Municipal de unde se continua spre vest pana la intersectia cu Strada Izlazului.

Strada Ceyrat porneste din intersectia giratorie de la Cimitir si se desfasoara spre sud - vest pana la intersectia cu strada Ronald Reagan de unde incepe strada Thurzo Sandor care urmeaza acelasi traseu pana la prima intersectie unde cotește la dreapta. In continuarea traseului studiat incepe strada Atelierelor care urmeaza aceeași directie pana la intersectia cu strada Nojoridului unde este amenajata o mini-giratie.

SITUATIA EXISTENTA

Terenurile luate in studiu sunt in intravilanul Municipiului Oradea si sunt situate in partea de sud a localitatii Oradea.

Lungimea totală cumulată a obiectivului de investiție este 3 148 m, distribuită pe străzile componente.

BILANT TERITORIAL EXISTENT CVARTAL STUDIAT:			
NR.	Denumire strada	Sectoare	Lungime (m)
1	Calea Armatei Romane	strada Fagarasului - Calea Matei Basarab	572
2	Strada Universitatii - Tronson I	strada Ceyrat - strada Fagarasului	442
3	Strada Universitatii - Tronson II	strada Islazului - strada Ceyrat	221
4	Strada Ceyrat	strada Ronald Reagan - strada Universitatii	1073
5	Strada Thurzó Sándor	strada Atelierelor - strada Ronald Reagan	191
6	Strada Atelierelor	strada Nojoridului - Strada Thurzó Sándor	649
8	Total teren studiat	-	3 148

Conform O.G. nr. 43/1997, obiectivul analizat cuprinde străzi de categoria tehnică III, în localitate urbana.

Conform Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor, din cadrul H.G. nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, obiectivul analizat se încadrează în categoria de importanță "C - construcții de importanță normală".

Strada Armatei Romane este strada colectoare, care face legatura între strazile Calea Matei Basarab și Universitatii, respectiv cu paraul Peta și strada Fagarasului. Strada se învecinează cu strazile perpendiculare Coziei, Mimozei, Marasti, Bacaului.

Strada Universitatii este strada colectoare, care face legatura între strada Fagarasului și drumul de centură al municipiului. Strada se învecinează cu strazile Ceyrat, Islazului, Gábor József (cartier Europa).

Strada Ceyrat face legatura între strada Universitatii și strazile Ronald Reagan și Thurzó Sándor. Strada se învecinează cu strazile Aleea Trandafirilor și Aleea Lavandei.

Strada Thurzó Sándor face legatura între strada Ceyrat și Ronald Reagan cu strada Nojoridului și drumul de centura al municipiului Oradea și se învecinează cu strazile Atelierelor și Rapsodiei.

Strada Atelierelor face legatura între strazile Thurzó Sándor, Nojoridului și Leonardo da Vinci și se învecinează cu strada Aleea Salca.

ELEMENTE DE CADRU NATURAL

Amplasamentul studiat este caracteristic zonelor de câmpie, conform AND 583-2009.

Din punct de vedere geologic, la suprafață se întâlnesc depozite fluviatile de vârstă pleistocen-superioară, care intră în alcătuirea teraselor inferioare.

Sub aceste depozite, se întâlnesc orizonturile de pietriș și nisip argilos, caracteristice terasei Crișului Repede.

Sub aceste orizonturi, se găsește roca de bază, formată din complexul argilelor și nisipurilor panoniene, plastic vârtoase și de culoare cenușiu-verzui.

CIRCULATIA

Căile de comunicație - situația existentă

Datorită situării orașului lângă granița de vest a României, și având legături rutiere cu Ungaria prin vama Borș, Oradea dispune de mai multe proiecte de infrastructură. În viitor este preconizat ca tronsonul Cluj-Napoca – Oradea al autostrăzii Transilvania (A3) să fie terminat. Astfel cu continuarea acesteia în Ungaria, respectiv autostrada M35, va exista o legătură rutieră directă cu Europa de Vest. De asemenea există planuri ca autostrada M4 să fie prelungită de la Budapesta până la Oradea. Centura de ocolire a municipiului este de 4 benzi.

OCUPAREA TERENURILOR

Terenurile studiate sunt partial libere de constructii. Suprafata libera nu este suficienta pentru realizarea obiectivului propus.

ECHIPARE EDILITARA

• ALIMENTAREA CU APĂ

Zona dispune de rețele de alimentare cu apa.

• CANALIZAREA

Zona dispune de rețele electrice.

• ALIMENTAREA CU ENERGIE ELECTRICĂ

Zona dispune de rețele electrice.

• TELECOMUNICAȚII

Zona dispune de rețele de telecomunicatii.

• ALIMENTARE CU CALDURA

In zona nu exista rețele de termoficare.

• ALIMENTARE CU GAZE NATURALE

In zona exista in imediata apropiere rețele de gaze naturale.

• GOSPODĂRIE COMUNALA

Zona este asigurata in prezent de serviciul de salubritate a Localitati.

PROBLEME DE MEDIU

Nu exista probleme de mediu, zona neavand factori de risc natural, iar valori de patrimoniu ce trebuie prezervat nu exista in zona.

OPTIUNI ALE POPULATIEI

Consultarea populatiei se va face prin intermediul anunturilor si dezbaterilor publice organizate de forurile abilitate, conform legii. Intr-acest sens a fost realizata prima etapa de consultare a populatiei, in urma caruia, prezenta documentatie a fost corelata cu solicitarile vecinilor direct afectati.

1.1.3. 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 Documentatie de avizare a lucrarilor de interventii. Prezentul studiu s-a intocmit pentru zona functional-urbanistica specificata la punctul 1.1.2. 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.

1.1.4. 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. Aparatare 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-mediu 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 ORADEA – MASTERPLAN ORADEA 2030
- PLANUL DE MOBILITATE URBANA ORADEA

1.2. GENERALITATI

1.2.1. **Obiectul studiului** este determinarea traficului actual si de perspectiva pentru:

- Proiectarea si verificarea din punct de vedere al capacitatii de circulatie
- Dimensionarea structurilor rutiere

1.2.2. **Incadrarea in zona de influenta.** Zona studiata in prezentul studiu de circulatie se afla in Judetul Bihor, in intravilanul Municipiului Oradea in partea de sud, pe strazile Armatei Romane, Universitatii, Ceyrat, Thurzó Sándor si Atelierelor.

Zona include strazi care apartin UAT Oradea dupa cum urmeaza:

- Strada Armatei Romane
- Strada Universitatii
- Strada Ceyrat
- Strada Thurzó Sándor
- Strada Atelierelor
- Intersectiile giratorii dintre strazile: - Universitatii si Ceyrat
- Ceyrat, Thurzó Sándor si Ronald Reagan

Strada Armatei Romane este o strada care porneste din strada Calea Matei Basarab si se desfasoara pana la intersectia cu strada Universitatii, comunicand prin-un pod de beton armat peste pâraul Peța.

Strada este alcatuita din carosabil cu doua benzi de circulatie (o bandă pe sens), parcuri amenajate pe o parte sau pe ambele parti (oblice / longitudinale sau la 90 grade), trotuare, zona verde pe ambele parti, statii de autobuz. Latimea intre limitele cadastrale este intre 30-35 m.



Fig.4 Zona studiata din punct de vedere al traficului



Foto 1. Strada Armatei Române



Foto 2 : Pod peste paraul Peta

Podul din beton armat peste paraul Peta face parte din lungimea străzii Armatei Române și leaga strada Armatei Române de strada Universității. Lungime podului este de circa 20 m, lățimea fiind de 13 m, cu două benzi de circulație de 2x3,5 m lățime și trotuare pe ambele părți de 2x 2,40 m cu parapeti 2 x 0,50 m lățime.



Foto 3 : Strada Universitatii intersecție cu strada Fagarasului



Foto 4 : Strada Universitatii zona Inspectoratului Judetean de Jandarmi

Strada Universitatii, între strazile Fagarasului și Ceyrat, este alcătuită din carosabil cu două benzi de circulație (o bandă pe sens), parcuri amenajate pe ambele părți (oblice), trotuare, zonă verde pe ambele părți și stații de autobuz.

Strada Universitatii, între strada Ceyrat și strada Islazului, este alcătuită din carosabil cu două benzi de circulație (o bandă pe sens), parcuri amenajate pe partea stângă (oblice) și trotuare pe ambele părți.



Foto 5: Strada Universitatii intersectie(amenajata un sens giratoriu) cu strada Islazului



Foto 6: Strada Ceyrat

Strada Ceyrat porneste de la intersectia cu strada Universitatii si se desfasoara pana la intersectia (amenajata un sens giratoriu) cu strazile Ronald Reagan și Thurzó Sándor. Strada este alcatuita din carosabil cu doua benzi de circulatie (o bandă pe sens), parcuri amenajate pe ambele parti (doar în zona cimitirului municipal) si trotuare pe ambele parti.



Foto 7 : Strada Thurzó Sándor

Strada Thurzó Sándor porneste de la intersecția cu strada Ceyrat (amenajată un sens giratoriu) și se desfășoară până la intersecția cu drumul de centură al municipiului. Tronsonul propus pentru largire face legătura cu strada Atelierelor.

Acest tronson este alcătuită din carosabil cu două benzi de circulație (o bandă pe sens), pe partea stângă (pornind dinspre strada Ceyrat) este linie de tramvai și trotuar pe partea dreaptă. Lățimea este de circa 8,5 m.



Foto 8 : Strada Atelierelor

Strada Atelierelor porneste de la intersecția cu strazile Thurzó Sándor și Făgărașului și se desfășoară până la intersecția (amenajată un sens giratoriu) cu strazile Nojoridului și Leonardo da Vinci.

Strada este alcatuita din carosabil cu doua benzi de circulatie (o banda pe sens), pe partea stanga este linie de tramvai si trotuar pe o parte. Latimea este de 8,5 m.

Intre trotuar si carosabil exista zone neamenajate, folosite ca parcare sau vegetatie neintretinuta. In zona OTL exista parcare amenajata.

Din punct de vedere geologic, la suprafață se întâlnesc depozite fluviatile de vârstă pleistocen-superioară, care intră în alcătuirea teraselor inferioare. Sub aceste depozite, se întâlnesc orizonturile de pietriș și nisip argilos, caracteristice terasei Crișului Repede. Sub aceste orizonturi, se găsește roca de bază, formată din complexul argilelor și nisipurilor panoniene, plastic vârtoase și de culoare cenușiu-verzui.

Rețeaua hidrografică. Municipiul Oradea se află în bazinul hidrografic Crișul Repede. Intreaga zona a Municipiului Oradea și comunelor adiacente este strabatuta de următoarele cursuri de apă : Crisul Repede, Bonor, Pasteur, Peta, Adona și Crisul Mic.

Colectarea apelor pluviale din cadrul obiectivelor studiate se realizează prin guri de scurgere racordate la rețeaua de canalizare pluvială existentă.

Conform studiului geotehnic întocmit în iunie 2023, apa subterană nu a fost interceptată în forajele executate.

Alimentarea stratului freatic se face din precipitațiile atmosferice. Aceste ape freatice sunt cantonate în depozitele de terasă calcaroase, bine dezvoltate.

Municipiul Oradea este împartit în trei părți aproximativ egale de cele două cursuri de apă care îl traversează de la est la vest: Raul Crisul Repede și Paraul Peta. Cu cât sunt mai multe poduri care traversează aceste două cursuri de apă, cu atât legătura între cele trei zone ale orașului este mai bună și zonele de traversare sunt mai puțin aglomerate. Este cunoscut faptul că, cu doar câțiva ani în urmă, când încă nu erau construite cele patru poduri peste Raul Crisul Repede (Densusianu 2, Carol I, Podul Centenarului și Podul Maresal Prezan) circulația între cele două maluri ale Crisului era mult îngreunată iar legătura între cele două zone era mult îngreunată. Chiar și acum, după realizarea acestor poduri, se simte nevoia realizării de noi traversări peste Crisul Repede. Numărul de autovehicule din Municipiul Oradea crește an de an.

Având în vedere situația oarecum specială a municipiului Oradea care este strabatuta de două cursuri de apă, este necesar ca fiecare pod peste Crisul Repede să aibă un corespondent peste Peta. Astfel Podul Densusianu are corespondent tot pe drumul de centură, Podul Carol I are corespondent peste Peta pe Calea Aradului, Decebal - Traian Blajovici, Sfântul Ladislau - Podul Universității, B-dul Magheru cu Str. Cantemir și Ronald Reagan (aici ar fi util încă un pod peste Crisul Repede în zona aquaparc-ului), Podul Prezan - Pod str. Velenta. În prezent sunt în lucru încă două poduri peste Peta: în zona strazii Feldioarei respectiv Trotusului – Nicolae Firu.

Asigurarea acestor corespondente fluidizează traficul între cele trei zone ale orașului dar au și rolul de a descongեսtiona circulația pe arterele principale ale orașului.

Calea Armatei Romane respectiv strada Universității împreună cu strada Avram Iancu reprezintă legătura dintre Podul Sf. Ladislau și Podul Universității (peste Peta).

S-au studiat alternative la arterele principale de deplasare prin Municipiul Oradea, în prezent aflându-se în diferite stadii de implementare alternative la aceste rețele în special în Zona Metropolitană Oradea cum ar fi:

- Centura Sanmartin
- Centura Nojorid

- Centura Santandrei
- Centura Osorhei
- Centura Biharia etapa I si II
- Legatura Centura Oradea cu Autostrada A3
- Inelul Rutier Metropolitan Oradea.

Toata aceasta retea de drumuri nou vor muta traficul de tranzit de pe centura Oradea iar cu timpul aceasta va deveni o strada magistrala in Municipiul Oradea.

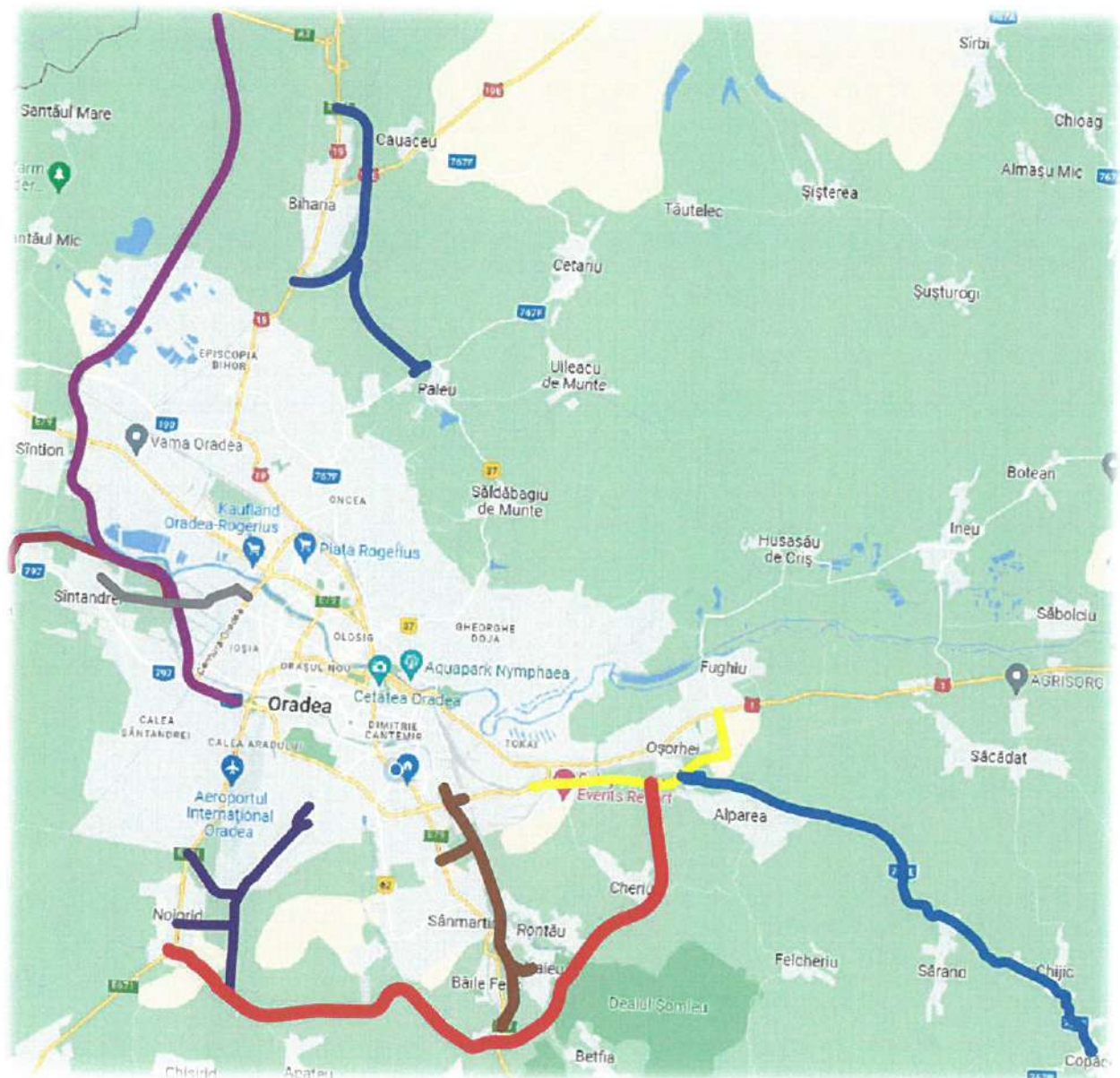


Fig. 5 Rețea nouă de centuri și inelul metropolitan

1.2.3. Informații privind proiectul. Prevederile DALI pentru dezvoltarea zonei. Din punct de vedere al traficului se propun următoarele modificări:

- Reconfigurarea profilelor transversale ale străzilor Armatei Romane, Universitatii, Ceyrat, Thurzo Sandor și Atelierelor

- Reconfigurarea intersecțiilor: Giratia de la cimitir, giratia de la intersectia Ceyrat cu strada Ronald Reagan, Intersectia Thurzo Sandor cu Strada Atelierelor, Giratia de la intersectia Strazii Atelierelor cu Strada Nojoridului.
- Amenajarea de piste de biciclete pe tot traseul
- Largirea Podului peste Paraul Peta de pe strada Armatei Romane la limita cu strada Universitatii.

1.3. ANALIZA CRITICA A CIRCULATIEI EXISTENTE - DIAGNOZA

1.3.1. Parametrii social - economici.

Un traseu important care genereaza trafic este legatura cu Universitatea din Oradea si Cimitirul Municipal de pe relatia Matei Basarab respectiv Sucevei. Polurile generatoare de trafic sunt Universitatea Oradea pe perioada desfasurarilor cursurilor universitare si Cimitirul municipal in special in anumite zile cand foarte multe persoane frecventeaza cimitirul. Importanta este si legatura recent realizata cu cartiereul Cantemir prin strada Ceyrat dar o buna parte din vehiculele care vin din aceasta zona au ca scop doar tranzitarea zonei si atunci prefera iesirea in Calea Aradului prin strada Fagarasului, evitand zona centrala si semafoarele.

Tranzitul autoturismelor din zona sudica a Municipiului Oradea se realizeaza prin strazile Atelierelor si Ceyrat iar de aici alternativele Islazului sau Fagarasului prin strada Universitatii.

Se preconizeaza insa o crestere a traficului pietonal si de biciclete pe traseul Piata Unirii – Universitate.

1.3.2. Reteaua stradala existenta. Ca urmare a unor ample lucrari de investitii si reparatii realizate de Municipality in ultimii ani, reseaua stradala din zona, ca de altfel marea majoritate a retelei stradale din Mun. Oradea se afla intr-o stare foarte buna, atat din punct de vedere al retelei de strazi cat si al amenajarii locurilor de parcare. Strada Calea Armatei Romane a fost reabilitata prin anul 2010 iar strada Ceyrat este o strada noua executata tot cam in acea perioada. Strada Atelierelor a fost si ea reabilitata imediat dupa executarea tronsonului nou, strada Ceyrat.

1.3.3. Zonele generatoare si polarizatoare de trafic:

- Universitatea din Oradea
- Cimitirul Municipal
- Institutii aflate pe Calea Armatei Romane (OCPI, ITM etc.)

Toate zonele generatoare de trafic suplimentar sunt dotate cu parcuri proprii. Locurile de parcare in zona:

- Locurile de parcare amenajate pe Calea Armatei Romane. Gradul mediu de ocupare 50%.
- Parcuri amenajate in zonele institutiilor. Grad mediu de ocupare: 50%
- Parcuri amenajate in zona cimitirului. Grad mediu de ocupare: 40%. Exista cazuri cand se ajunge la 100%.
- Parcuri amenajate in zona Universitatii. Grad mediu de ocupare: 70%. Pe perioada cursurilor se ajunge la 100%.

Largirea strazilor Armatei Romane, Universitatii si Ceyrat va duce la eliminarea unui numar mare de locuri de parcare. Municipality cauta in prezent solutii pentru compensarea acestor locuri in special in zona Universitatii si a Cimitirului.

1.3.4. Organizarea si desfasurarea circulatiei. Traseul studiat este in principal unul polarizat pe cele doua puncte importante generatoare de trafic dar si un traseu de tranzit din ce in ce mai utilizat de catre locuitorii cartierului Nufarul si nu numai. Dezvoltat in ultimii ani ca o alternativa serioasa la drumul de centura care in prezent este foarte aglomerat, traseul Str. Ciheiului – Leonardo da Vinci – Atelierelor – Ceyrat – Izlazului este o legatura foarte buna intre Cartierele Nufarul II, Nufarul I si chiar Cantemir cu Zona Calea Aradului – Iosia si Iosia Nord. Este foarte frecvent folosita si alternativa Pod Peta – Strada Fagarasului – Iosia.

1.3.5. Caracteristicile traficului existent. Avand in vedere cele aratate la pct. 1.3.4 s-au constatat, in ultima perioada aglomerari si chiar blocaje in urmatoarele puncte :

- Intersectia Armatei Romane – Fagarasului ; pe strada Fagarasului se creaza cozi de sute de metri in orele de varf
- Giratia Universitatii – Ceyrat cu accesul in incinta cimitirului
- Intersectia giratorie Ceyrat – Ronald Reagan Thurzo atunci cand semaforul de traversare a liniei de tramvai e rosu
- Intersectia Str. Atelierelor cu str. Thurzo
- Intersectia giratorie Strada Atelierelor – Nojoridului – Leonardo da Vinci.

Intersectia str. Matei Basarab – Str. Evreilor deportati – Avram Iancu va putea fi rezolvata prin largirea strazii Avram iancu care nu face obiectul prezentului studiu.

1.3.5.1. Caracteristicile traficului – valori de trafic local

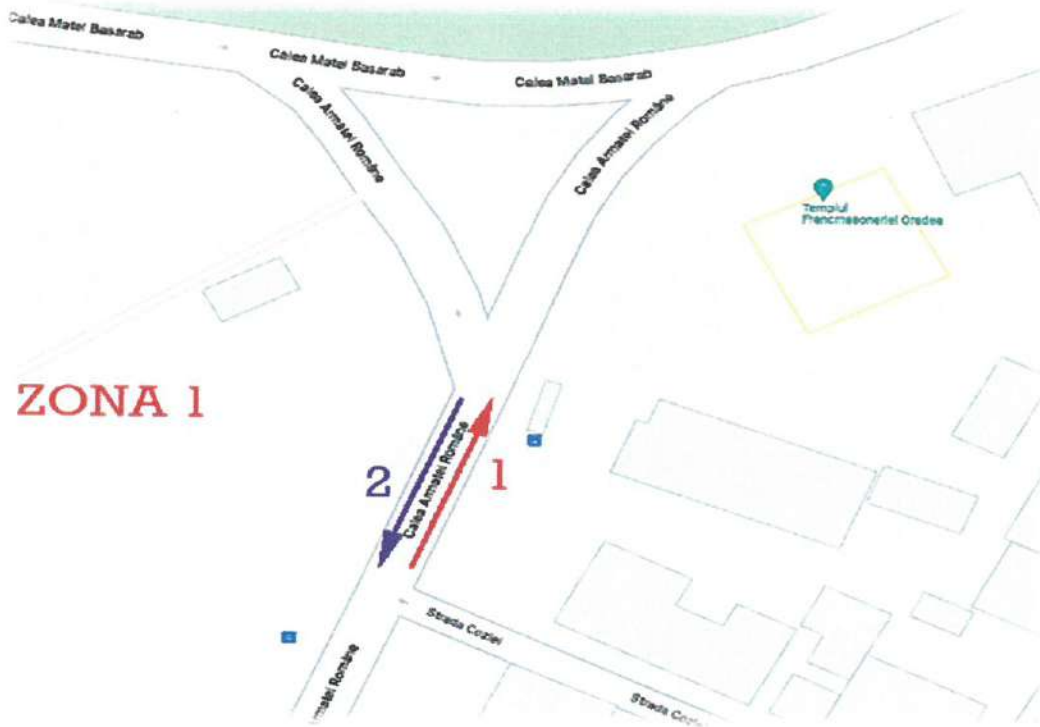
Asa cum s-a aratat la pct. 1.2.2 pentru o imagine clara asupra traficului din zona este necesara efectuarea unor masuratori de trafic. Aceste masuratori se refera strict la traficul din incinta zonei studiate.

