



Nr. 114745/14.06.2021

ANUNT

În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, se aduc la cunostință publică următoarele proiecte de acte normative:

- 1) Proiect de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu „Imobil spații comerciale și alimentație publică – restaurant tip fast-food cu RHpropus = P+1E, pe un teren situat în Bulevardul Basarabia nr. 250, Sector 3”.
- 2) Proiect de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu „Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu RHpropus = 4S+P+6E, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”.

Proiectele de acte normative pot fi consultate pe site-ul instituției https://www.primarie3.ro/index.php/consiliul_local/proiecte_dezbatere

Proiectele de acte normative se pot obține și în copie, pe baza de cerere depusă la Biroul Relații Consiliul Local, din Calea Dudești nr. 191, Sector 3.

În conformitate cu prevederile art. 7 alin. (4) din Legea nr. 52/2003, republicată, până la data de 25.06.2021 se pot trimite în scris, propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectul de act normativ supus dezbaterii publice.

Propunerile, sugestiile, opiniile privind proiectele de acte normative, se vor transmite pe email-ul consiliu@primarie3.ro sau prin poșta pe adresa Primaria Sector 3 – Calea Dudești nr. 191, Sector 3, pentru Biroul Relații Consiliul Local.

Materialele transmise vor purta mențiunea „Recomandare la proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu...str.....nr....”

**Responsabil Lg.nr.52/2003,
conform Dispoziției nr. 498/10.02.2021
Cojani Camelia**

H O T Ă R Ă R E
privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu
„Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu
 $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat
în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”

Consiliul Local al Sectorului 3 al Municipiului București,
ales în condițiile stabilite de Legea nr. 115/2015 pentru alegerea autorităților administrației publice locale, pentru modificarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001, precum și pentru modificarea și completarea Legii nr. 393/2004 privind Statutul aleșilor locali,

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr. 114741/CP/ 14.06.2021 al Primarului Sectorului 3;
- Raportul de specialitate nr. 24/08.06.2021 al Direcției Generale Urbanism și Amenajarea Teritoriului - Arhitect Șef;
- Adresa nr. 111939/09.06.2021 a Direcției Generale Urbanism și Amenajarea Teritoriului - Arhitect Șef;

În conformitate cu prevederile:

- Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 2701/2010 al MDRT pentru aprobarea metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor urbanistice,
- Planului Urbanistic Zonal Sector 3 al Municipiului București aprobat prin HCGMB nr. 49/31.01.2019.

Luând în considerare:

- Avizul Arhitectului Șef nr. D/LR/37-2020/08.06.2021;
- Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021;
- Punctul de vedere al Arhitectului Șef nr. 23/08.06.2021;
- Avizul Comisiei de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură.

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (3) lit. e) și art. 166 alin. (2) lit. j) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

H O T Ă R Ă Ș T E:

Art.1. Se aprobă documentația de urbanism Plan Urbanistic de Detaliu „Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”, proprietate privată persoană juridică, cu suprafața de 7659 mp din acte, în conformitate cu Anexele 1 și 2, reprezentând Avizul Arhitectului Șef și Planul de reglementări urbanistice, care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021, conform Anexei 3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3. Prezenta documentație are caracter de reglementare specifică și nu dă dreptul la construire până la obținerea autorizației de construire.

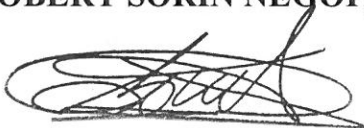
Art.4. După aprobare, în vederea efectuării modificărilor în evidențele cadastrale, prin grija beneficiarului, se va transmite Oficiului de Cadastru și Publicitate Imobiliară București documentația specifică prevăzută în norme.

Art.5. Prezenta documentație de urbanism are valabilitate 2 (doi) ani.

Art.6. (1) Primarul Sectorului 3, prin Direcția Generală de Urbanism și Amenajarea Teritoriului, va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

(2) Prezenta hotărâre va fi comunicată beneficiarului de către Direcția Generală de Urbanism și Amenajarea Teritoriului.