In acest sens au fost realizate masuratori de trafic in 3 zone importante pentru realizarea obiectivului studiat si anume :

- Calea Armatei Române (zona intersecției cu Calea Matei Basarab);
- intersecția str. Universității – str. Ceyrat;
- intersecția str. Atelierelor – str. Nojoridului

Pentru a putea colecta date despre traficul din zona s-au stabilit puncte de recenzare a traficului in fiecare intersectie si s-au stabilit urmatoarele fluxuri de trafic:

ZONA 1



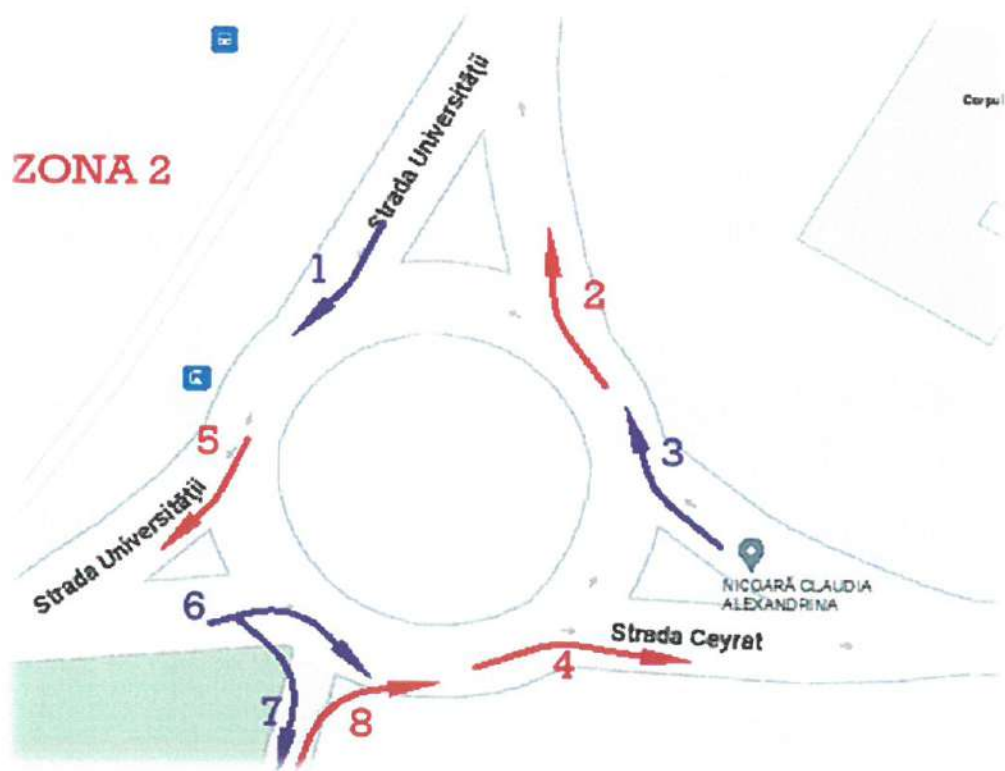
Flux 1: Deplasarea pe traseul Calea Armatei Romane - Calea Matei Basarab dinspre Universitatii



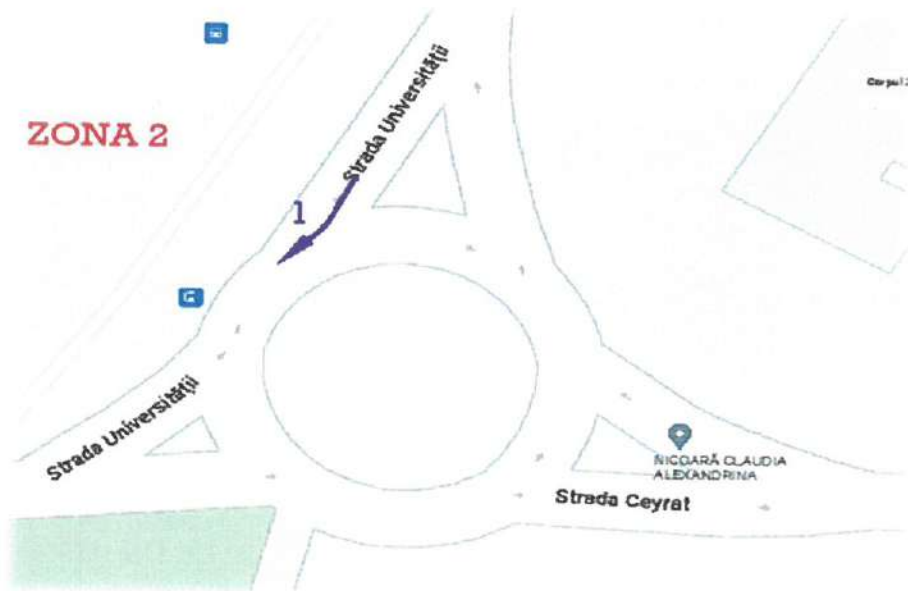
Flux 2: Deplasarea pe traseul Calea Armatei Romane - Universitatii dinspre Calea Matei Basarab spre Universitatii



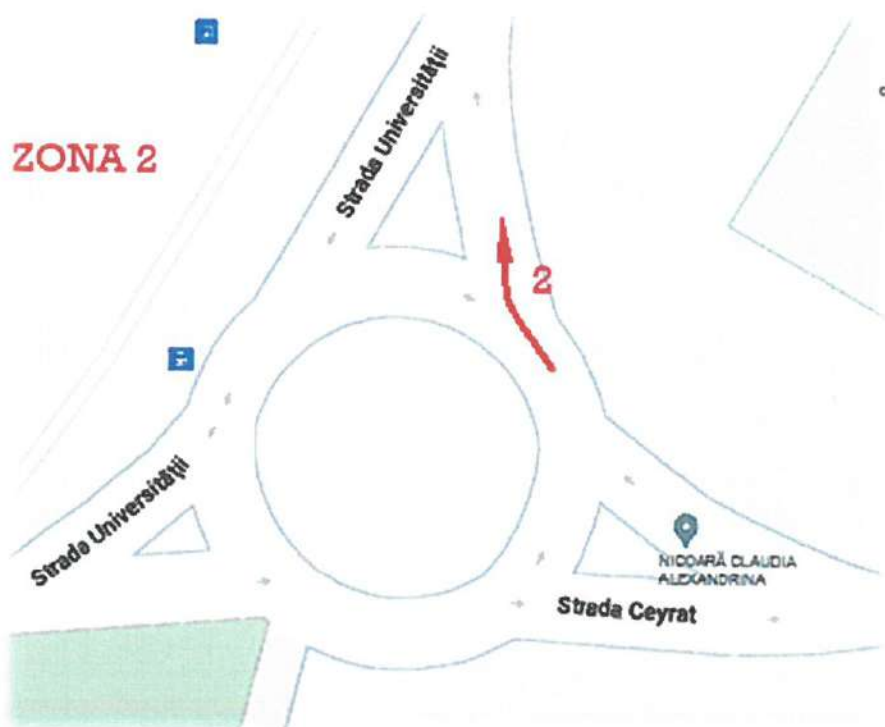
ZONA 2



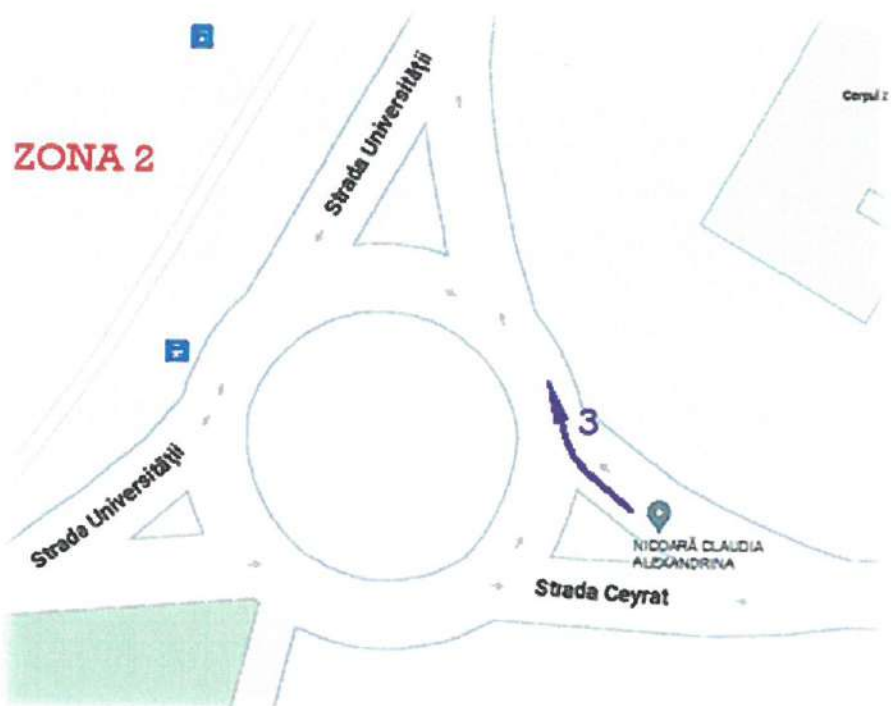
Flux 1: Deplasarea prin giratie dinspre strada Universitatii - Calea Armatei Romane



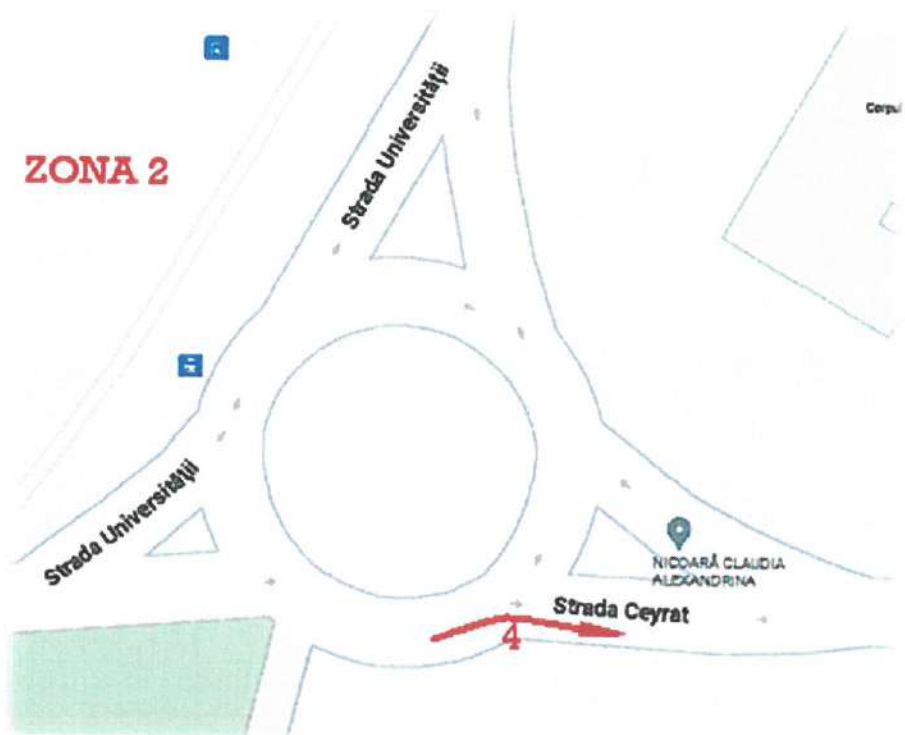
Flux 2: Deplasarea prin giratie spre strada Universitatii - Calea Armatei Romane



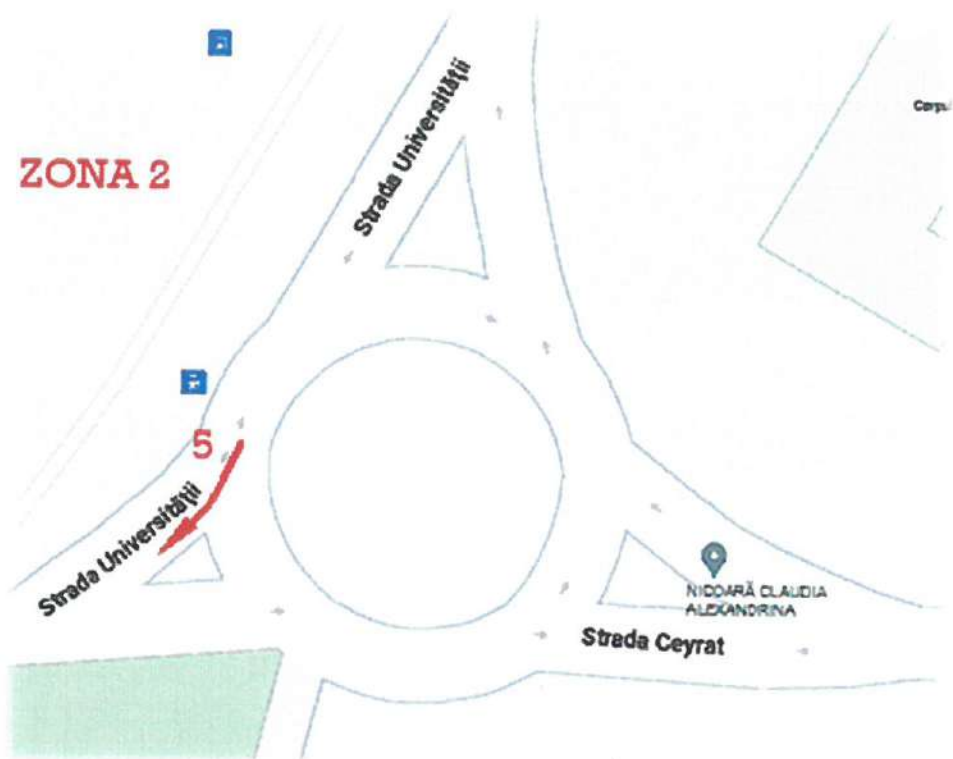
Flux 3: Deplasarea prin giratie dinspre strada Ceyrat



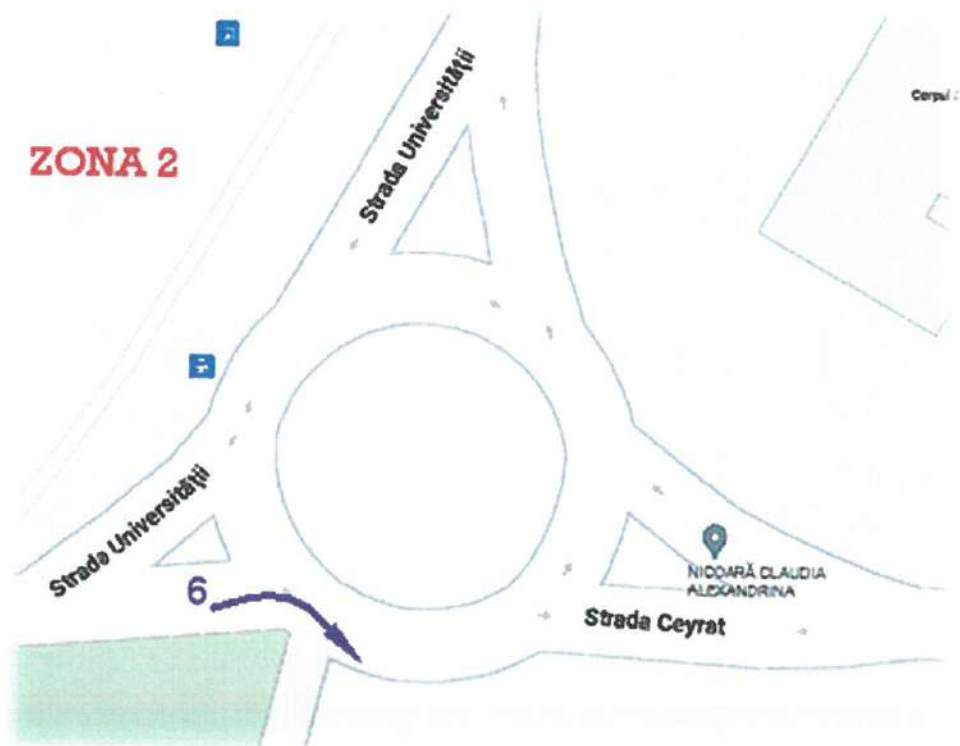
Flux 4: Deplasarea prin giratie spre strada Ceyrat



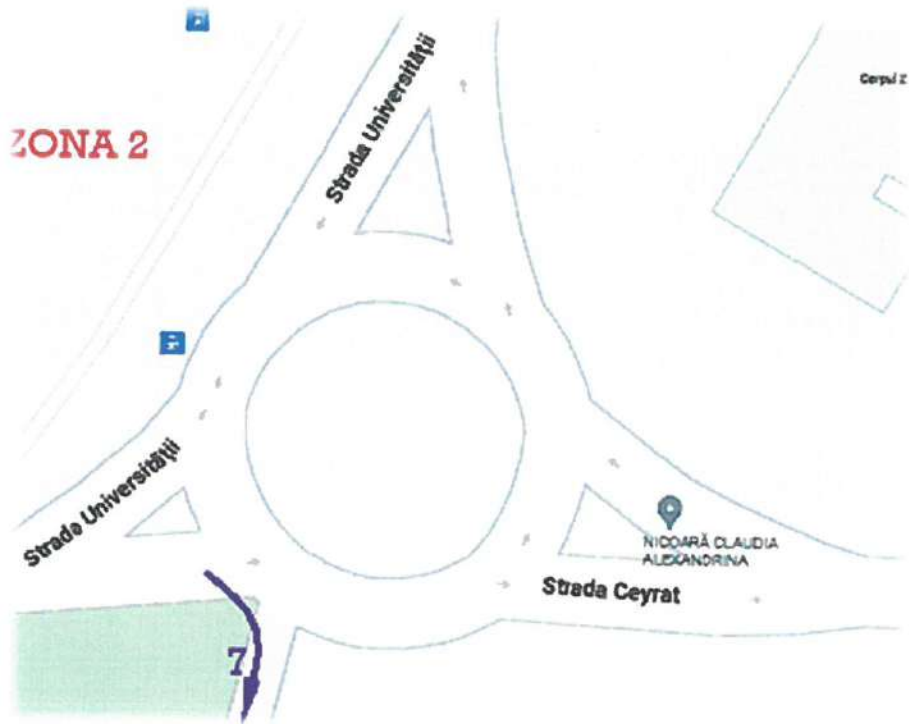
Flux 5: Deplasarea prin giratie spre strada Universitatii – Islazului



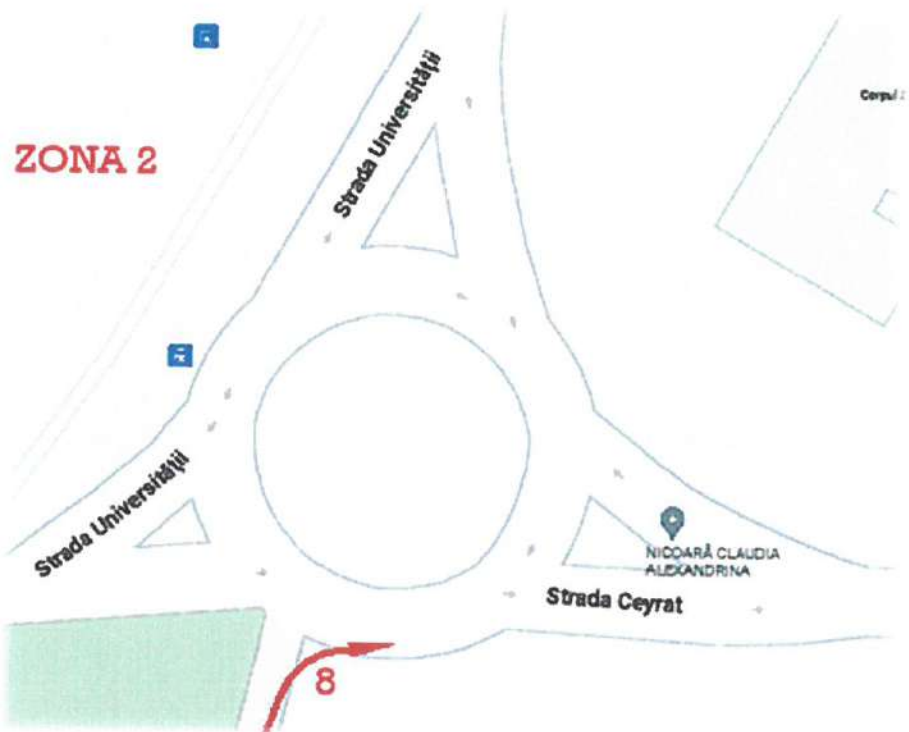
Flux 6: Deplasarea prin giratie dinspre strada Universitatii - Islazului



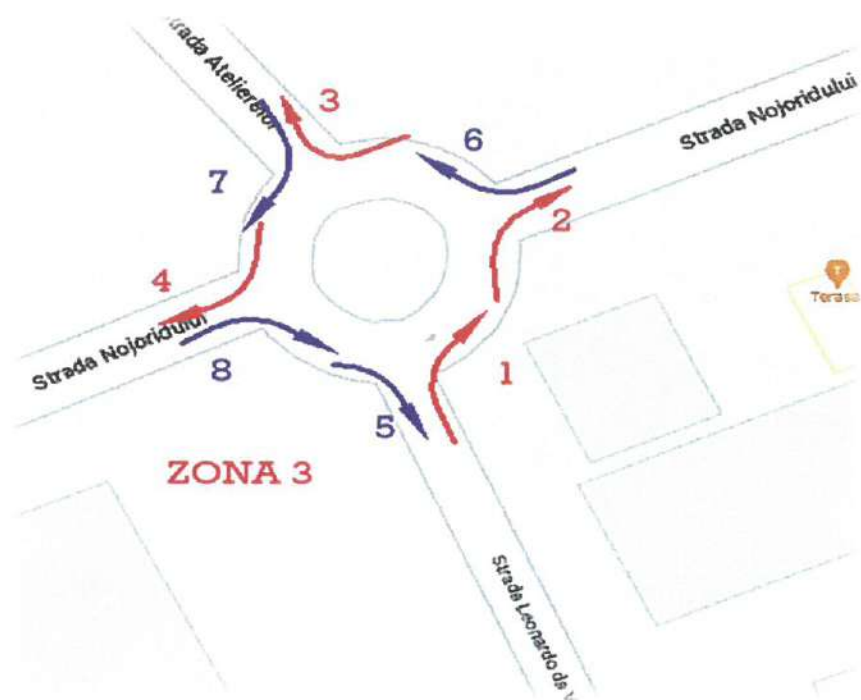
Flux 7: Deplasarea prin giratie spre Cimitirul Municipal



Flux 8: Deplasarea prin giratie dinspre Cimitirul Municipal



ZONA 3



Flux 1: Deplasarea prin giratie dinspre Strada Leonardo da Vinci



Flux 2: Deplasarea prin giratie spre strada Nojoridului - strada Nufarului



Flux 3: Deplasarea prin giratie spre strada Atelierelor



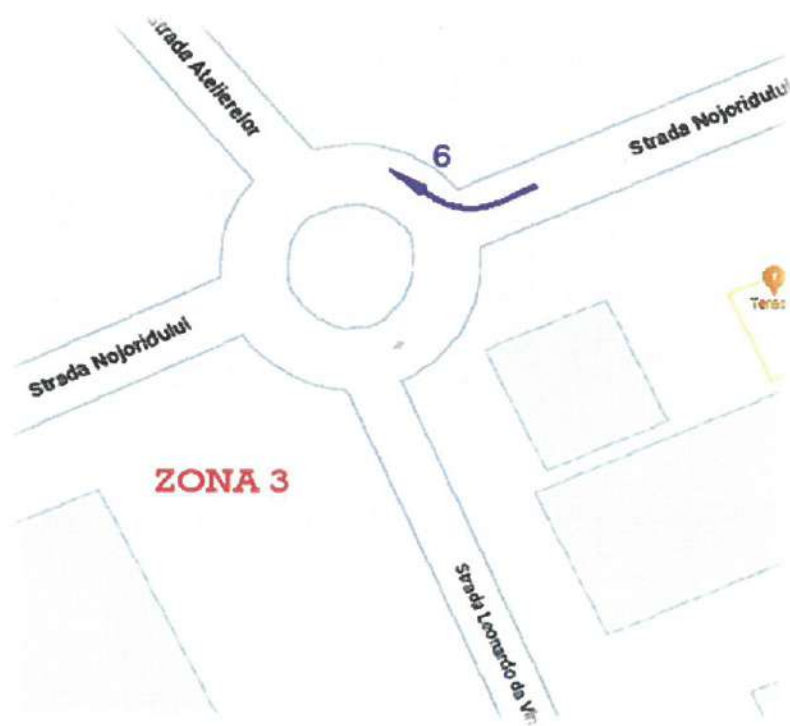
Flux 4: Deplasarea prin giratie spre strada Nojoridului- Centura Oradea



Flux 5: Deplasarea prin giratie spre strada Leonardo da Vinci



Flux 6: Deplasarea prin giratie dinspre strada Nojoridului-strada Nufarului



Flux 7: Deplasarea prin giratie dinspre strada Atelierelor



Flux 8: Deplasarea prin giratie dinspre strada Nojoridului- Centura Oradea



Din analiza datelor de trafic masurate rezulta urmatoarele:

1. Orele de varf difera de la o intersectie la alte dupa cum urmeaza:
 - a. Intersectia 1 intre orele 07.00 – 08.00 si 16.00 – 17.00 cu valori maxime in intervalul 16.00 – 17.00
 - b. Intersectia 2 intre orele 16.00 – 17.00 si 17.00 – 18.00 cu valori maxime intre 17.00 – 18.00
 - c. Intersectia 6 intre orele 11.00 – 12.00
2. Traficul masurat prin cele 3 intersectii este dat de urmatoarele valori:
 - a. Intersectia 1:
 - i. Flux 1: 5418
 - ii. Flux 2: 6306

TOTAL 11724 Vehicule fizice
 - b. Intersectia 2:
 - i. Flux 1: 4889
 - ii. Flux 2: 4239
 - iii. Flux 3: 3149
 - iv. Flux 4: 2956
 - v. Flux 5: 2664
 - vi. Flux 6: 3397
 - vii. Flux 7: 439

viii. Flux 8: 292

TOTAL 22025 Vehicule fizice

c. Intersectia 6:

- i. Flux 1: 5514
- ii. Flux 2: 4999
- iii. Flux 3: 3893
- iv. Flux 4: 2413
- v. Flux 5: 3226
- vi. Flux 6: 3287
- vii. Flux 7: 3278
- viii. Flux 8: 1657

TOTAL 28267 Vehicule fizice

3. Traficul pe Calea Armatei Romane este dat de fluxurile 1+2 (Intersectia 1).
 - Traficul mediu pe Calea Armatei Romane este:
Vehicule fizice $5418+6306=11724 / 19 = 617 \text{ Vf/h}$
Vehicule etalon $15458 / 19 = 814 \text{ Vf/h}$
4. Traficul pe strada Universitatii 1 este dat de fluxurile 1 si 2 (Intersectia 2).
 - Traficul mediu pe Strada Universitatii:
Vehicule fizice $4889 + 4239 = 9128 / 19 = 480 \text{ Vt/h}$
Vehicule etalon $12015 / 19 = 632 \text{ Vf/h}$
5. Traficul pe strada Universitatii 2 este dat de fluxurile 5 si 6 (Intersectia 2).
 - Traficul mediu pe Strada Universitatii:
Vehicule fizice $2664 + 3397 = 6061 / 19 = 319 \text{ Vt/h}$
Vehicule etalon $7918 / 19 = 417 \text{ Vf/h}$
6. Traficul pe strada Ceyrat dat de fluxurile 3 si 4 (Intersectia 2).
 - Traficul mediu pe strada Ceyrat:
Vehicule fizice $3149 + 2956 = 6105 / 19 = 321 \text{ Vt/h}$
Vehicule etalon $7971 / 19 = 420 \text{ Vf/h}$
7. Traficul pe strada Thurzo Sandor se considera egal cu cel de pe strada Atelierelor si este dat de fluxurile 3 si 7 (Intersectia 6).
 - Traficul mediu pe Thurzo Sandor:
Vehicule fizice $3893 + 3278 = 7171 / 19 = 377 \text{ Vt/h}$
Vehicule etalon $7302 / 19 = 384 \text{ Vf/h}$
8. Traficul pe strada Atelierelor este dat de fluxurile 3 si 7 (Intersectia 6).
 - Traficul mediu pe Thurzo Sandor:
Vehicule fizice $3893 + 3278 = 7171 / 19 = 377 \text{ Vt/h}$
Vehicule etalon $7302 / 19 = 384 \text{ Vf/h}$

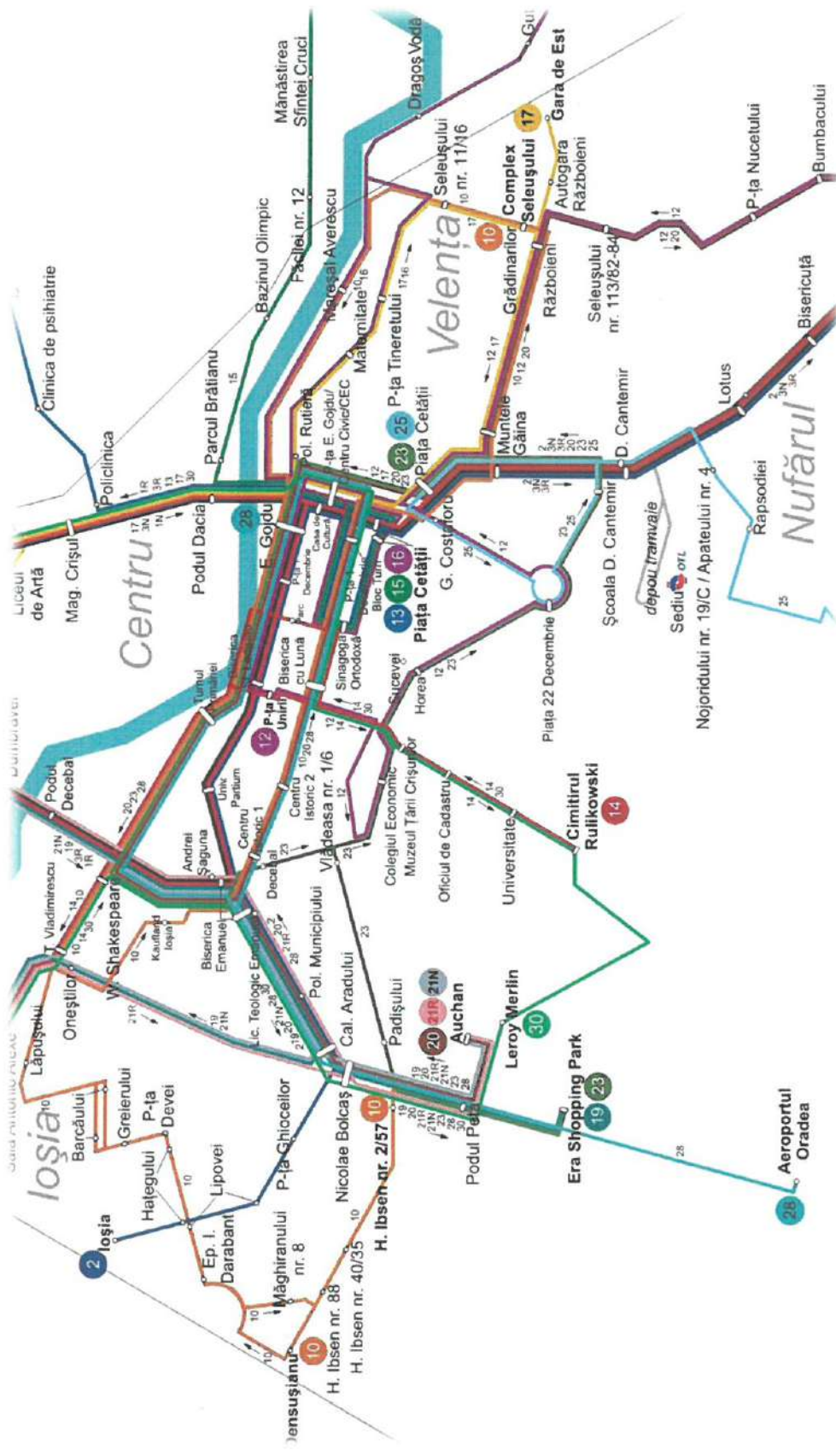
1.3.5.2. Transportul in comun

In zona studiata au traseu urmatoarele linii de autobuz:

- A Trasee de tramvai.
- B Trasee de autobuz.

Linii de autobuz / Autóbuszvonalak / Autobuslinien / Bus lines

- 10 Complex Seleușului - Henrik Ibsen
- 11 Gara Centrală - Gara Episcopia
- 12 Kaufland Nufărul - P-ța Unirii / Ep. Greco Catolică
- 13 P-ța Cetății - Gheorghe Doja
- 14 Cimitirul Rulikowski - Podului (Sens giratoriu)/Macon
- 15 P-ța Cetății - Podgoria
- 16 P-ța Cetății - Cal. Clujului/Cartierul Tineretului
- 17 Kaufland - Gara de Est
- 18 Gara Centrală - Izvorului nr. 52
- 19 Era Shopping Park - Piața Rogerius
- 20 Nufărul - Auchan
- 21R Auchan - Piața Rogerius - Piața Ioșia - Auchan
- 21N Auchan - Piața Ioșia - Piața Rogerius - Auchan
- 22 Gara Centrală - Real II.
- 23 Era Shopping Park - P-ța Cetății
- 25 Piața Cetății - Str. Daliei
- 26 B-dul Dacia - Euro Business Parc
- 27 B-dul Dacia - Euro Business Parc (zile lucrătoare - EBP11)
- 27 B-dul Dacia - Euro Business Parc (zile nelucrătoare - EBP4)
- 28 Aeroportul Oradea - Emanuil Gojdu
- 30 Leroy Merlin - Dacia Zig-Zag



1.3.6. Caracteristicile de structură și elementele geometrice ale străzilor

La nivelul zonei studiate trama stradală se prezintă astfel:

1. Calea Armatei Române este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație, lățimea carosabilului 2x3.50 m, trotuare pe ambele laturi ale străzii și spații verzi adiacente locurilor de parcare. Parcaje longitudinale, oblice sau la 90°, la marginile părții carosabile, dispuse pe ambele laturi ale străzii. Circulația rutieră se desfășoară în ambele sensuri. Amenajarea suprafeței carosabile în profil transversal este sub formă de acoperiș, cu pantă către cele 2 (două) margini. Intersecția cu Calea Matei Basarab este semaforizată. Celelalte intersecții de pe traseul străzii sunt amenajate în "T", fiind semnalizate prin indicatoare și marcaje rutiere, cu prioritate pentru deplasarea pe Calea Armatei Române.

Strada este dotată cu rețele edilitare.

2. Strada Universității (Tronson I: str. Ceyrat – str. Făgărașului) este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație, lățimea carosabilului 2x3.50 m, trotuare / piste pentru cicliști, pe ambele laturi ale străzii și spații verzi, adiacente locurilor de parcare. Tronsonul I este cuprins între intersecțiile cu str. Ceyrat – spre sud, respectiv cu str. Făgărașului (pod peste pâraul Peța) – spre nord, având lungimea 442 m.

Circulația rutieră se desfășoară în ambele sensuri. Amenajarea suprafeței carosabile în profil transversal este sub formă de acoperiș, cu pantă către cele 2 (două) margini. Pistele pentru cicliști sunt amenajate pe ambele laturi ale străzii, cu circulație în sensuri unice opuse, la nivelul trotuarului existent, având lățimea 1,00 m fiecare. Către nord, pistele sunt continuizate prin rețeaua desfășurată pe malurile pâraului Peța, iar spre sud către str. Universității spre vest. Pe stradă există elemente de semnalizare rutieră orizontală (marcaje) și verticală (indicatoare). Intersecția giratorie existentă spre sud, cu str. Universității (tronson 2) și str. Ceyrat, este amenajată cu insulă centrală denivelată, înierbată, intersecția având o singură bandă de circulație pe calea inelară. Spre nord, la intersecția cu str. Făgărașului, există o trecere la nivel cu linia dublă de tramvai, care nu face obiectul prezentei expertizei tehnice. Intersecția este semaforizată, cu semnal activat în momentul apropierii unui tramvai. De asemenea, strada traversează pâraul Peța, prin intermediul unui pod care nu face obiectul prezentei expertizei tehnice.

Strada este dotată cu rețele edilitare.

Strada Universității (Tronson II: str. Ceyrat – str. Islazului) este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație, lățimea carosabilului 2x3.00 m, trotuare / piste pentru cicliști, pe ambele laturi ale străzii.

Tronsonul II este cuprins între intersecțiile giratorii cu str. Ceyrat / str. Universității (tronson I) – spre est și, respectiv, cu str. Islazului – spre vest, având lungimea 221 m.

Circulația rutieră se desfășoară în ambele sensuri. Amenajarea suprafeței carosabile în profil transversal este sub formă de acoperiș, cu pantă către cele 2 (două) margini.

Pe partea stângă a străzii, există amenajate locuri de parcare la 60°, având lungimea 4,75...5,00 m și lățimea 2,50 m, cu pantă transversală către rigola de la marginea părții carosabile. De asemenea, în zona intersecției giratorii cu str. Ceyrat, sunt amenajate 5 (cinci) locuri de parcare longitudinale, pentru autovehiculele care operează în regim taxi.

Pe partea stângă a străzii (latura de sud), există un trotuar având lățimea cuprinsă între 85 cm și 1,50 m. Ampriza este delimitată de garduri existente.

Pe partea dreaptă a străzii (latura de nord), există un trotuar având lățimea totală 3,50 m, delimitat de partea carosabilă prin borduri prefabricate din beton (20x25 cm), denivelate cu pas 15 cm, trotuar propriu-zis: 1,50 m lățime, pistă pentru cicliști: 2,00 m lățime, pentru circulație în ambele sensuri.

Pista este semnalizată prin marcaje rutiere la nivelul trotuarului, precum și prin indicatoare amplasate la capetele sectorului.

Către vest, pista continuă pe str. Islazului, iar spre nord pe str. Universității (tronson 1).

Pe stradă există elemente de semnalizare rutieră orizontală (marcaje) și verticală (indicatoare).

Intersecțiile giratorii existente la capetele acestui tronson sunt amenajate cu insule centrale denivelate, înierbate, ele având o singură bandă de circulație pe calea inelară.

De asemenea, strada este dotată cu rețele edilitare.

3. Strada Ceyrat este o strada de categoria a III-a –dupa elementele geometrice existente în prezent, latimea carosabilului 2x3.25 m, trotuare pe ambele laturi ale străzii si fara piste pentru cicliști.

Strada Ceyrat este cuprinsă între intersecțiile giratorii cu str. Ronald Reagan / str. Thurzó Sándor (spre est) și, respectiv, cu str. Universității – spre vest, având lungimea 1 073 m. Pe stradă există elemente de semnalizare rutieră orizontală (marcaje) și verticală (indicatoare). Intersecțiile giratorii existente la capetele acestui tronson sunt amenajate cu insule centrale denivelate, înierbate, ele având o singură bandă de circulație pe calea inelară.

De asemenea, strada este dotată cu rețele edilitare.

4. Strada Thurzó Sándor este o strada de categoria a III-a –dupa elementele geometrice existente în prezent, latimea carosabilului 2x3.25 m, trotuare pe partea stângă a străzii (latura de sud). Str. Thurzó Sándor este cuprinsă între intersecțiile giratorii cu str. Ceyrat / str. Ronald Reagan (spre vest) și, respectiv, cu str. Atelierelor – spre est, având lungimea 191. Pe această stradă, nu există amenajate locuri de parcare sau piste pentru cicliști. Pe stradă există elemente de semnalizare rutieră orizontală (marcaje) și verticală (indicatoare). Intersecția giratorie cu str. Ceyrat / str. Ronald Reagan (spre vest) este amenajată cu insulă centrală denivelată, înierbată, intersecția având o singură bandă de circulație pe calea inelară.

Intersecția giratorie cu str. Atelierelor (spre est) prezintă insula centrală sub formă de marcaj rutier circular, de culoare albă și roșie, pe suprafața carosabilă. În trecut, această intersecție a fost amenajată în "T", cu semnalizare și prioritate de trecere, fără circulație giratorie.

Strada este dotată cu rețele edilitare.

5. Strada Atelierelor este o strada de categoria a III-a –dupa elementele geometrice existente în prezent, latimea carosabilului 2x3.00...3.50 m, trotuare pe partea stângă a străzii (latura de sud) sau pe ambele părți (în funcție de tronson). Str. Atelierelor este cuprinsă între intersecțiile giratorii cu str. Thurzó Sándor (spre vest) și, respectiv, cu str. Nojoridului – spre est, având lungimea 649 m. Intersecția giratorie cu str. Nojoridului prezintă o insulă centrală denivelată, calea inelară având o singură bandă de circulație. Traseul str. Atelierelor se desfășoară spre vest, circulația rutieră desfășurându-se în ambele sensuri. Partea carosabilă cuprinde 2 (două) benzi de circulație.

Până la intersecția cu Aleea Salca, lățimea părții carosabile este $2 \times 3,00 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$, iar amenajarea suprafeței carosabile în profil transversal este sub formă de acoperiș, cu pante către cele 2 (două) margini. Pe lungimi scurte, există locuri de parcare la 90° , la marginea părții carosabile.

Intersecția cu Aleea Salca este caracterizată de modificarea configurației străzii în profil transversal, care continuă spre vest către intersecția giratorie cu str. Thurzó Sándor în următoarea configurație: lățimea părții carosabile devine $2 \times 3,50 \text{ m} = 7,00 \text{ m}$ și trotuar având lățimea 1,50 m. Pe această stradă, există stație pentru tramvaie, amenajată în afara platformei străzii, pe partea dreaptă. Nu sunt amenajate piste pentru cicliști. Pe stradă există elemente de semnalizare rutieră orizontală (marcaje) și verticală (indicatoare).

Strada este dotată cu rețele edilitare.

1.3.6.1. Structura rețelei stradale a fost definitivată odată cu realizarea străzii Ceyrat, o importantă strada de legătură între strada Universității și Atelierelor. Având în vedere suprafața mare a cimitirului, la vremea creerii străzii Ceyrat a fost necesară o nouă legătură între cartierul Nufarul și zona Universității la sud de paraul Peta în condițiile în care Drumul de centură Oradea devenea tot mai aglomerat. În acest fel strada Ceyrat a devenit o importantă legătură între zona Nufarul și zona de vest a Municipiului Oradea ca alternativă a drumului de centură sau a traseului clasic prin centrul Orasului. În prezent traseul str. Atelierelor – Strada Ceyrat – strada Universității este cea mai importantă legătură Est – Vest la sud de Paraul Peta între traseul E79 și E671.

1.3.6.2. Incadrarea strazilor conform normelor privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane.

- Calea Armatei Romane este o stradă de categoria a III-a colectoare cu două benzi de circulație
- Strada Universității este stradă de categoria a III-a colectoare cu două benzi de circulație
- Strada Universității (Tronson II: str. Ceyrat – str. Islazului) este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație
- Strada Ceyrat este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație
- Strada Thurzó Sándor este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație
- Strada Atelierelor este o stradă de categoria a III-a – colectoare cu două benzi de circulație

1.3.6.3. Caracteristicile profilului transversal. Strazile studiate au câte două benzi cu profil în două pante de 2,5%. Sunt dotate cu parcuri pe stânga - dreapta orientate perpendicular pe ax, (Str. Armatei Romane și universității 1), parcuri longitudinale (Str. Universității 2 și parțial Ceyrat) și fără parcuri (Str. Thurzó Sándor și atelierelor.) Pe strazile Thurzó Sándor și Atelierelor se află noua linie dublă de tramvai Cantemir – Iosia pe partea stângă. Colectarea apelor se face în rigole de suprafața la marginea părții carosabile și evacuată în canalizarea pluvială prin intermediul gurilor de scurgere.

1.3.6.4. Descrierea intersecțiilor principale. Aceste intersecții au fost prezentate la punctul 1.3.5.

1.3.6.5. Amenajări pentru circulația pietonilor și bicicliștilor. În afara de trotuare nu sunt alte amenajări pentru pietoni și bicicliști. Accesul pietonal este reglementat prin trotuarele existente. Una din piste importante de biciclete se desfășoară pe malul Paraului Peta traversând Municipiul Oradea de la est la Vest.

1.3.6.6. Puncte negre ale rețelei. În prezent nu s-au semnalat puncte negre în zona dar în schimb s-au semnalat puncte foarte aglomerate și anume :

- Intersecția Calea Armatei Romane – Strada Făgărașului latura de pe partea dreapta a paraului Peta.
- Intersecția Str. Universității – Str. Ceyrat
- Intersecția Str. Ceyrat – Str. Ronald Reagan – Str. Turzo Sandor
- Intersecția Str. Turzo Sandor – Str. Atelierelor
- Intersecția Str. Atelierelor – Str. Nojoridului

1.3.6.7. Calculul capacității de circulație al străzilor și intersecțiilor.

Calculul capacității de circulație al străzilor.

Calculul se efectuează pentru preluarea fluxurilor de vehicule a caror intensitate orară s-a stabilit în urma măsurătorilor de trafic. Capacitatea de circulație, respectiv numărul maxim de vehicule care se pot deplasa într-o oră, în mod fluent și în condiții de siguranță a circulației, depinde de următorii factori :

- Caracterul circulației
 - Flux discontinuu (intermitent sau pulsatoriu cu opriri la intersecții)
 - Flux continuu, fără opriri la intersecții când acestea sunt denivelate sau dirijarea traficului se face în sistem coordonat (unda verde)
- Caracteristicile traficului
 - Intensitatea și frecvența sosirilor de vehicule
 - Viteza medie de circulație
 - Componenta traficului pe categorii de vehicule, inclusiv caracteristicile lor constructive și dinamice
- Structura rețelei principale de străzi
 - Elementele geometrice ale străzilor
 - Distanța între intersecții și treceri intermediare pentru pietoni, amenajarea și echiparea acestora
- Caracteristicile suprafeței de rulare
 - Planeitatea
 - Rugozitatea
- Organizarea circulației
 - Reglementarea acceselor și a staționărilor
 - Sisteme de semnalizare și echipare tehnică
- Caracteristicile psihologice și fiziologice ale conducătorilor de vehicule
 - Timpul de percepție reacție
 - Timpul limită de așteptare în intersecții

Pentru calculul valorilor de trafic existent s-au aplicat corecții având în vedere faptul că măsurătorile de trafic au fost efectuate în vacanța elevilor și studenților.

Măsurătorile de trafic precum și calculul actual și de perspectivă se regăsesc anexate prezentului studiu.

CAPACITATEA STRAZILOR DE A PRELUA TRAFICUL PREZENT (2023)

Nr. Crt.	Strada / banda	Distanța dintre intersecții (m)	Viteza (km/h)	Capacitatea de circulație conform STAS 10144-5 (Numar de vehicule etalon/h)	Coefficient de corectie datorat datorita latimii	Coefficient de corectie datorat obstacolelor	Coefficient de corectie datorat parcarilor adiacente	Coefficient de corectie datorat liniilor de tramvai pe carosabil	Capacitatea de circulație corectata (Vehicule etalon) Vt	Debitul real Dex (Vehicule etalon) Vt/h	Rdb Raportul debit / capacitate	Concluzie
1	Armatei Romane	500	30	740	1.00	0.75	0.60	1.00	333			Capacitate depasita
	Dus			740	1.00	0.75	0.60	1.00	333			
	Intors											
	TOTAL								666	868	130.39%	
2	Armatei Romane tr 2	400	30	630	1.00	0.75	0.60	1.00	383.5			Capacitate depasita
	Dus			630	1.00	0.75	0.60	1.00	383.5			
	Intors											
	TOTAL								567	677	119.34%	
3	Universitatii tr2	200	30	390	1.00	1.00	0.60	1.00	234			Corespunde
	Dus			390	1.00	1.00	0.60	1.00	234			
	Intors											
	TOTAL								468	443	95.09%	
4	Ceyrat	400	50	470	1.00	0.75	0.60	1.00	211.5			Corespunde
	Dus			470	1.00	0.75	0.60	1.00	211.5			
	Intors											
	TOTAL								423	321	75.96%	
5	Thurso Sandor	200	50	250	1.00	0.75	1.00	1.00	187.5			Capacitate depasita
	Dus			250	1.00	0.75	1.00	1.00	187.5			
	Intors											
	TOTAL								375	528	140.91%	
5	Atelierelor	800	50	550	1.00	0.75	0.60	1.00	247.5			Capacitate depasita
	Dus			550	1.00	0.75	0.60	1.00	247.5			
	Intors											
	TOTAL								495	528	106.75%	

Calculul capacitatii de circulatie al strazilor.

CAPACITATEA INTERSECTIILOR 2023					
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
2	Universitatii tr 1	7000	1198	17.11%	Corespunde
	Universitatii tr. 2				
	Ceyrat				
6	Atelierelor	7000	1501	21.44%	Corespunde
	Nojoridului				
	Leonardo da Vinci				

1.4. PROGNOZA CIRCULATIEI

1.4.1. Introducere. Prezentul studiu de trafic a fost intocmit in vederea stabilirii traficului actual si de perspectiva pentru:

- Proiectarea si verificarea din punct de vedere al capacitatii de circulatie
- Dimensionarea structurilor rutiere

1.4.2. Metode de calcul. Calculul traficului de perspectiva s-a efectuat astfel:

1.4.2.1. Pentru calculul capacitatii de circulatie conform

- Ordin AND20/2001 - "Instruciunile 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. Aparare pentru investigarea traficului rutier. Clasificare"
- SR7378-2002 Echivalarea vehiculelor pentu 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
- 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.

1.4.2.2. Pentru Dimensionarea structurilor rutiere:

- PD 177-2001 Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide
- NP 116-04 Normativ pentru alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi

1.4.3. Generarea traficului

1.4.3.1. Traficul din punct de vedere al capacitatii de circulatie:

CAPACITATEA STRAZILOR DE A PRELUA TRAFICUL DE PERSPECTIVA (2038)

Nr. Crt.	Strada / banda	Distanța dintre intersecții (m)	Viteza (km/h)	Capacitatea de circulație conform STAS 10144-5 (Numar de vehicule etalon/h)	Coeficient de corectie datorita latimii	Coeficient de corectie datorat obstacolelor	Coeficient de corectie datorat parcarilor adiacente	Coeficient de corectie datorat liniilor de tramvai pe carosabil	Capacitatea de circulație corectată (Vehicule etalon) Vt	Debitul real Dex (Vehicule etalon) Vt	Rdb Raportul debit / capacitatie	Concluzie
1	Armatei Romane	500	30	740	1.00	0.75	0.60	1.00	333			Capacitate depasita
	Dus		30	740	1.00	0.75	0.60	1.00	333			
	Intors											
	TOTAL								666	1,394	209.27%	
2	Armatei Romane tr 2	400	30	630	1.00	0.75	0.60	1.00	283.5			Capacitate depasita
	Dus		30	630	1.00	0.75	0.60	1.00	283.5			
	Intors											
	TOTAL								567	1,054	192.91%	
3	Universitatii tr2	200	30	390	1.00	1.00	0.60	1.00	234			Capacitate depasita
	Dus		30	390	1.00	1.00	0.60	1.00	234			
	Intors											
	TOTAL								468	718	193.43%	
4	Ceyrat	400	50	470	1.00	0.75	0.60	1.00	211.5			Capacitate depasita
	Dus		50	470	1.00	0.75	0.60	1.00	211.5			
	Intors											
	TOTAL								423	722	170.78%	
5	Thurzo Sandox	200	50	250	1.00	0.75	1.00	1.00	187.5			Capacitate depasita
	Dus		50	250	1.00	0.75	1.00	1.00	187.5			
	Intors											
	TOTAL								375	856	228.20%	
5	Atelierelor	800	50	550	1.00	0.75	0.60	1.00	247.5			Capacitate depasita
	Dus		50	550	1.00	0.75	0.60	1.00	247.5			
	Intors											
	TOTAL								495	856	172.88%	

1.4.4. Distribuția traficului. Traficul principal se desfășoară pe ruta Parcul Balcescu (Intersecția cu strada Matei Corvin – Ceyrat – Thurzo Sandor – Atelierelor. O parte se distribuie în zona de case prin strada Ronald Reagan o parte prin strada Universității tronson 2 spre Cartierul Europa respectiv complexele comerciale și ieșirea din localitate spre Arad și o parte spre centura Oradea și Cartierul Grigorescu. Traseul reprezintă o alternativă în cazul unor probleme pe Centura Oradea.

1.4.5. Repartizarea modală a traficului. În prezent traficul motorizat nu este separat de cel nemotorizat. Traseul liniilor de tranvai se află în afara carosabilului. Autobusele au același parcurs ca și celelalte vehicule.

1.4.6. Transportul în comun. Nu se preconizează în prezent modificări ale transportului public. Accesul pietonilor la stația de autobuz este asigurată pe trotuarul existent.

1.5. STRUCTURA, DIMENSIONAREA ȘI ORGANIZAREA SISTEMULUI DE CIRCULAȚIE - TERAPIA CIRCULAȚIEI

1.5.1. Rețeaua principală de străzi. Nu sunt prevăzute modificări ale rețelei principale de străzi din punct de vedere al traseelor existente.

1.5.2. Varianta optimă a organizării rețelei de străzi. Nu se pune problema schimbării organizării rețelei în zona. Strazile Armatei Romane și Universității se află în centrul istoric iar Strada Ceyrat este o stradă nouă cu construcții noi.

1.5.3. Transportul în comun. În actuală configurație nu se impune modificarea traseelor de transport public. În Municipiul Oradea transportul în comun se află în plin proces de extindere și modernizare. Odată însă cu dezvoltarea zonei transportul în comun va juca un rol din ce în ce mai important.

1.6. CONCLUZII. RECOMANDARI. MASURI ȘI PRIORITATI

În urma realizării acestui studiu se stabilesc următoarele concluzii:

1.6.1. În urma analizei datelor rezultate din măsurătorile de trafic se constată că Strazile Armatei Romane, Universității tronson 1, Thurzo Sandor și Atelierelor au capacitatea depășită.

1.6.2. Conform calculelor traficului de perspectivă în următorii 15 ani se va atinge capacitatea maximă și pe celelalte străzi.

1.6.3. Intersecțiile giratorii pot funcționa în continuare fără a fi nevoie de pasaje denivelate.

1.6.4. Se constată necesitatea lărgirii strazilor ce formează traseul studiat la 4 benzi iar tronsonul Universității 2 – Islazului la 3 benzi.

1.6.5. Este necesară reconfigurarea noilor giratii care să îmbunătățească condițiile de trafic cum ar fi :

1.6.5.1. Îndepărtarea intersecției Universității 1 - Universității 2 – Ceyrat de poarta cimitirului și separarea benzilor de acces în cimitir pentru evitarea blocajelor

1.6.5.2. Îndepărtarea intersecției Ceyrat – Ronald Reagan – Thurzo Sandor de liniile de tramvai prin mutarea giratiei spre sud

1.6.5.3. Studiarea intersecției Str. Thurzo Sandor cu Str. Atelierelor în contextul distanței mici până la intersecția cu Ronald Reagan.

- 1.6.5.4. Reconfigurarea intersecției Atelierelelor – Nojoridului – Leonardo da Vinci în sensul studierii măririi razei interioare.
- 1.6.5.5. Casirea unor soluții pentru asigurarea numărului de locuri de parcare necesare după desființarea celor existente odată cu lărgirea străzilor.

Intocmit,
Ing. Anamaria Cristiana Seredinc



NUMARUL DE VECHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

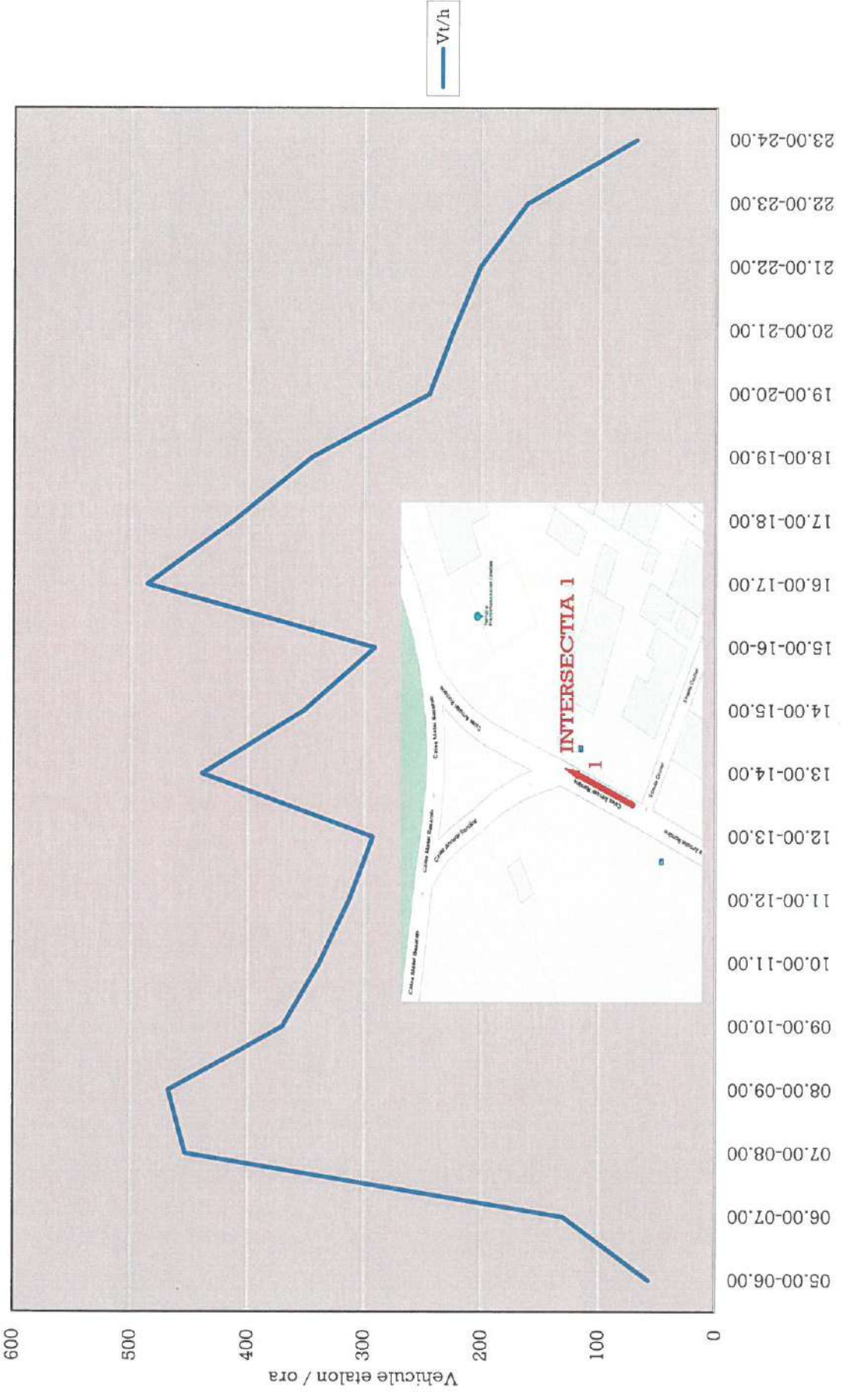


Data: Media zilelor 29-31.05.2023

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VECHICULE/INTERVALUL ORAR												TOTAL							
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00	TOTAL
1	Biciclete, motocicletele		1	11	7	12	15	8	13	12	8	10	14	17	11	9	6	9	4	2	169
2	Autoturisme	47	89	381	395	264	242	253	379	289	243	440	363	297	214	197	176	151	64	4793	
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	3	13	14	10	12	21	20	3	5	7	6	11	10	7	3	3	2		158	
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 to	2	5	10	4	8	5	2	5	8	17	9	3	3	2	4	1	2	1	91	
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe	2	9	3	7	4	7	6		3	2	3	3	1						50	
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe			5	3	3				1	3	1	1	3						20	
7	Autovehicule articulate (tip TIR), remorchere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe					1	1					1								3	
8	Autobuze si autocare			9	12	7	8	9	10	11	9	8	8	8	7	7	7	2	1	132	
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale									1										1	
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)							1												1	
11	Vehicule cu tractiune animala																			0	
12	TOTAL VEHICULE	54	117	433	438	321	289	284	420	336	280	475	403	333	239	217	196	161	68	5418	

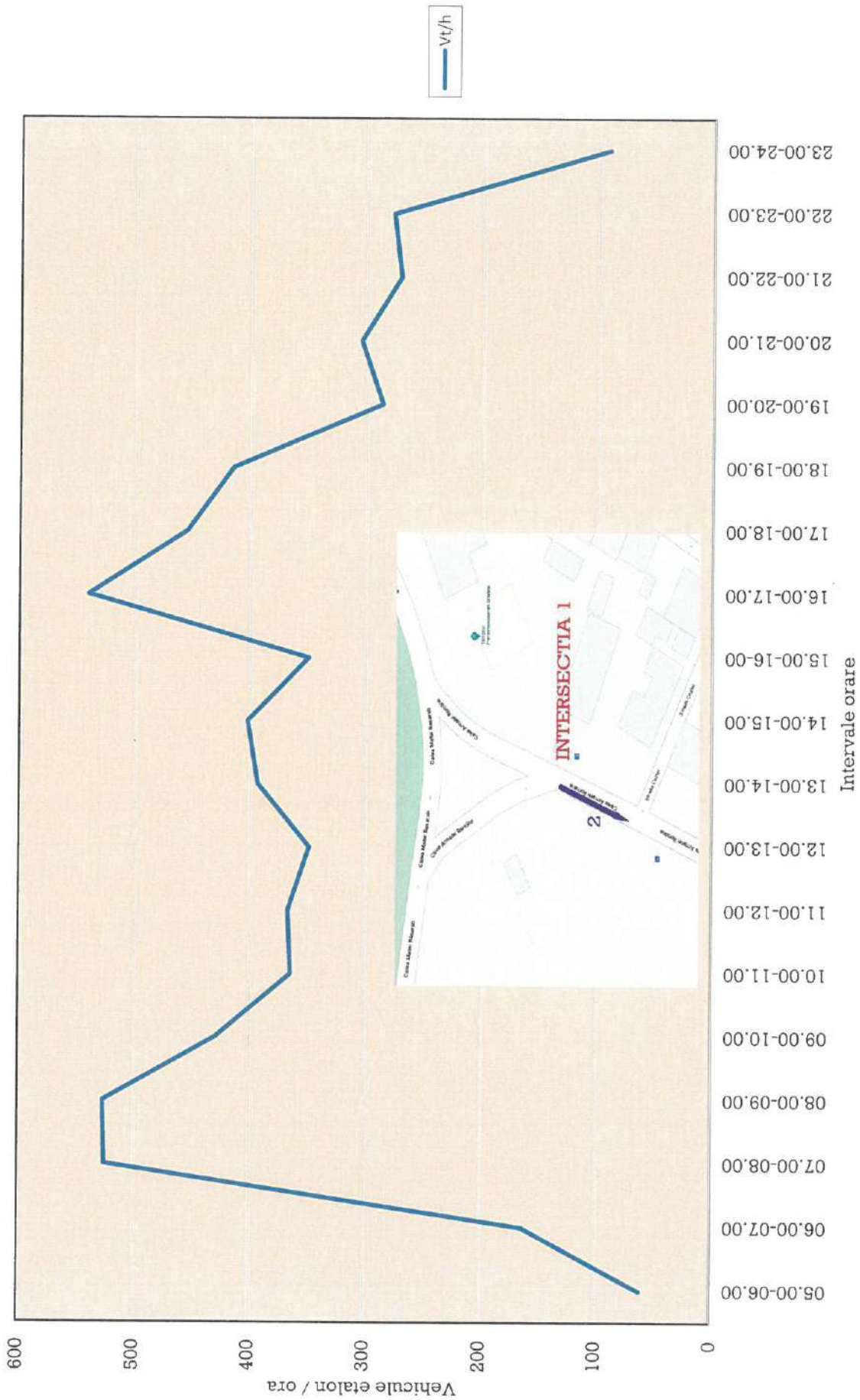
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIKULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	0	0.5	5.5	3.5	6	7.5	4	6.5	6	4	5	7	8.5	5.5	4.5	3	4.5	2	1	84.5					
1.0	47	89	381	395	309	264	242	253	379	289	243	440	363	297	214	197	176	151	64	4793					
1.0	3	13	14	10	12	21	20	3	5	7	8	6	11	10	7	3	3	2	0	158					
1.0	2	5	10	4	8	5	2	5	8	17	9	3	0	3	2	4	1	2	1	91					
2.5	5	22.5	7.5	17.5	10	17.5	15	0	7.5	5	0	7.5	7.5	2.5	0	0	0	0	0	125					
2.5	0	0	12.5	7.5	7.5	0	0	0	2.5	7.5	0	2.5	2.5	7.5	0	0	0	0	0	50					
3.5	0	0	0	0	0	3.5	3.5	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5					
2.5	0	0	22.5	30	17.5	20	22.5	25	27.5	22.5	22.5	20	20	20	17.5	17.5	17.5	5	2.5	330					
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5					
4.0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	57	130	453	467.5	370	338.5	313	292.5	439	352	291	466	412.5	345.5	245	224.5	202	162	68.5	5650					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F1



COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	0	0.5	4.5	3.5	5.5	3.5	3	5	6.5	4	8.5	2	2.5	3.5	6.5	4	5	4.5	0.5	73					
1.0	53	126	462	442	344	284	292	301	332	344	294	488	392	364	256	280	247	238	83	5622					
1.0	1	11	11	17	26	18	20	8	6	8	13	6	15	11	9	8	10	6	1	205					
1.0	2	11	15	13	6	10	6	3	15	10	11	3	3	4	2	0	1	1	1	117					
2.5	5	15	5	12.5	22.5	17.5	12.5	7.5	10	5	5	5	5	10	0	0	0	2.5	0	140					
2.5	0	0	2.5	0	0	0	5	2.5	0	7.5	0	10	2.5	10	0	0	0	0	0	40					
3.5	0	0	0	3.5	0	0	7	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14					
2.5	0	0	25	35	25	27.5	17.5	17.5	20	20	17.5	22.5	35	12.5	12.5	12.5	7.5	25	5	337.5					
3.5	0	0	0	0	0	3.5	3.5	0	3.5	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14					
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	61	163.5	525	526.5	429	364	366.5	348	383	402	349	540.5	455	415	286	304.5	270.5	277	90.5	6587					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F2



NUMARUL DE VEHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

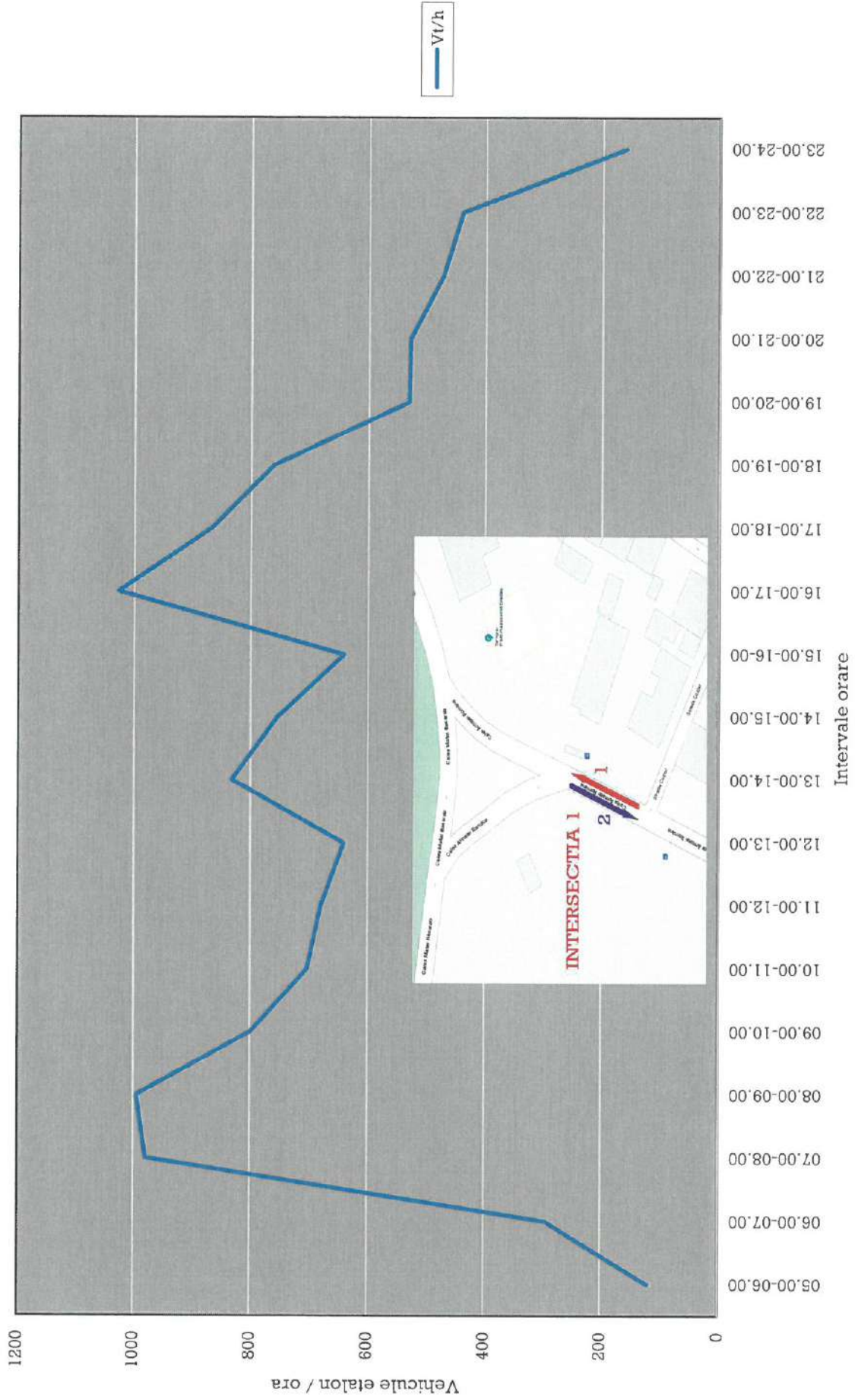


Data: Media zilelor 29-31.05.2023

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VEHICULE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
1	Biciclete, motociclete	0	2	20	14	23	22	14	23	25	16	27	18	22	18	22	14	19	13	3	315					
2	Autoturisme	100	215	843	837	653	548	534	554	711	633	537	928	758	661	470	477	423	389	147	10415					
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	4	24	25	27	38	39	40	11	11	15	21	12	26	21	16	11	13	8	1	363					
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 to	4	16	25	17	14	15	8	8	23	27	20	6	3	7	4	4	2	3	2	208					
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe	4	15	5	12	13	14	11	3	7	4	2	5	5	5	0	0	0	1	0	106					
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe	0	0	6	3	3	0	2	1	1	6	0	5	2	7	0	0	0	0	0	36					
7	Autovehicule articulate (tip TIR), remorcere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe	0	0	0	1	0	1	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7					
8	Autobuze si autocare	0	0	19	26	17	19	16	17	19	17	16	17	22	13	12	12	10	12	3	267					
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5					
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2					
11	Vehicule cu tractiune animala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
12	TOTAL VEHICULE	112	272	943	937	761	659	630	618	799	719	624	992	836	732	524	518	467	436	156	11724					

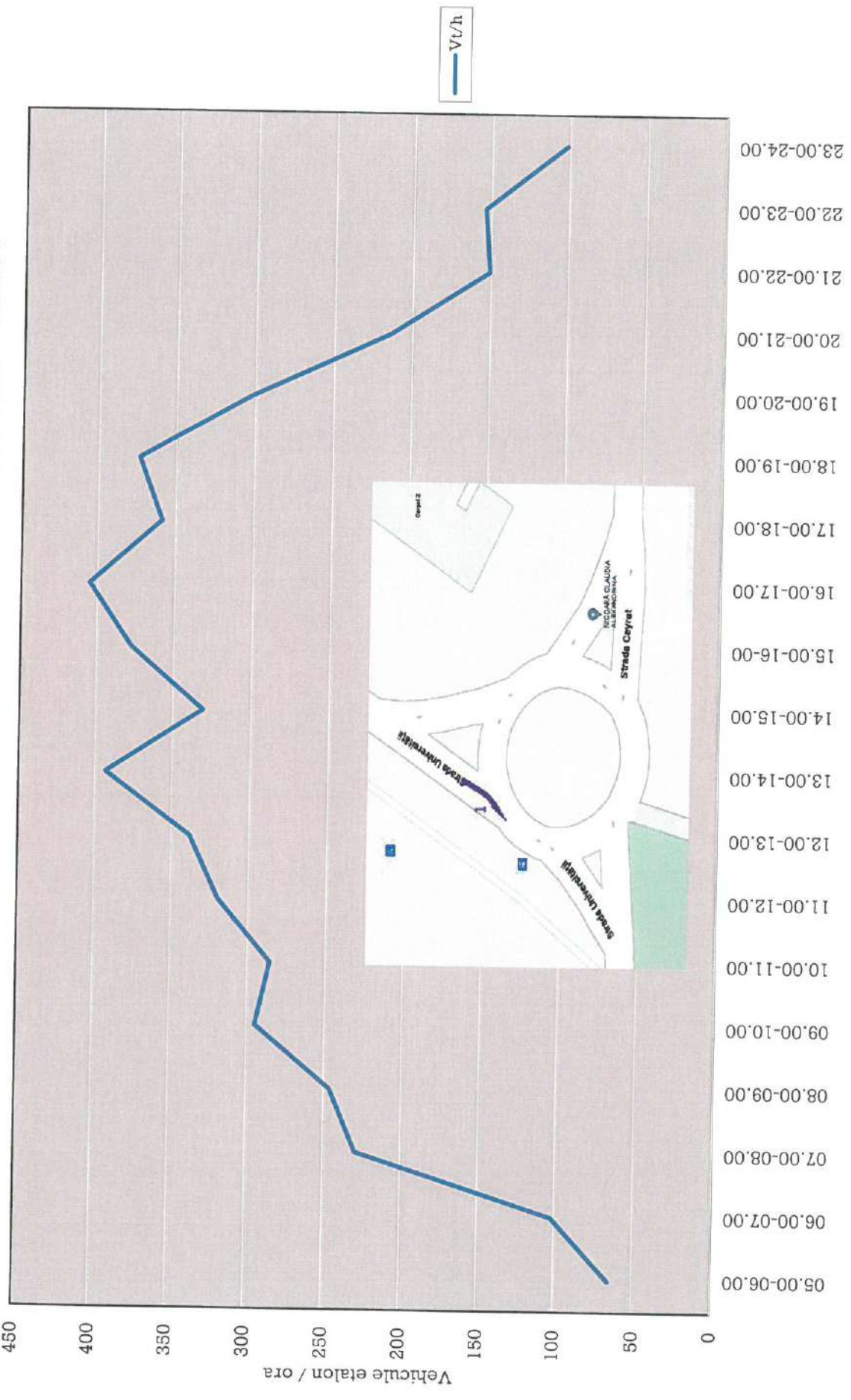
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIKULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00	TOTAL					
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00	159	439				
0.5	0	1	10	7	11.5	11	7	11.5	12.5	8	13.5	9	11	9	11	7	9.5	6.5	1.5	157.5					
1.0	100	215	843	837	653	548	534	554	711	633	537	928	755	661	470	477	423	389	147	10415					
1.0	4	24	25	27	38	39	40	11	11	15	21	12	26	21	16	11	13	8	1	363					
1.0	4	16	25	17	14	15	8	8	23	27	20	6	3	7	4	4	2	3	2	208					
2.5	10	37.5	12.5	30	32.5	35	27.5	7.5	17.5	10	5	12.5	12.5	12.5	0	0	0	2.5	0	265					
2.5	0	0	15	7.5	7.5	0	5	2.5	2.5	15	0	12.5	5	17.5	0	0	0	0	0	90					
3.5	0	0	0	3.5	0	3.5	10.5	3.5	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	24.5					
2.5	0	0	47.5	65	42.5	47.5	40	42.5	47.5	42.5	40	42.5	55	32.5	30	30	25	30	7.5	667.5					
3.5	0	0	0	0	0	3.5	3.5	0	7	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17.5					
4.0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	8					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	118	293.5	978	994	799	702.5	679.5	640.5	632	754	640	1027	867.5	760.5	531	529	472.5	439	159	12216					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT (TOTAL)



COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIKULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																				TOTAL L
	05.00-06.00 06.00	06.00-07.00 07.00	07.00-08.00 08.00	08.00-09.00 09.00	09.00-10.00 10.00	10.00-11.00 11.00	11.00-12.00 12.00	12.00-13.00 13.00	13.00-14.00 14.00	14.00-15.00 15.00	15.00-16.00 16.00	16.00-17.00 17.00	17.00-18.00 18.00	18.00-19.00 19.00	19.00-20.00 20.00	20.00-21.00 21.00	21.00-22.00 22.00	22.00-23.00 23.00	23.00-24.00 24.00		
0.5	1	0.5	1.5	2	1.5	2.5	1	1	2	1	1.5	2.5	1.5	2	0.5	1	0.5	0.5	0.5	24.5	
1.0	51	92	179	204	269	252	293	312	356	302	349	377	319	347	269	190	136	117	89	4503	
1.0	1	2	12	5	6	7	3	2	4	3	6	7	7	3	4	5	2	3	4	86	
1.0	5	3	11	12	6	6	8	5	9	10	9	4	4	7	9	6	5	6	6	131	
2.5	5	2.5	7.5	2.5	0	2.5	5	0	2.5	5	2.5	5	5	2.5	7.5	2.5	0	0	0	57.5	
2.5	0	0	5	7.5	2.5	2.5	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27.5	
3.5	0	0	0	0	0	3.5	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
2.5	2.5	2.5	10	10	10	10	10	15	10	10	10	10	22.5	12.5	12.5	10	7.5	27.5	2.5	205	
3.5	0	0	3.5	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
65.5	102.5	229.5	246.5	295	286	320	338.5	383.5	331	378	405.5	359	374	302.5	214.5	151	154	102	102	5049	

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F1





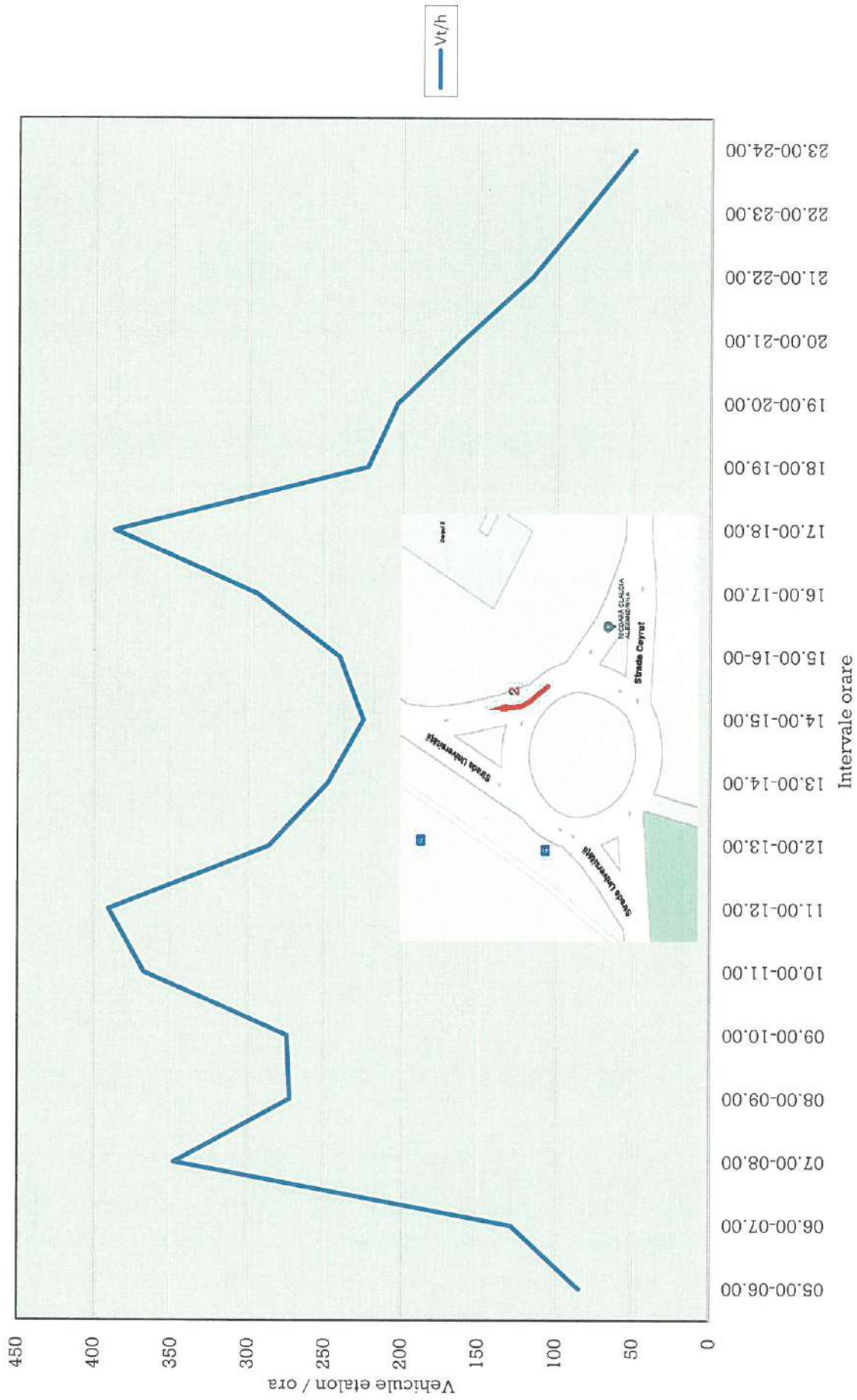
NUMARUL DE VEHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

Data: Media zilelor 05-09.06.2023

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VEHICULE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
1	Biciclete, motociclete	1	1	3	2	1	1	1	2	1	2	3	3	3	1	4	1	5	1	1	1	1	1	37		
2	Autoturisme	73	106	314	224	246	343	359	256	222	203	216	267	352	202	163	142	92	71	39	39	39	3910			
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	2	7	6	5	3	3	6	3	5	2	1	4	5	3	4	3	3	3	2	2	2	75			
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3.5 to	4	5	9	7	5	6	5	4	3	9	7	12	11	7	3	2	6	3	3	3	3	111			
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe		2	3	3	2	1	1	1	1		2	3										19			
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe				3		1	2	2														8			
7	Autovehicule articulate (tip TIR), remorchere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe				3																		3			
8	Autobuze si autocare	2	2	4	4	4	4	5	8	4	4	4	4	4	4	5	5	5	2	2	2	2	76			
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale																						0			
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)																						0			
11	Vehicule cu tractiune animala																						0			
12	TOTAL VEHICULE	82	123	339	261	266	359	379	274	236	220	233	290	378	217	198	154	111	80	47	47	4239				

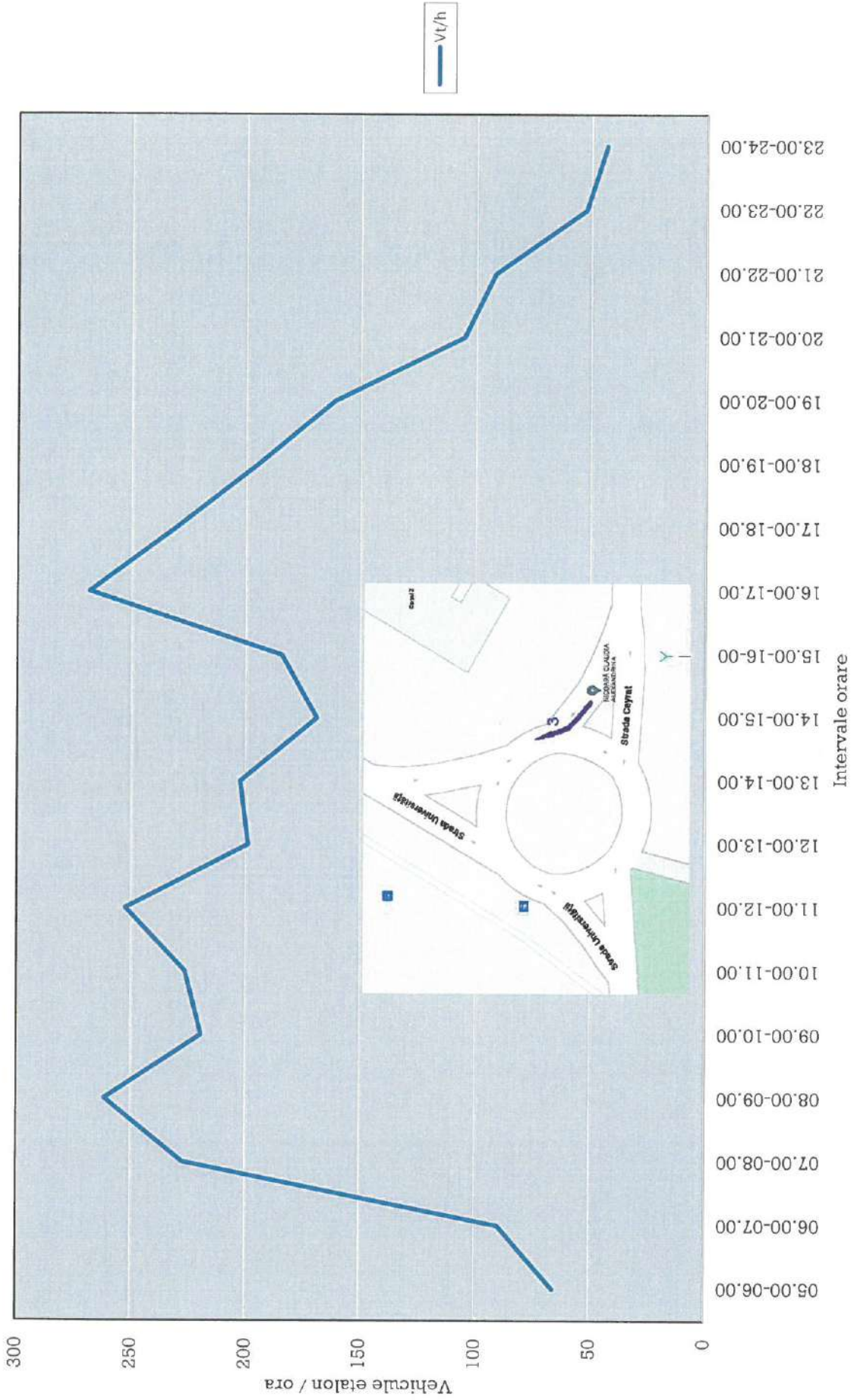
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																				TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00		
0.5	0.5	0.5	1.5	1	0.5	0.5	0.5	1	0.5	1	1.5	1.5	1.5	0.5	2	0.5	2.5	0.5	0.5	18.5	
1.0	73	106	314	224	246	343	359	256	222	203	216	267	352	202	183	142	92	71	39	3910	
1.0	2	7	6	5	8	3	6	3	5	2	1	4	5	3	3	4	3	3	2	75	
1.0	4	5	9	7	5	6	5	4	3	9	7	12	11	7	3	2	6	3	3	111	
2.5	0	5	7.5	7.5	5	2.5	2.5	2.5	2.5	0	5	0	7.5	0	0	0	0	0	0	47.5	
2.5	0	0	0	7.5	0	2.5	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	
3.5	0	0	0	10.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5	
2.5	5	5	10	10	10	10	12.5	20	10	10	10	10	10	10	12.5	12.5	12.5	5	5	190	
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	84.5	126.5	348	272.5	274.5	367.5	390.5	286.5	248	225	240.5	294.5	387	222.5	203.5	161	116	82.5	49.5	4382.5	

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F2



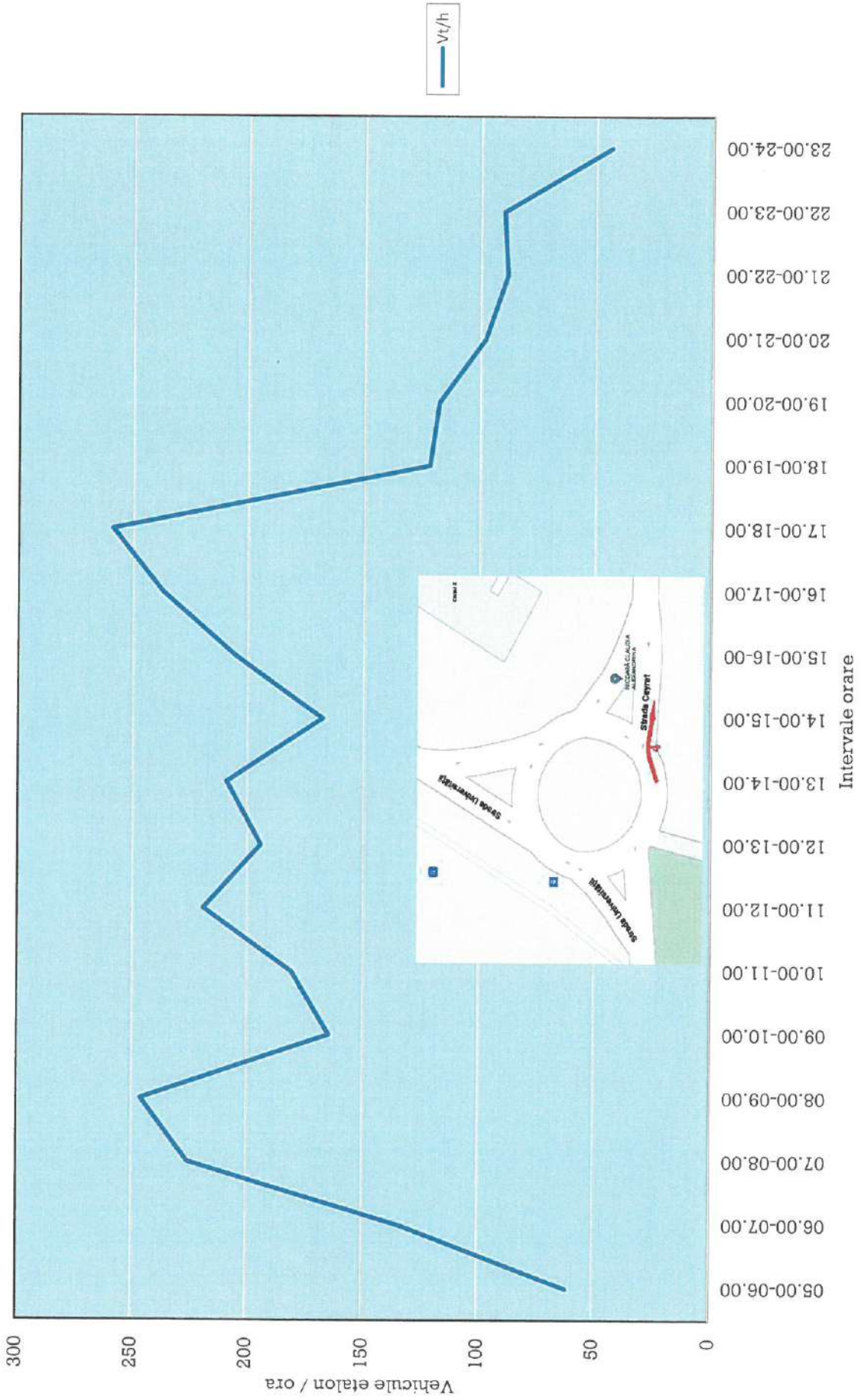
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	0	0.5	1	1	1	0.5	1.5	0.5	1	0.5	2	1	0.5	1.5	0.5	0.5	1	0.5	1	0.5	0	0	0	15	
1.0	49	63	182	211	192	205	223	162	173	155	169	256	212	174	146	92	76	41	34	2815					
1.0	2	3	10	11	9	5	9	3	6	4	2	3	6	4	3	5	4	2	4	95					
1.0	5	6	15	14	5	6	9	10	9	7	9	6	5	8	7	3	6	4	3	137					
2.5	2.5	5	7.5	5	5	5	5	2.5	2.5	0	0	0	2.5	0	0	2.5	0	2.5	0	47.5					
2.5	5	10	0	10	5	2.5	2.5	5	5	0	0	0	2.5	5	2.5	0	0	0	0	55					
3.5	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5					
2.5	2.5	2.5	5	2.5	2.5	2.5	2.5	12.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	5	2.5	2.5	62.5					
3.5	0	0	7	3.5	0	0	0	3.5	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17.5					
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	66	90	227.5	261.5	219.5	226.5	252.5	199	202.5	169	184.5	268.5	231	195	161.5	105.5	92	52.5	43.5	3248					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F3



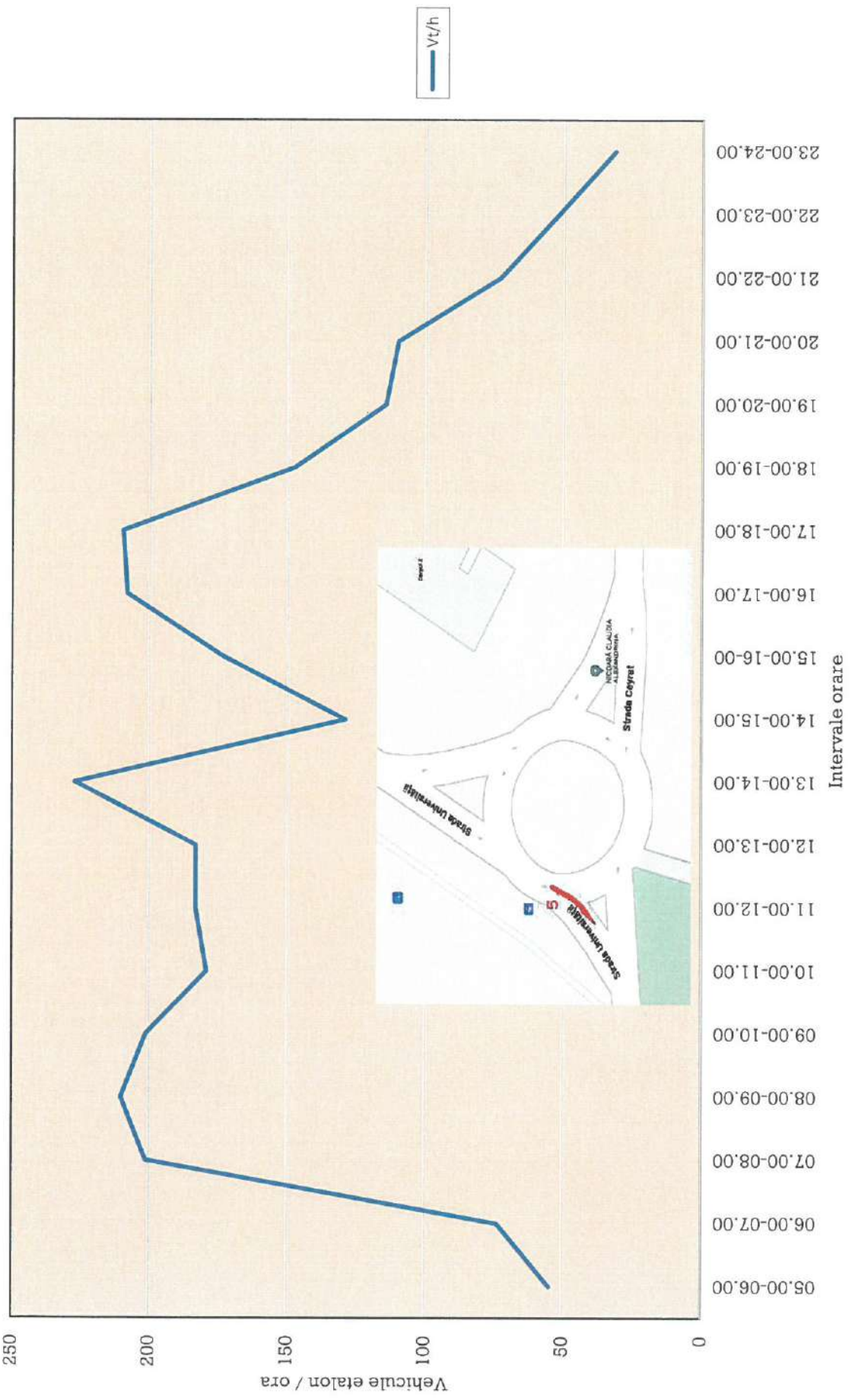
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIKULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	1	1.5	1	0.5	1	1.5	1	0.5	0.5	1	2	2.5	0.5	1	0.5	2.5	1.5	1	0	0	21				
1.0	54	123	186	198	143	152	167	171	184	159	192	203	211	103	92	84	72	57	38	2589					
1.0	1	2	7	11	4	9	8	3	7	2	3	2	4	4	6	5	6	2	1	87					
1.0	3	5	13	17	4	6	13	12	15	3	6	17	11	9	7	4	4	5	2	156					
2.5	0	0	10	7.5	7.5	2.5	17.5	2.5	0	0	0	5	0	0	7.5	0	2.5	0	0	62.5					
2.5	0	0	2.5	2.5	2.5	0	10	0	0	0	0	5	2.5	0	2.5	0	0	0	0	27.5					
3.5	0	0	0	3.5	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7					
2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	5	2.5	2.5	2.5	2.5	30	5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	102.5					
3.5	0	0	3.5	3.5	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5					
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	61.5	134	225.5	246	164.5	180.5	219	194	209	167.5	205.5	237	259	122	118	98	88.5	90	43.5	3063					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F4



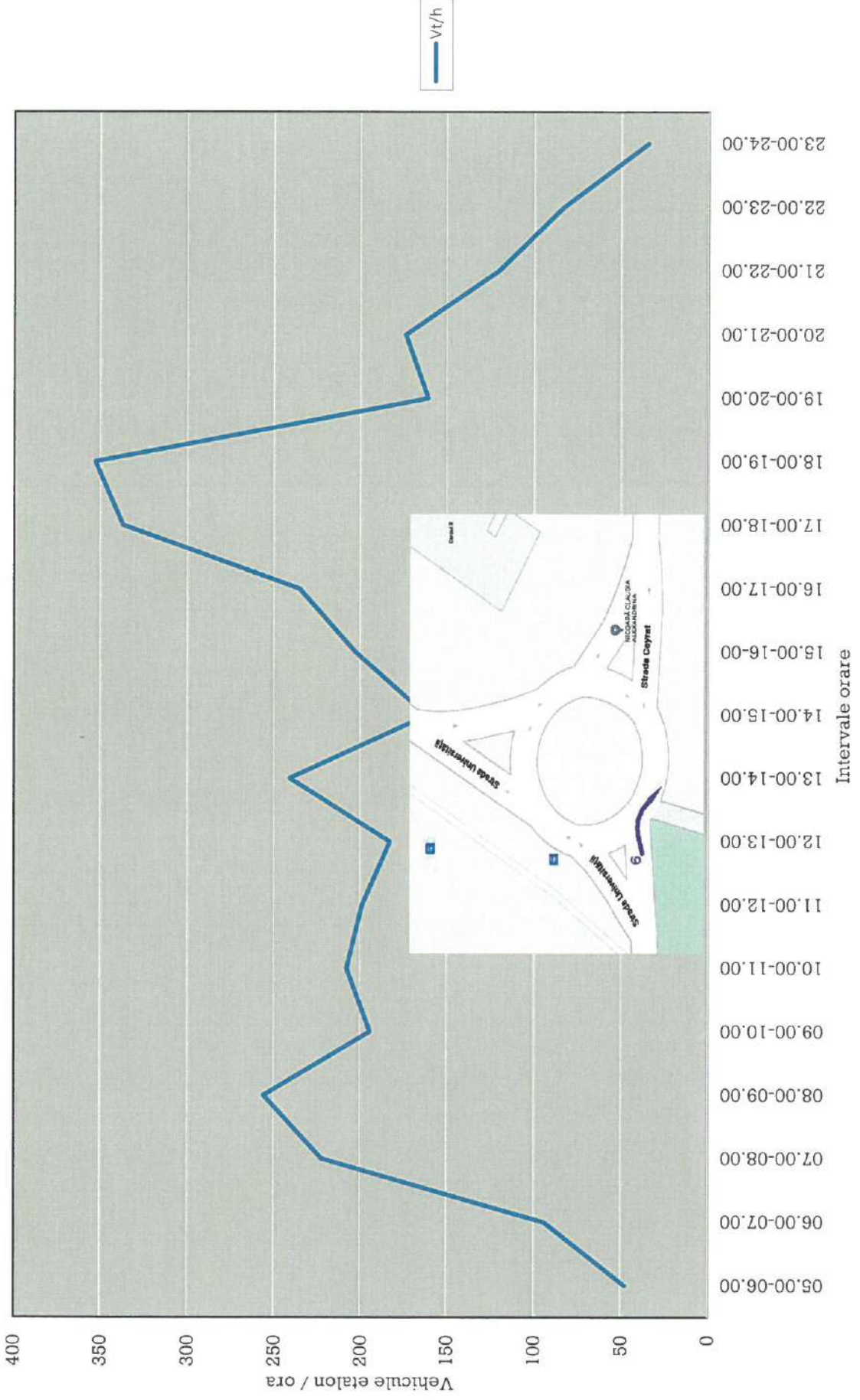
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00	TOTAL					
0.5	0	0	1	1	0.5	0	0.5	1	1.5	1	2.5	2.5	1	0.5	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	13.5
1.0	47	66	159	166	171	162	146	151	184	105	157	193	176	133	101	97	63	41	27	2345					2345
1.0	2	1	10	9	5	4	4	4	7	9	3	5	4	3	2	3	3	2	1	82					82
1.0	3	4	16	14	12	1	14	6	12	9	8	5	11	6	4	5	4	4	1	139					139
2.5	0	0	5	5	5	5	10	2.5	5	2.5	0	0	2.5	0	5	2.5	0	2.5	0	52.5					52.5
2.5	0	0	5	12.5	5	0	2.5	5	15	0	0	0	2.5	2.5	0	0	0	0	0	50					50
3.5	0	0	0	0	0	3.5	3.5	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5					10.5
2.5	2.5	2.5	5	2.5	2.5	2.5	2.5	10	2.5	2.5	2.5	2.5	12.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	67.5					67.5
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					0
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					0
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					0
	54.5	73.5	201	210	201	179	183	183	227	129	173	208	209.5	147.5	114.5	110	73	52	31.5	2760					2760

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F5

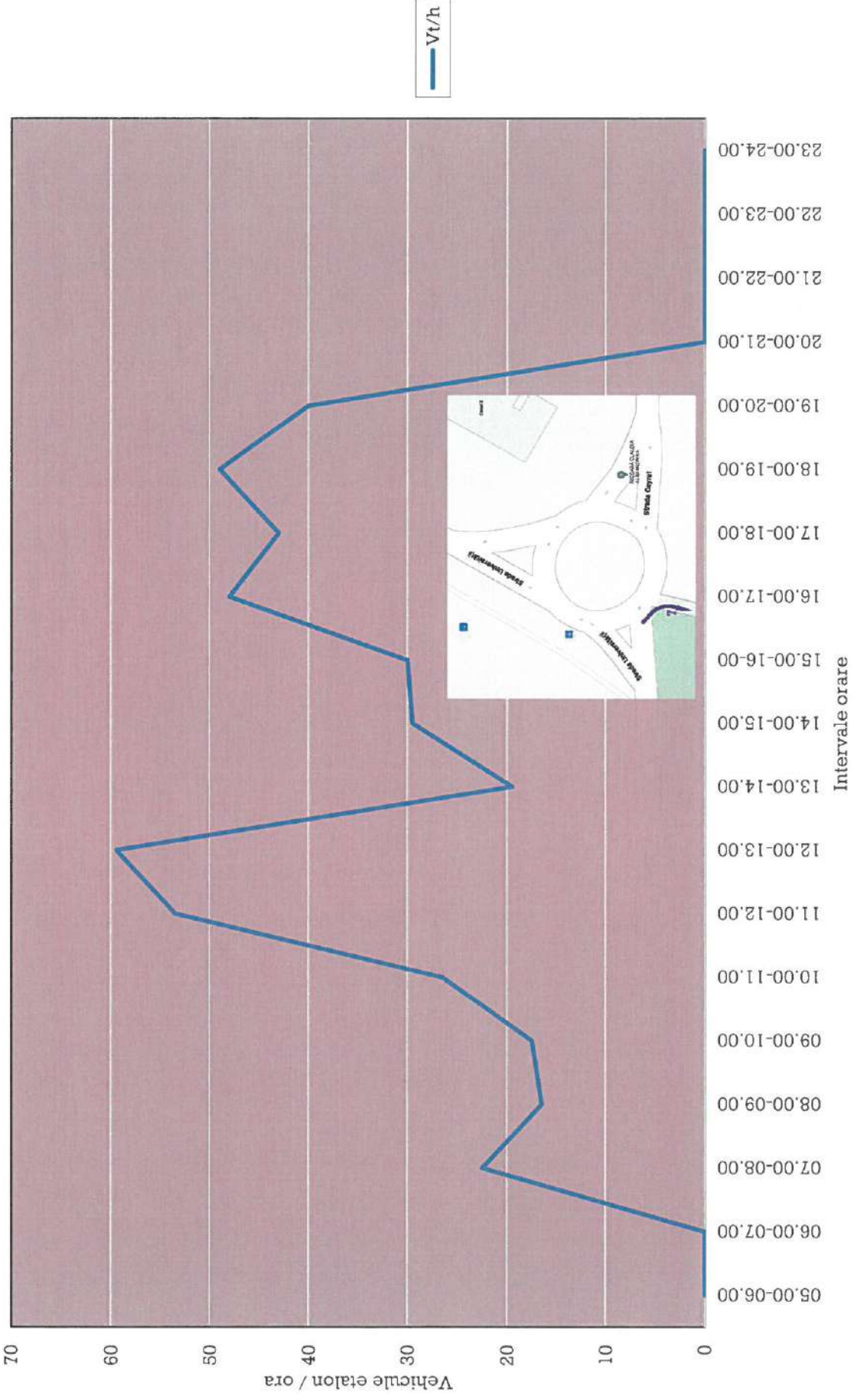


COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	0	0	0.5	0.5	1	0.5	0.5	1	0.5	1.5	3	4.5	2	1	0.5	0.5	1.5	0	19.5						
1.0	42	78	191	203	169	176	157	160	209	147	182	211	282	319	146	152	104	71	29	3028					
1.0	1	2	4	6	6	7	8	3	7	1	2	3	7	9	5	6	5	3	1	86					
1.0	2	4	12	10	4	9	16	12	9	8	10	11	16	13	4	8	6	3	2	159					
2.5	0	5	7.5	7.5	7.5	0	7.5	2.5	5	0	2.5	2.5	10	0	2.5	0	0	0	60						
2.5	0	2.5	2.5	10	2.5	10	2.5	0	5	0	0	0	0	2.5	0	0	0	0	37.5						
3.5	0	0	0	10.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5						
2.5	2.5	2.5	5	5	5	5	7.5	5	5	5	5	5	17.5	7.5	5	5	5	5	105						
3.5	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5						
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	47.5	94	222.5	256	194.5	208	199	183	241	161.5	203	235.5	337	353	161	174	120.5	83.5	34.5	3509					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F6

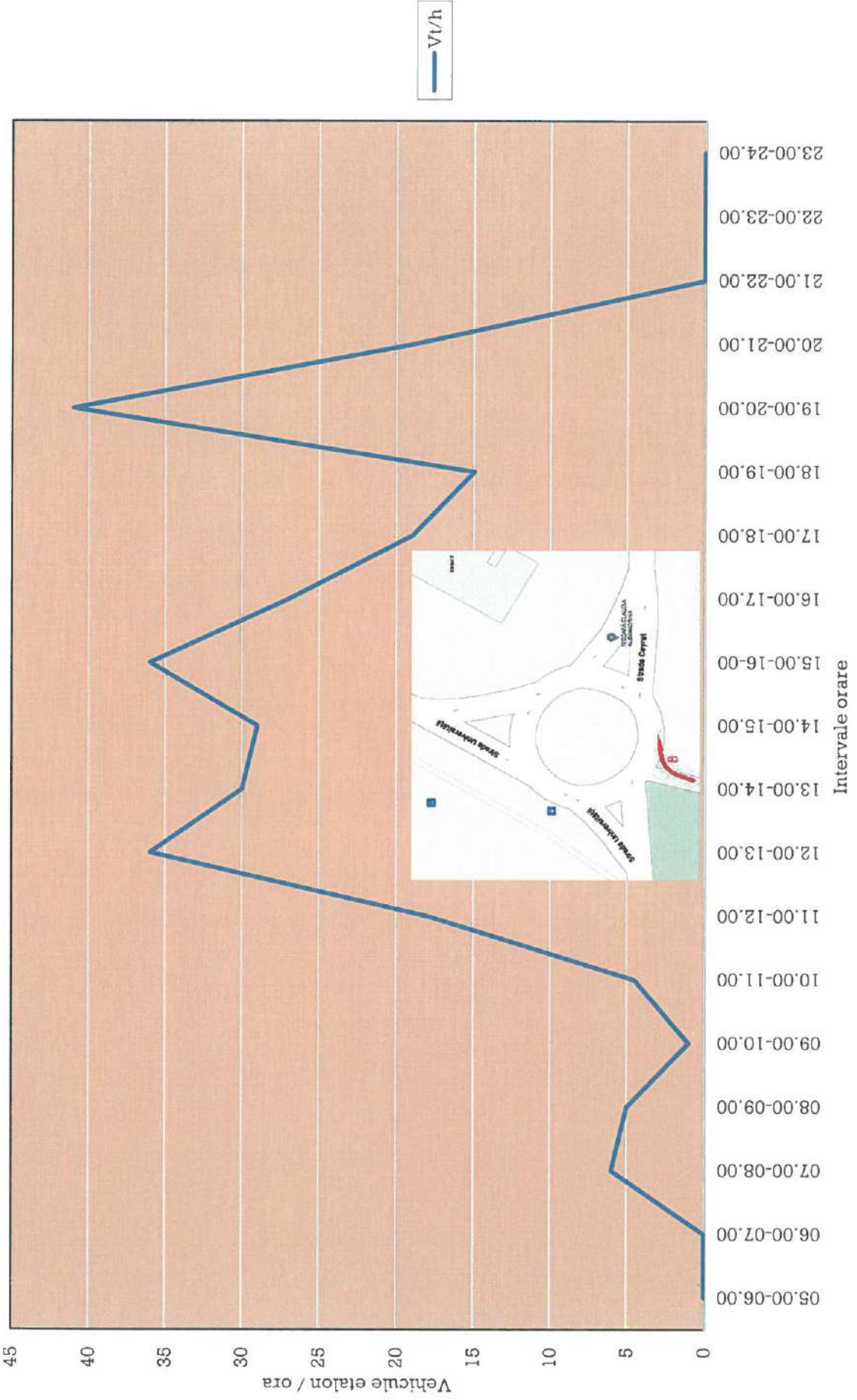


CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F7



COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																				TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00		
0.5	0	0	0	0	0	0.5	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.5
1.0	0	0	2	4	1	4	12	30	25	29	36	27	17	12	41	19	0	0	0	0	259
1.0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	7
1.0	0	0	3	1	0	0	4	3	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	15
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	6	5	1	4.5	18	36	30	29	36	27	19	15	41	19	0	0	0	0	286.5

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F8



NUMARUL DE VECHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

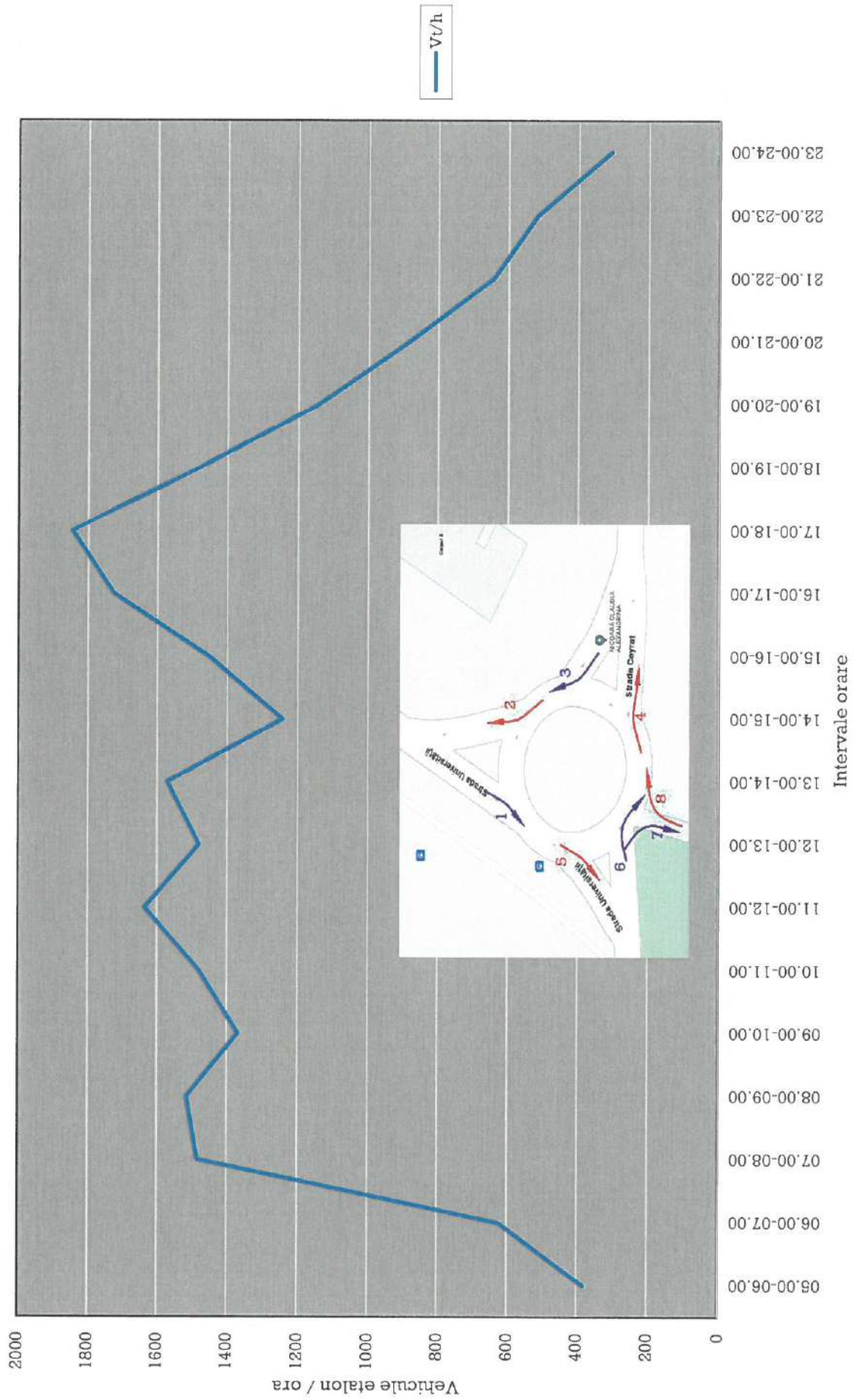


Data: Media zilelor 05-09.06.2023

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VECHICULE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
1	Biciclete, motociclete	5	6	15	13	13	14	13	15	18	13	26	31	20	16	9	10	13	8	2	260					
2	Autoturisme	316	528	1222	1220	1206	1319	1399	1283	1372	1123	1329	1577	1608	1335	1018	776	543	398	256	19838					
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	9	17	50	48	39	37	40	19	37	21	17	24	36	28	23	28	23	15	13	524					
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 t	22	27	79	75	36	34	69	52	59	46	49	55	58	52	34	28	31	25	17	848					
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe	3	7	23	16	12	7	23	8	7	5	4	6	12	2	8	4	1	2	0	150					
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe	2	5	6	20	7	7	9	4	16	0	0	2	3	4	2	0	0	0	0	87					
7	Autovehicule articulate (tip TTR), remorciere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe	0	0	0	8	0	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14					
8	Autobuze si autocare	7	7	15	13	13	13	15	27	13	13	13	13	38	16	15	14	14	27	7	293					
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	0	0	4	4	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11					
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
11	Vehicule cu tractiune animala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
12	TOTAL VEHICULE	364	597	1414	1417	1326	1435	1569	1421	1523	1221	1438	1706	1775	1453	1109	860	625	475	295	22025					

COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
	2.5	3	7.5	6.5	6.5	7	6.5	7.5	9	6.5	13	15.5	10	8	4.5	5	6.5	4	1						
1.0	316	528	1222	1220	1206	1319	1399	1293	1372	1123	1329	1577	1608	1335	1018	776	543	398	256	19838					
1.0	9	17	50	48	39	37	40	19	37	21	17	24	36	28	23	28	23	15	13	524					
1.0	22	27	79	75	36	34	69	52	59	46	49	55	58	52	34	28	31	25	17	848					
2.5	7.5	17.5	57.5	40	30	17.5	57.5	20	17.5	12.5	10	15	30	5	20	10	2.5	5	0	375					
2.5	5	12.5	15	50	17.5	17.5	22.5	10	40	0	0	5	7.5	10	5	0	0	0	0	217.5					
3.5	0	0	0	28	0	10.5	3.5	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49					
2.5	17.5	17.5	37.5	32.5	32.5	32.5	37.5	67.5	32.5	32.5	32.5	32.5	95	40	37.5	35	35	67.5	17.5	732.5					
3.5	0	0	14	14	0	3.5	0	3.5	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38.5					
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	379.5	622.5	1482.5	1514	1367.5	1478.5	1635.5	1479.5	1570.5	1241.5	1450.5	1724	1844.5	1478	1142	882	641	514.5	304.5	22753					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT (TOTAL)



NUMARUL DE VECHILE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

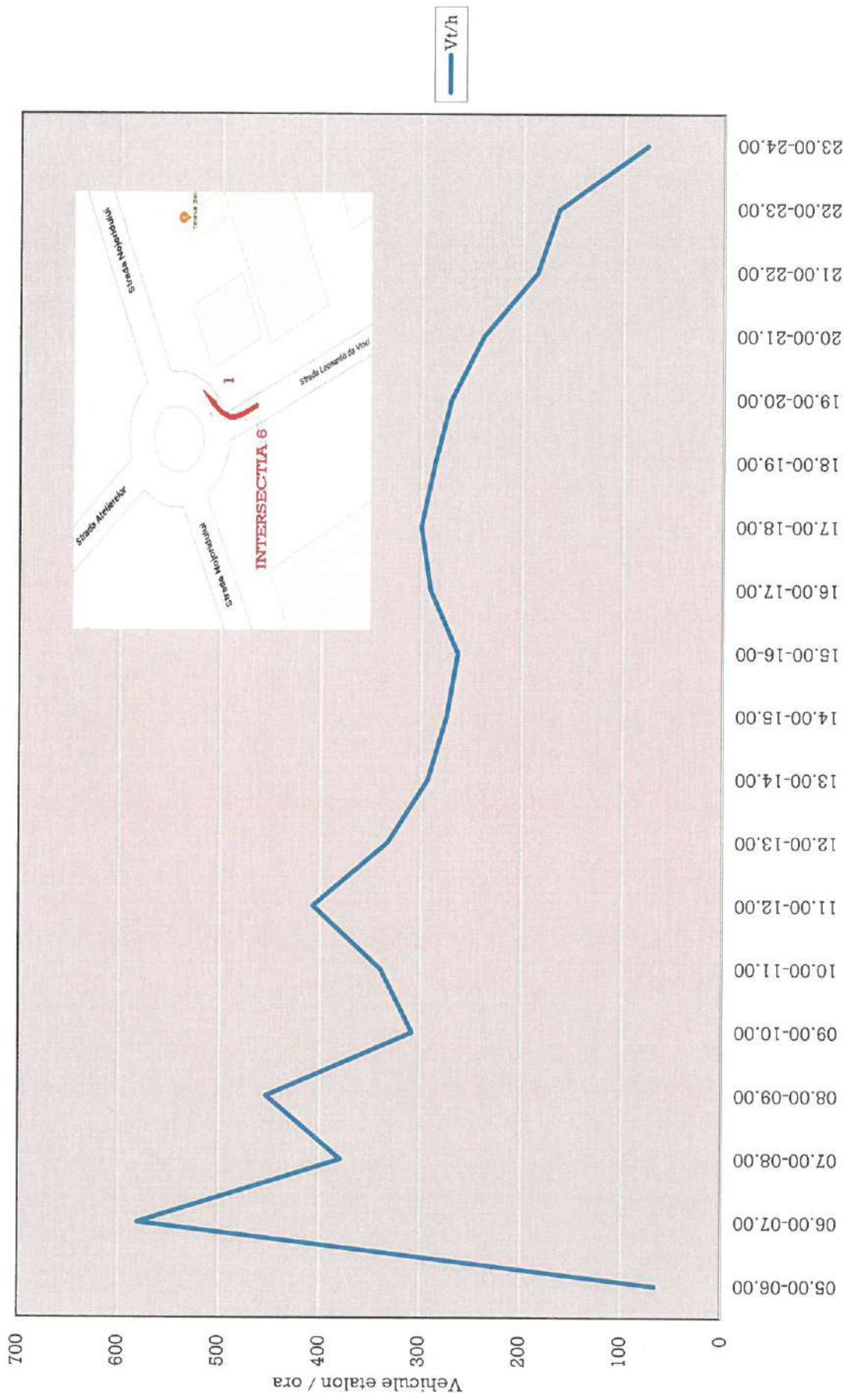


Data: Media zilelor 01.-08.06.2023

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VECHILE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
1	Biciclete, motociclete	1	3	6	2	4	5	4	6	4	2	6	4	3	6	5	3	1								66
2	Autoturisme	58	565	349	444	289	329	399	319	274	268	254	281	289	274	261	230	183	162	74						5302
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	7	5	6	2	5	3	4	5	4	2	1	2	2	4	2	1									56
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 to		6	15	6	3	2	2	3	5	3	5	3	5	3	5	6	2	1	2						77
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe		1	1		1	1		1	2					1											9
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe					1				1																2
7	Autovehicule articulate (tip TIR), remorchere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe																									0
8	Autobuze si autocare													1												1
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale			1		1																				2
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)																									0
11	Vehicule cu tractiune animala																									0
12	TOTAL VEHICULE	66	590	377	454	304	340	409	334	290	275	266	291	300	288	273	240	186	164	77						5514

COEF DE ECHIV	NUMAR DE VECHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	0	1.5	2.5	1	2	2.5	2	3	2	1	3	2	1.5	3	2.5	1.5	0.5	0	0.5	32.5					
1.0	58	565	349	444	289	329	399	319	274	268	254	281	289	274	261	230	183	162	74	5302					
1.0	7	5	6	2	5	3	4	5	4	2	1	2	2	4	2	1	0	1	0	56					
1.0	0	6	15	6	3	2	2	3	5	3	5	3	5	3	5	6	2	1	2	77					
2.5	0	2.5	2.5	0	2.5	2.5	0	2.5	5	0	0	2.5	0	2.5	0	0	0	0	0	22.5					
2.5	0	0	0	0	2.5	0	0	0	2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5					
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.5	0	0	0	0	0	0	2.5					
3.5	0	0	3.5	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7					
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
65.5	580	378.5	453	307.5	339	407	332.5	292.5	274	263	290.5	300	286.5	270.5	238.5	185.5	164	76.5	5505						

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F1



NUMARUL DE VEHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

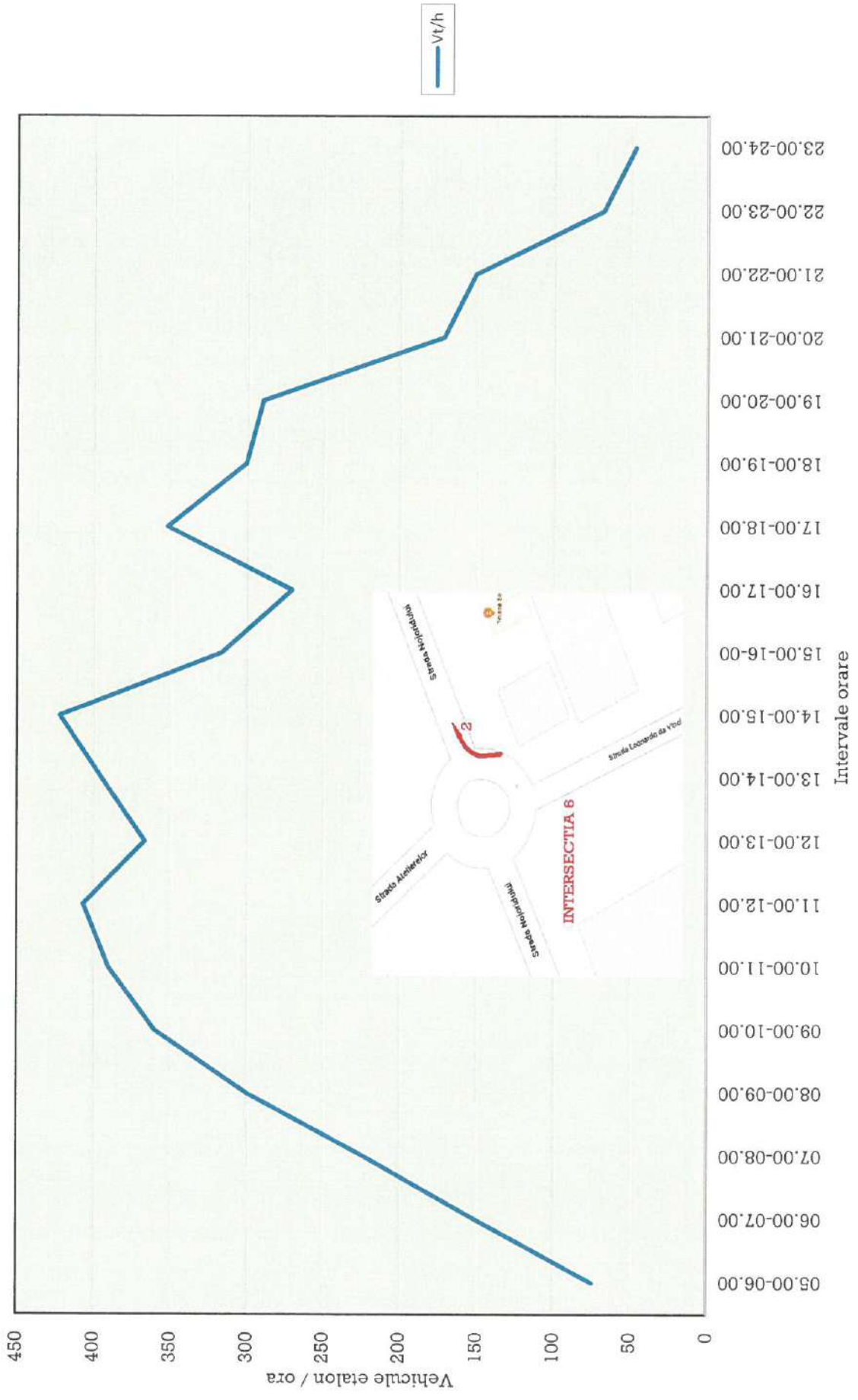
Data: Media zilelor 17-18.11.2022

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VEHICULE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL										
		06.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	10.00-11.00	11.00-12.00	11.00-12.00	12.00-13.00	12.00-13.00	13.00-14.00	13.00-14.00	14.00-15.00	14.00-15.00	15.00-16.00	15.00-16.00	16.00-17.00	16.00-17.00	17.00-18.00	17.00-18.00	18.00-19.00	18.00-19.00		19.00-20.00	19.00-20.00	20.00-21.00	20.00-21.00	21.00-22.00	21.00-22.00	22.00-23.00	22.00-23.00	23.00-24.00	23.00-24.00
1	Biciclete, motocicletele	1	4	1	2	2	1	1	1	1	1	4	3	3	6	4	4	1	2	2	2	4	1	2	2	2	4	5	1	1	1	1	1	1	45	
2	Autoturisme	36	119	181	288	340	383	395	354	385	400	304	259	342	287	269	180	142	63	45	4752															
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	7	9	10	3	1	1	3	3	3	3	3	2	2	3	4	2	5	4	4	4	2	3	5	4	2	3	1	1	1	1	1	1	1	66	
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 to	6	10	14	5	6	3	3	4	2	6	4	3	5	5	3	5	1	1	2	88															
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe		2	2		1			1	1	1										9															
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe																				0															
7	Autovehicule articulate (tip TIR), remorcheri cu trailer, vehicule cu peste 4 axe							1																												1
8	Autobuze si autocare	10	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	35															35
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale			2		1																														3
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)																																			0
11	Vehicule cu tractiune animala																																			0
12	TOTAL VEHICULE	60	146	212	289	363	389	404	364	396	416	318	271	351	300	283	172	152	67	47	4999															



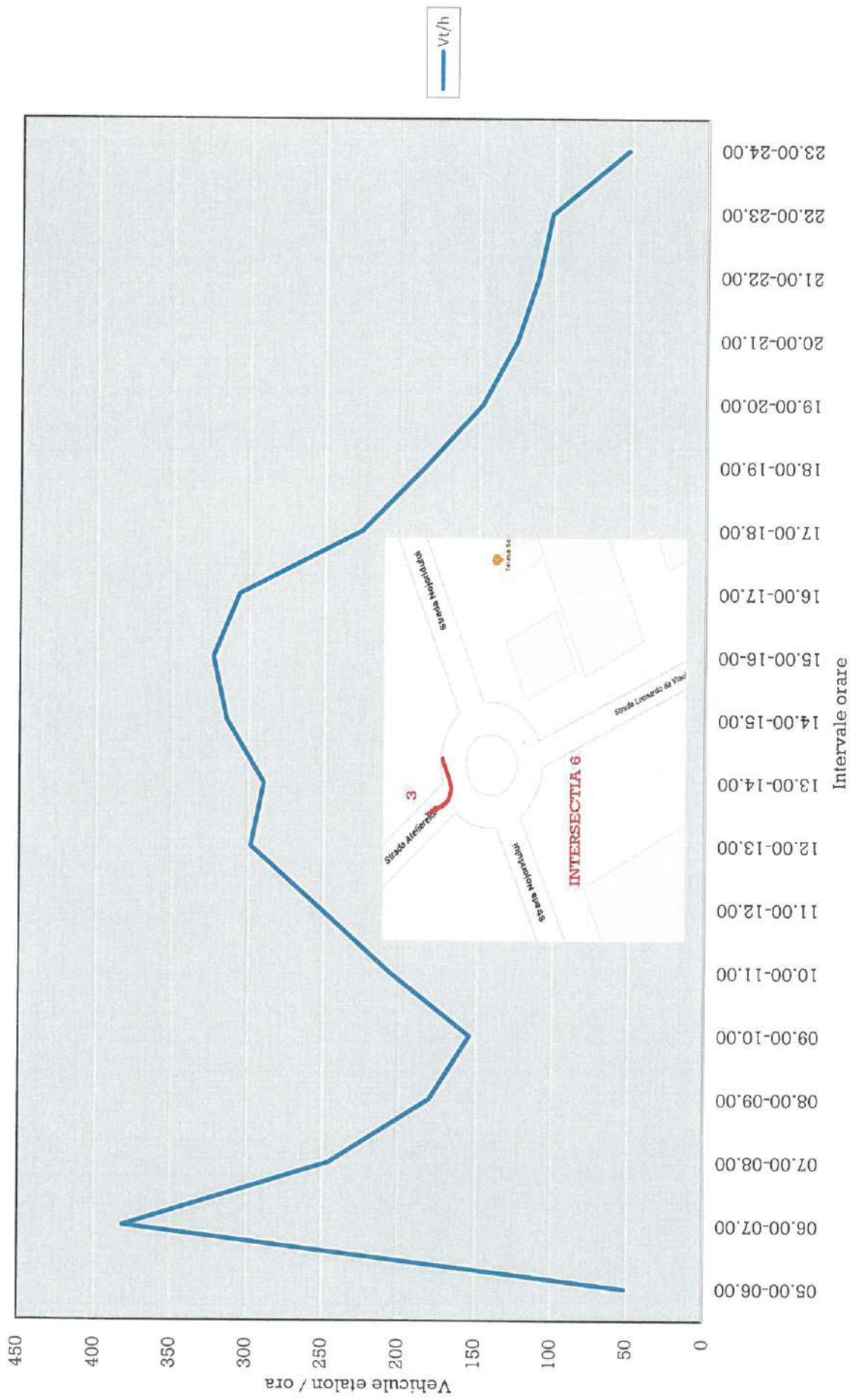
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00							
0.5	2	0.5	1	1	0.5	0.5	2	1.5	3	2	0.5	1	1	2	2.5	0.5	0	22.5							
1.0	36	119	181	288	340	383	354	385	400	304	259	342	287	269	160	142	63	45	4752						
1.0	7	9	10	3	1	3	3	3	2	3	4	2	5	4	2	3	1	0	66						
1.0	6	10	14	5	6	3	4	2	6	4	3	5	5	3	5	1	1	2	88						
2.5	0	5	5	0	2.5	0	2.5	0	2.5	0	0	0	0	0	0	0	2.5	0	22.5						
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
3.5	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5						
2.5	25	5	5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	10	2.5	2.5	2.5	2.5	12.5	2.5	2.5	0	0	87.5						
3.5	0	0	7	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5						
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	74.5	150	222.5	299.5	360	390	406.5	366.5	394.5	422	316.5	270.5	352	300.5	289.5	171.5	151	68	47	5053					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F2



COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	0.5	0.5	1	0	1	1	0.5	0.5	1	0	1.5	0.5	0.5	1.5	0	0.5	0.5	0	0	0	0	0	0	0	11
1.0	43	365	214	172	135	195	243	284	269	304	316	301	217	179	142	119	100	95	52	3745					
1.0	4	3	8	1	4	3	2	3	3	2	1	1	2	1	1	2	0	1	0	42					
1.0	1	5	10	2	2	1	1	2	4	3	2	1	1	1	2	1	3	1	0	43					
2.5	0	5	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15					
2.5	0	0	0	0	2.5	0	2.5	0	2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.5					
3.5	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5					
2.5	2.5	2.5	7.5	5	2.5	2.5	2.5	5	5	5	2.5	2.5	5	2.5	2.5	2.5	7.5	5	0	70					
3.5	0	0	0	0	3.5	3.5	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.5					
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	51	381	245.5	180	154	206	251.5	298	289.5	314	323	306	225.5	185	147.5	125	111	102	52	3948					

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F3





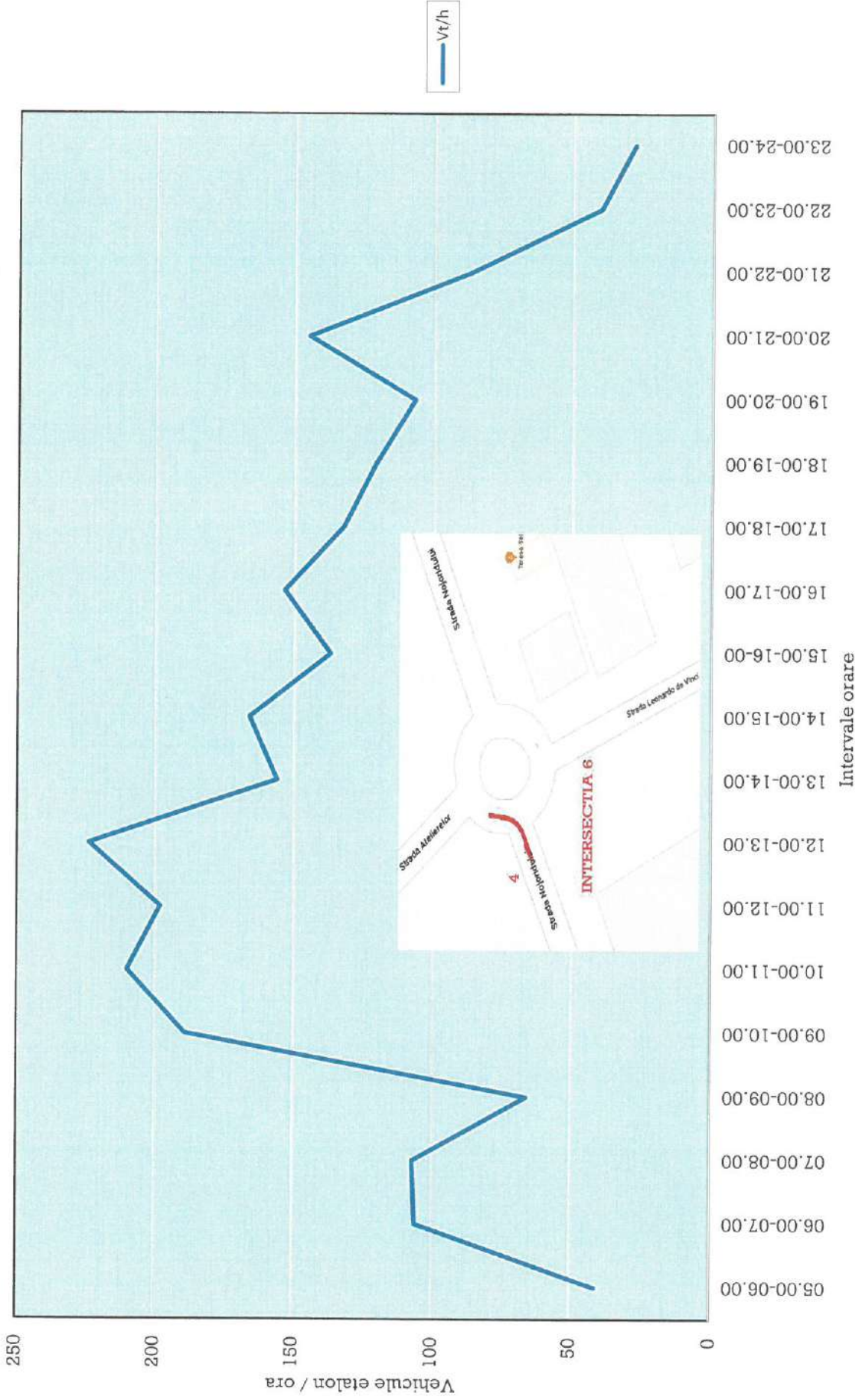
NUMARUL DE VEHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

Data: Media zilelor 17-18.11.2022

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VEHICULE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
1	Biciclete, motocicletate	2	2	1	2			1			2	5	1				3									19
2	Autoturisme	33	88	76	61	182	206	193	216	151	163	134	146	127	114	103	137	83	34	26						2273
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	5	5	7	1	1	1	1	3	1	1	2	1	2	2	2	1	2	1							38
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 to	2	7	16	4	5	3	4	2	4	2	1	3	4	5	2	3	2	5	2						76
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe		2	2													1									5
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe			1					1																	2
7	Autovehicule articulate (tip TIR), remorcheri cu trailer, vehicule cu peste 4 axe																									0
8	Autobuze si autocare																									0
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale																									0
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren rutier)																									0
11	Vehicule cu tracune animala																									0
12	TOTAL VEHICULE	42	104	103	66	190	210	198	223	166	166	138	156	133	121	107	145	87	40	28						2413

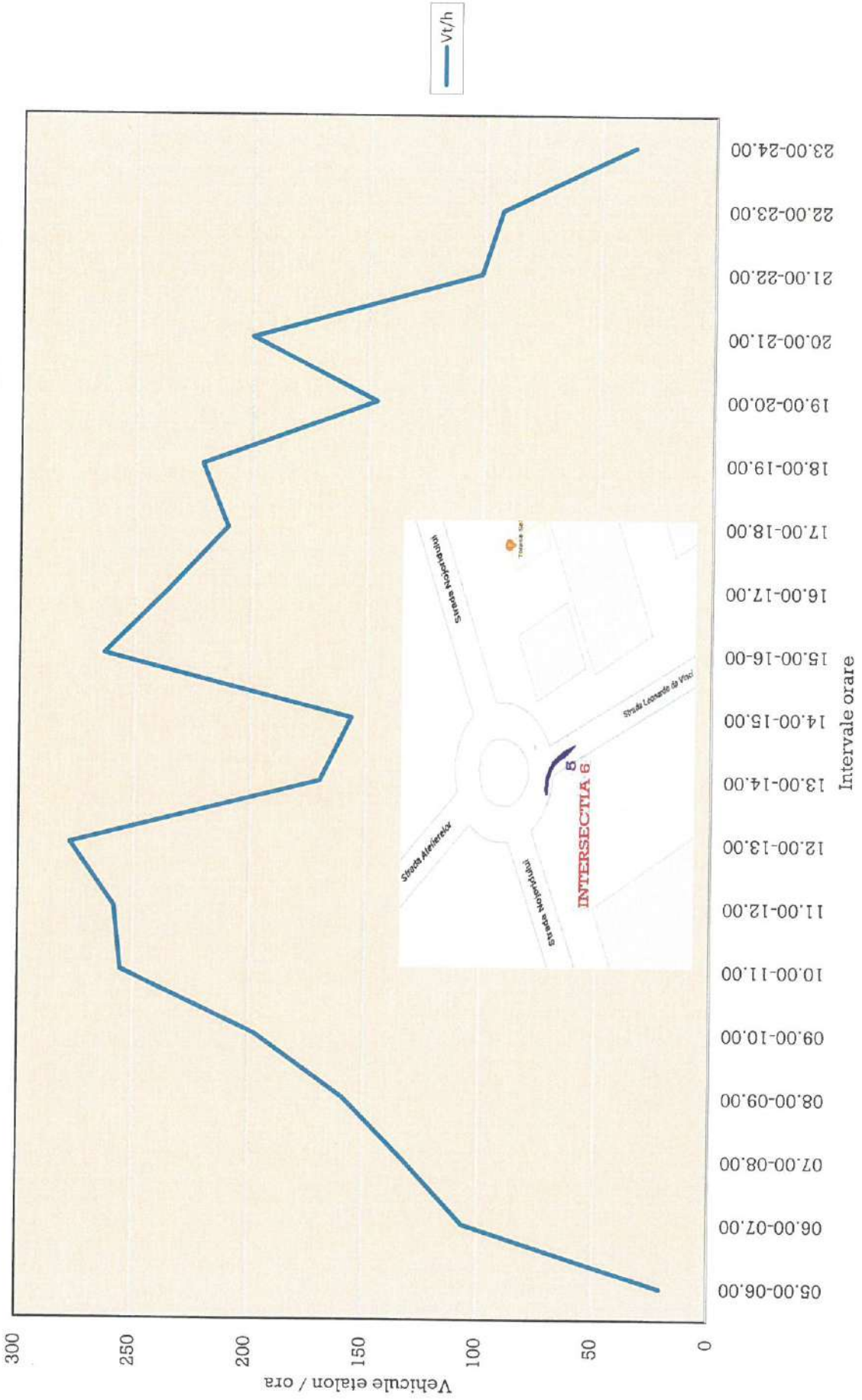
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIULE ECHIVALENTE (AUTOFURISME)/INTERVALUL ORAR																				TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00		
0.5	1	1	0.5	0	1	0	0	0.5	0	0	1	2.5	0.5	0	0	1.5	0	0	0	9.5	
1.0	33	88	76	61	182	206	193	216	151	163	134	146	127	114	103	137	83	34	26	2273	
1.0	5	5	7	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	0	38	
1.0	2	7	16	4	5	3	4	2	4	2	1	3	4	5	2	3	2	5	2	76	
2.5	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.5	0	0	0	12.5	
2.5	0	0	2.5	0	0	0	0	2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	41	106	107	66	189	210	198	224	156	166	137	153.5	132.5	121	107	145	87	40	28	2414	

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F4



COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00						
0.5	1	0	0	0	0.5	0.5	1.5	0.5	1	2	0.5	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	10.5			
1.0	16	82	108	152	192	246	251	262	166	149	257	225	203	215	143	195	96	87	33			3078			
1.0	1	7	6	1	1	2	3	2	1	2	4	2	3	2	2	2	1	2	1	2	1	44			
1.0	3	6	15	3	1	5	2	5	1	5	2	6	5	3	1	1	4	3	1			72			
2.5	0	10	2.5	2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15			
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
2.5	0	0	0	0	2.5	2.5	2.5	2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10			
3.5	0	0	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5			
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	20.5	106	131.5	158.5	197	255	258	277.5	169.5	156	263	235.5	210	221	146	200	101	92	35			3233			

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F5



NUMARUL DE VEHICULE NUMARATE IN ZIUA CEA MAI AGLOMERATA
(dar nu in zile speciale- deschidere, sarbatori etc)

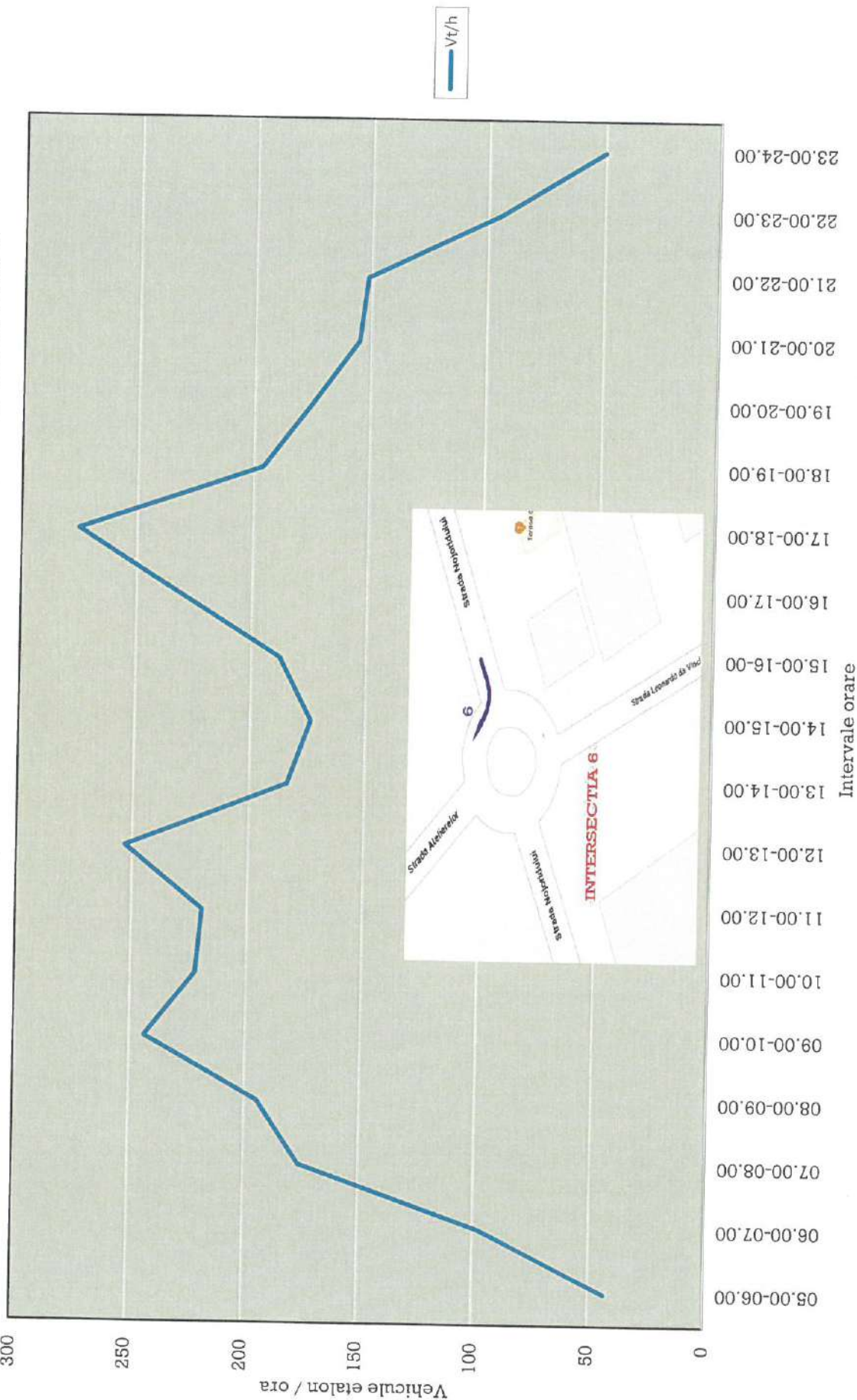
Data: Media zilelor 17-18.11.2022

Nr. Crt.	TIP DE AUTOVEHICUL	NUMAR DE VEHICULE/INTERVALUL ORAR																								TOTAL		
		05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00								
1	Biciclete, motociclete	3	5			1	2	2	4			1	2	1	2	1	3			2								29
2	Autoturisme	33	79	144	183	227	203	212	235	172	166	183	219	254	192	163	150	142	86	48								3091
3	Microbuze cu maxim 8+1 locuri	3	4	9	3	1	9	2	2	1	1	2	3	5		4												50
4	Autocamioane si autospeciale cu MTMA <=3,5 to	3	7	13	6	9	3	3	4	1	4	2	6	8	3	5	1	2	4	2								86
5	Autocamioane si derivate cu 2 axe		2	3													1	2										13
6	Autocamioane si derivate cu 3 sau 4 axe			1					2																			4
7	Autovehicule articulate (tip TTR), remorcheri cu trailer, vehicule cu peste 4 axe					1																						1
8	Autobuze si autocare	1			1				2	1	1							3	1									11
9	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale						1		1																			2
10	Autocamioane cu 2, 3, sau 4 axe cu remorci (tren ruter)																											0
11	Vehicule cu tractiune animala																											0
12	TOTAL VEHICULE	43	97	170	193	240	219	218	247	181	172	188	231	271	197	174	165	147	94	50	3287							



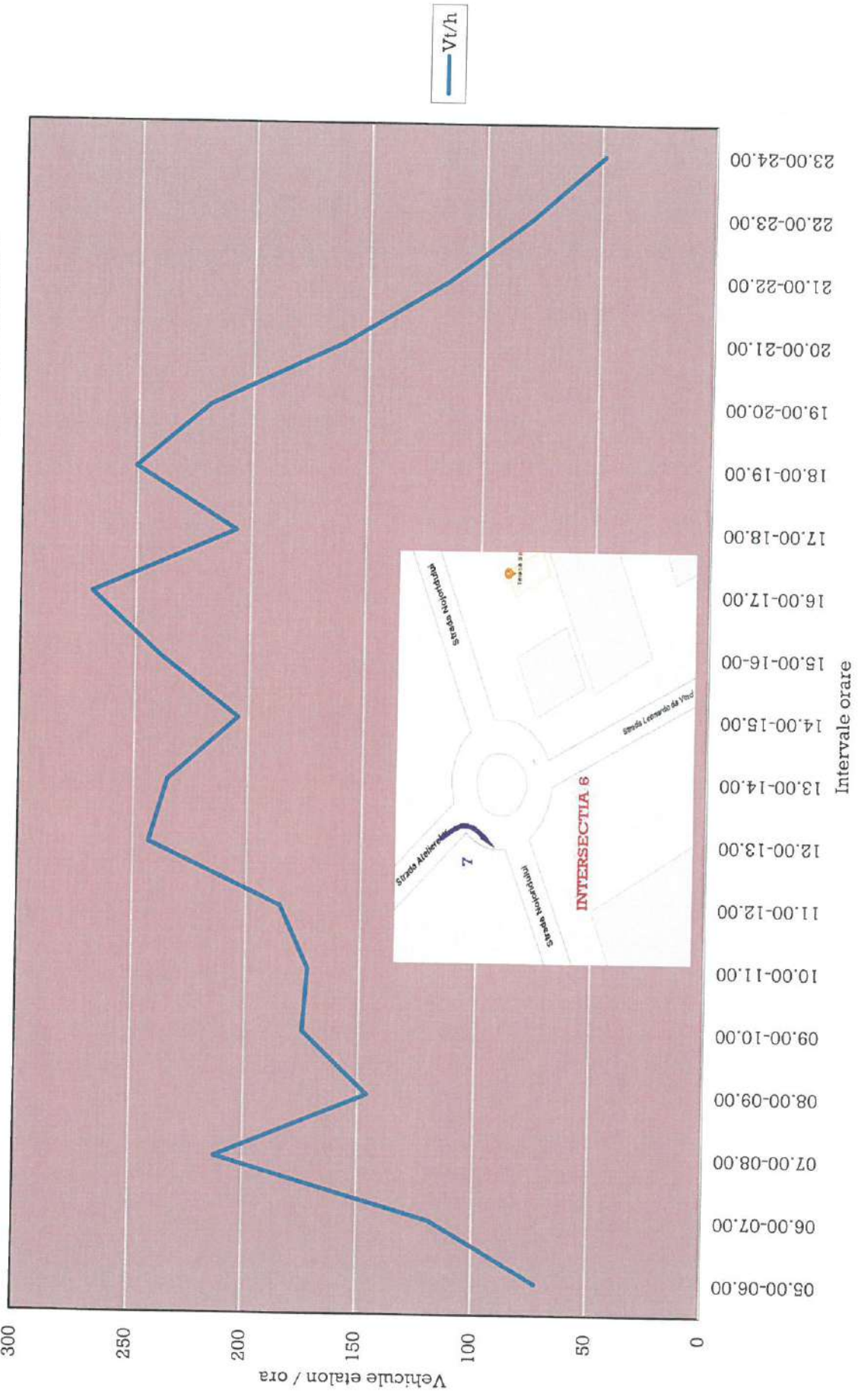
COEFF DE ECHIV	NUMAR DE VEHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00	TOTAL					
0.5	1.5	2.5	0	0	0.5	1	0	1	2	0	0.5	1	0.5	1	0.5	1.5	0	1	0	0	14.5				
1.0	33	79	144	183	227	203	212	235	172	166	183	219	254	192	163	150	142	86	48		3091				
1.0	3	4	9	3	1	9	2	2	1	1	2	3	5	0	4	0	0	1	0	0	50				
1.0	3	7	13	6	9	3	3	4	1	4	2	6	8	3	5	1	2	4	2		86				
2.5	0	5	7.5	0	0	2.5	2.5	2.5	0	0	0	2.5	5	0	2.5	2.5	0	0	0	0	32.5				
2.5	0	0	2.5	0	2.5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10				
3.5	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5				
2.5	2.5	0	0	2.5	0	0	0	5	2.5	2.5	0	0	2.5	0	0	0	7.5	2.5	0	0	27.5				
3.5	0	0	0	0	0	3.5	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7				
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	43	97.5	176	194.5	243.5	222	219.5	253	183.5	173.5	187.5	231.5	275	196	175	155	151.5	94.5	50		3322				

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F6



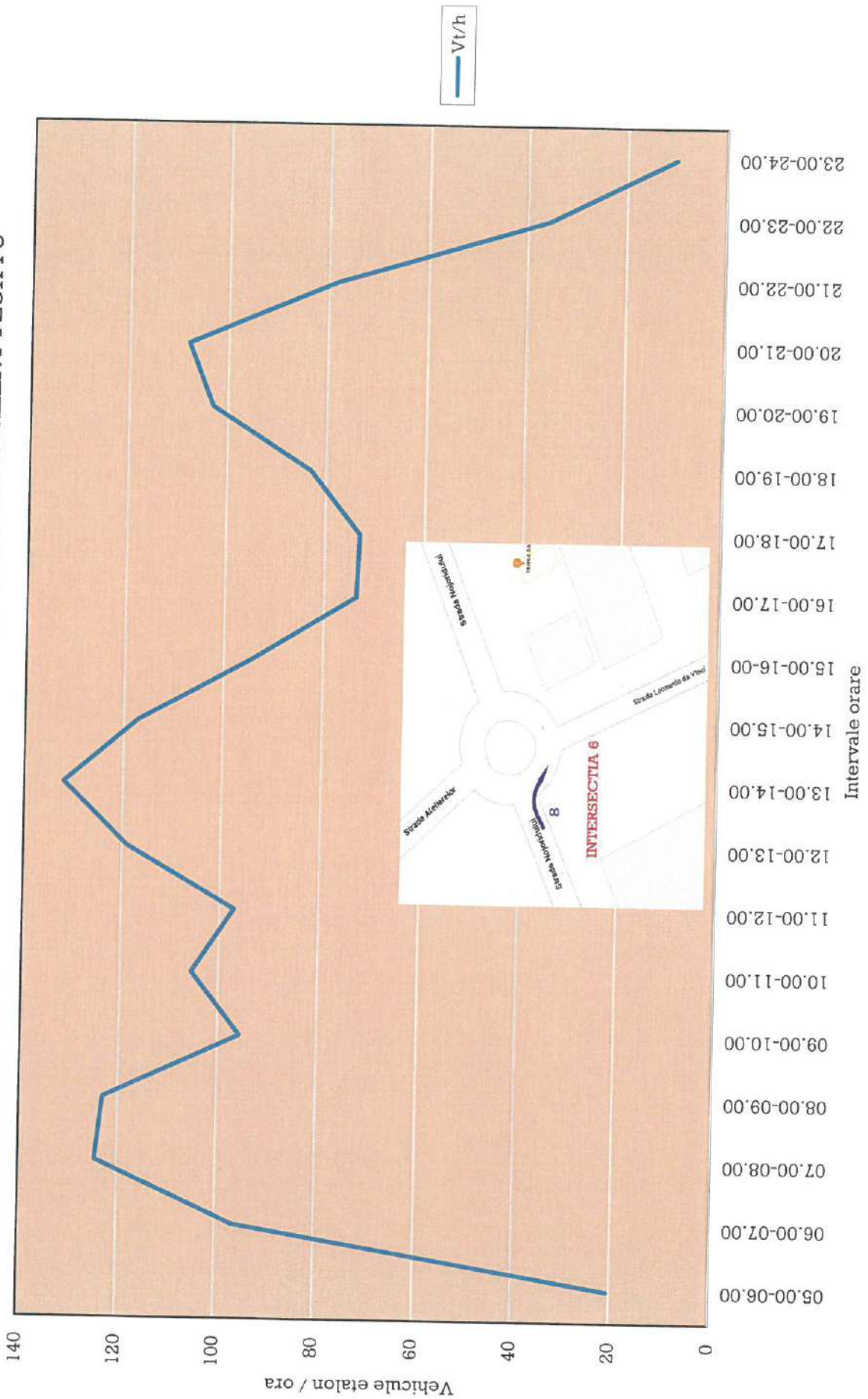
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VECHICILE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																				TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00		
0.5	0	0.5	1.5	0	0	3	0	0.5	1.5	1	2	1.5	0	3	0	1	1	0	0	0	16.5
1.0	36	78	172	136	160	156	172	213	222	189	231	256	199	233	202	152	109	72	44		3032
1.0	5	11	8	3	2	2	3	3	3	1	2	4	2	3	3	2	2	1	1	1	61
1.0	6	14	20	2	4	4	5	3	6	1	2	5	3	9	1	3	1	4	1	1	94
2.5	0	12.5	2.5	2.5	0	2.5	0	2.5	0	2.5	0	0	0	0	2.5	0	0	0	0	0	27.5
2.5	0	0	0	0	2.5	2.5	0	2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.5
3.5	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.5
2.5	25	2.5	5	2.5	2.5	2.5	5	15	2.5	10	2.5	2.5	2.5	2.5	10	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	102.5
3.5	0	0	3.5	0	0	0	0	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	72	118.5	212.5	146	174.5	172.5	185	243	235	204.5	239.5	269	206.5	250.5	218.5	160.5	115.5	79.5	48.5		3352

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F7



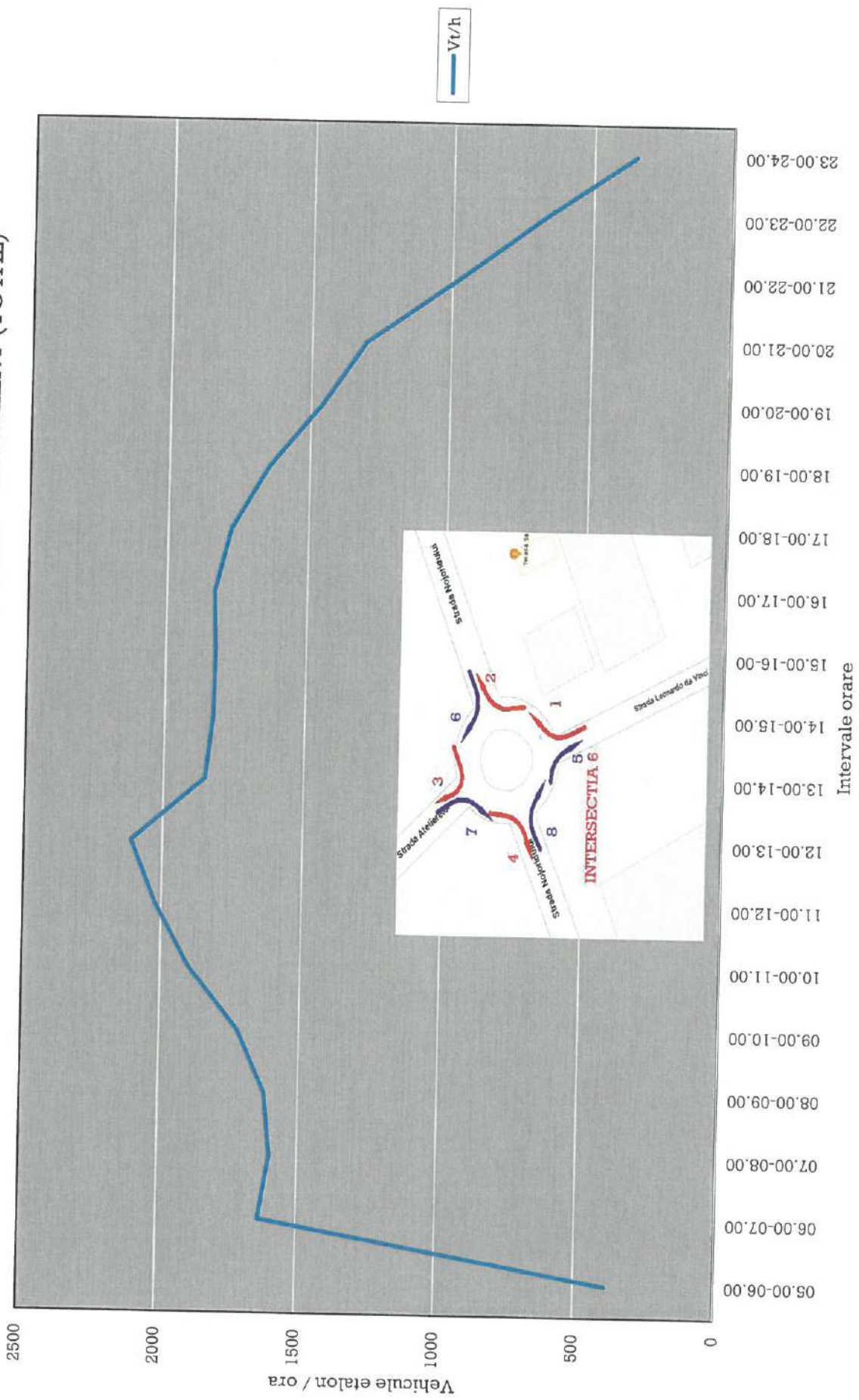
COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHICULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																				TOTAL L	
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00			
0.5	0.5	1	0.5	0	0	0	0	0	0	0.5	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1	18	79	103	116	82	99	86	114	126	111	89	71	66	80	90	101	74	31	9			1545
1	0	5	6	1	2	1	3	2	1	2	0	1	0	0	4	0	1	1	0	0	0	30
1	2	4	5	1	4	3	3	3	0	1	5	1	2	3	9	2	3	1	1	1	1	53
2.5	0	5	2.5	2.5	5	2.5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22.5
2.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.5	0	2.5	7.5	2.5	2.5	0	0	0	5	2.5	0	0	5	0	0	5	0	2.5	0	0	0	35
3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	20.5	96.5	124.5	123	95.5	105.5	97	119	132	117	94	73.5	73	83	103	106	76	35.5	10			1689

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT FLUX F8



COEF DE ECHIV	NUMAR DE VEHIKULE ECHIVALENTE (AUTOTURISME)/INTERVALUL ORAR																								TOTAL L
	05.00-06.00	06.00-07.00	07.00-08.00	08.00-09.00	09.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00	14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00	22.00-23.00	23.00-24.00	TOTAL					
	5	10	6.5	2	6	8.5	3.5	7.5	9	5	13	10.5	3.5	9.5	4	10	4.5	1.5	0.5	120					
1.0	273	1455	1347	1552	1607	1817	1951	1997	1765	1750	1768	1697	1574	1373	1244	929	630	331	26818						
1.0	32	49	60	15	17	21	20	24	18	12	12	16	18	22	10	9	9	2	387						
1.0	23	59	108	29	34	24	23	26	23	25	23	33	32	28	22	18	20	11	589						
2.5	0	50	32.5	7.5	10	10	10	10	5	0	5	5	2.5	5	5	0	2.5	0	170						
2.5	0	0	5	0	10	2.5	2.5	5	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35						
3.5	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14						
2.5	55	12.5	25	15	12.5	10	12.5	30	17.5	30	7.5	7.5	20	25	12.5	20	12.5	2.5	335						
3.5	0	0	14	0	10.5	7	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45.5						
4.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	388	1636	1598	1621	1721	1900	2023	2114	1853	1627	1824	1775	1644	1457	1304	980.5	675.5	347	28514						

CURBA DE VARIATIE ORARA A TRAFICULUI ZILNIC ECHIVALENT (TOTAL)



Nr. Crt	STRADA	Sectiune	TRONSON		Biciclete, motociclete	Autoturisme	Microbuze cu max 8+1 locuri	Autocamioane 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), remorchere cu trailer, vehicule cu peste 4 axe	Autobuze si autocare	Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale	Autocamioane cu 2,3 sau 4 axe, cu remorci(tren rutier)	Vehicule cu tractiune animala	Total vehicule	Total vehicule etalon		
			De la	Pana la															
1	Armatei Romane (Intersectia 1 flux 1+2)	1	Str. M. Basarab	Str. Bacaului	315	10415	363	208	106	36	7	267	4.5	2	0	11,724			
Coeficient de corectie datorita vacantei					1.1	1.4	1.1	1	1	1	1	1.1	1	1					
Trafic corectat					347	14,581	399	208	106	36	7	294	5	2					
Coeficient de echivalare					0.5	1.0	1.0	1.0	2.5	2.5	3.5	2.5	3.5	4.0	3.0				
Vehicule etalon					173	14,581	399	208	265	90	25	734	16	8	0		16,499		
Coeficient de evolutie 2023 - 2038					0.66	1.63	1.48	1.67	1.39	1.44	1.36	1.56	1.33	1.28	0.18				
Vehicule fizice 2038					209	16941	539	347	148	52	10	417	6	3	0	18,670			
Vehicule etalon 2038					115	23,717	593	347	148	52	10	417	6	3	0	18,670			
Verificare					105	16,941	539	347	369	129	33	1,042	21	10	0	26,481			
2	Armatei Romane tr. 2 Universitatii tr. 1 (Intersectia 2 flux 1+2)	2	Str. Bacaului	Str. Ceyrat	86	8413	161	242	42	19	5	158	2	0	0	9,128			
Coeficient de corectie datorita vacantei					1.1	1.4	1.1	1	1	1	1	1.1	1	1					
Trafic corectat					94.6	11,778.2	177.1	242.0	42.0	19.0	5.0	173.8	2.0	0.0	0.0				
Coeficient de echivalare					0.5	1.0	1.0	1.0	2.5	2.5	3.5	2.5	3.5	4.0	3.0				
Vehicule etalon					47.3	11,778.2	177.1	242.0	105.0	47.5	17.5	434.5	7.0	0.0	0.0		12,856		
Coeficient de evolutie 2023 - 2038					0.66	1.63	1.48	1.67	1.39	1.44	1.36	1.56	1.33	1.28	0.18				
Vehicule fizice 2038					67	13684	239	404	59	27	7	1,86	3	0	0	14,726			
Vehicule etalon 2038					31	19,158	263	404	146	68	24	678	9	0	0	14,726			
Verificare					29	13,684	239	404	146	68	24	617	9	0	0	20,782			
3	Universitatii tr. 2 (Intersectia 2 flux 5+6)	3	Str. Ceyrat	Str. Islazului	66	5373	168	298	45	35	6	69	1	0	0	6,061			
Coeficient de corectie datorita vacantei					1.1	1.4	1.1	1	1	1	1	1.1	1	1					
Trafic corectat					72.6	7,522.2	184.8	298.0	45.0	35.0	6.0	75.9	1.0	0.0	0.0				
Coeficient de echivalare					0.5	1.0	1.0	1.0	2.5	2.5	3.5	2.5	3.5	4.0	3.0				
Vehicule etalon					36.3	7,522.2	184.8	298.0	112.5	87.5	21.0	189.8	3.5	0.0	0.0		8,456		
Coeficient de evolutie 2023 - 2038					0.66	1.63	1.48	1.67	1.39	1.44	1.36	1.56	1.33	1.28	0.18				
Vehicule fizice 2038					44	8739	249	497	63	50	8	108	1	0	0	9,760			
Vehicule etalon 2038					24	12,235	274	497	157	126	29	296	5	0	0	9,760			
Verificare					22	8,739	249	497	157	126	29	269	5	0	0	13,643			
4	Ceyrat (Intersectia 2 flux 3+4)	4	Str. Universitatii	Str. Ronald Reagan	72	5404	182	293	44	33	3	66	8	0	0	6,105			
Coeficient de corectie datorita vacantei					1.1	1.4	1.1	1	1	1	1	1.1	1	1					
Trafic corectat					79.2	7,565.6	200.2	293.0	44.0	33.0	3.0	72.6	8.0	0.0	0.0				
Coeficient de echivalare					0.5	1.0	1.0	1.0	2.5	2.5	3.5	2.5	3.5	4.0	3.0				
Vehicule etalon					39.6	7,565.6	200.2	293.0	110.0	82.5	10.5	181.5	28.0	0.0	0.0		8,911		
Coeficient de evolutie 2023 - 2038					0.66	1.63	1.48	1.67	1.39	1.44	1.36	1.56	1.33	1.28	0.18				
Vehicule fizice 2038					48	8790	270	489	61	47	4	103	11	0	0	9,823			
Vehicule etalon 2038					26	12,306	297	489	153	118	14	283	37	0	0	9,823			
Verificare					24	8,790	270	489	153	118	14	258	37	0	0	13,725			
5	Thurzo Sandor Atelierelor (Intersectia 6 flux 3+7)	5	Str. Ronald Reagan	Str. Nojoridului	55	6777	103	137	17	6	2	69	5	0	0	7,171			
Coeficient de corectie datorita vacantei					1.1	1.4	1.1	1	1	1	1	1.1	1	1					
Trafic corectat					60.5	9,487.8	113.3	137.0	17.0	6.0	2.0	75.9	5.0	0.0	0.0				
Coeficient de echivalare					0.5	1.0	1.0	1.0	2.5	2.5	3.5	2.5	3.5	4.0	3.0				
Vehicule etalon					30.3	9,487.8	113.3	137.0	42.5	15.0	7.0	189.8	17.5	0.0	0.0		10,040		
Coeficient de evolutie 2023 - 2038					0.66	1.63	1.48	1.67	1.39	1.44	1.36	1.56	1.33	1.28	0.18				
Vehicule fizice 2038					37	11023	153	229	24	9	3	108	7	0	0	11,591			
Vehicule etalon 2038					20	15,432	168	229	59	22	10	296	23	0	0	11,591			
Verificare					18	11,023	153	229	59	22	10	269	23	0	0	16,259			



ORADEA, STR. MILCOVULUI NR 32A
AP 5 TEL/FAX 0359/172321 JUD
BIHOR
NR. INREG J05/1684/2014
COD FISCAL 33766544



PROIECTANT DE SPECIALITATE
DRUMURI SI PODURI
SC STRADeproject SRL
ORADEA

BENEFICIAR:



MUNICIPIUL ORADEA

Denumire obiectiv:

**LARGIREA STRAZILOR
ARMATEI ROMANE,
UNIVERSITATII,
CEYRAT, THURZO
SANDOR SI
ATELIERELOR**

MUNICIPIUL ORADEA

Contract :	Faza :
08/ 2023	Studiu Trafic
Data :	Revizia nr.
IUNIE 2023	0

Plansa nr.	Scara :
PIZ01	1:500

Denumire plansa:
**PLAN DE INCADRARE IN
ZONA BIHOR ROMANIA**



Sef proiect:	Ing. Anamaria Serpiciu
Proiectat:	Ing. Cristian Diaconescu
CAD:	Ing. Cristian Diaconescu

Toate drepturile asupra acestui lucru apartin elaboratorului S.C. EDILDRUM CONSTRUCT S.R.L. Folosirea elementelor proiectului, copierea unor parti din proiect, de catre persoane in afara beneficiarului, se va putea face numai cu acordul elaboratorului.