**INIȚIATOR,
PRIMAR
ROBERT SORIN NEGOIȚĂ**



AVIZEAZĂ,
cu respectarea Legii nr.52/2003, republicată
**SECRETAR GENERAL
CORHANĂ EDUARD-MARIAN**
Data 14.06.2021





ANEXA nr. 1

Ca urmare a cererii adresate de societatea PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L., cu sediul în Municipiul București, Str. Liviu Rebreanu nr. 4, Centru Comercial și de Loisir Parklake, birou nr. 8, et. 2, Sector 3, prin DACRA STUDIO S.R.L., telefon/fax, e-mail, înregistrată cu nr. 581184/10.11.2020 și completată cu nr. 74187/21.04.2021 și nr. 86954/11.05.2021.
în conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, se emite următorul:

AVIZ

Nr. D/LR/37-2020/08.06.2021

Pentru Planul urbanistic de detaliu pentru³⁾ Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe

generat de imobilul⁴⁾ situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3.

Inițiatori: PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L.

Proiectant: S.C. DACRA STUDIO S.R.L.

Specialist cu drept de semnătură RUR: master urb. Iulia R.Ș. ALEXANDRESCU, RUR – D₂₀ E.

Amplasare, delimitare, suprafață zona studiată în P.U.D.: amplasamentul este situat în intravilanul Municipiului București, delimitat de următoarele reperi urbane – la Nord și la Vest Strada Liviu Rebreanu, la Sud Bulevardul Camil Ressu și este format din teren curți-construcții în suprafață de 7659mp. din acte.

Prevederi R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 al Municipiului București, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019:

- imobilul este situat în intravilanul Municipiului București și se încadrează în **U.T.R. M3** – subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate, având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+4 niveluri și este posibil afectat de lucrări de infrastructură rutieră;
- funcțiuni predominante: instituții, servicii și echipamente publice de nivel supra municipal, municipal, de sector și de cartier; lăcașuri de cult; sedii ale unor companii și firme, servicii pentru întreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, consultanță în diferite domenii și alte servicii profesionale; servicii sociale, colective și personale; sedii ale unor organizații politice, profesionale, etc.; comerț cu amănuntul; depozitare mic-gros; hoteluri, pensiuni, agenții de turism; restaurante, baruri, cofetării, cafenele, etc.; sport și recreere în spații acoperite; parcaje la sol și multietajate; spații libere pietonale, pasaje pietonale acoperite; spații plantate - scuaruri, gradina de cartier; locuințe cu partiu obișnuit și alte tipuri de locuințe conform R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3;
- $RH_{maxim} = P+4$ niveluri (cu respectarea prevederilor art. 10 din R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3, pentru subzona M3); pot fi adăugate suplimentar unul sau două niveluri retrase sau integrale, în funcție de volumetria caracteristică străzii, astfel încât, în planul fațadei nu va depăși distanța dintre alinieri (prevederi aplicabile inclusiv în cazul parcelelor cu acces la drumuri/servituți private).
- $POT_{maxim} = 60\%$;
- $CUT_{maxim} = 2,5$ mp.ADC/mp.teren, cu posibilitatea majorării prin cumulare în cazul amenajării parcajelor necesare investiției dacă acestea sunt amplasate la parterul clădirilor sau în construcții speciale având destinația de parcaje, cu condiția ca acestea din urmă să fie deschise (în acest caz, majorarea C.U.T.-ului este egală cu suprafața destinată parcajelor); C.U.T. nou nu poate depăși 4,0;
- retragerea minimă față de aliniament = în raport cu caracterul străzilor existente, clădirile pot fi dispuse pe aliniament sau pot fi retrase cu condiția să nu lase aparente calcane ale clădirilor învecinate propuse a fi menținute datorită valorii lor arhitectural urbanistice sau de întrebuințare;
- retrageri minime față de limitele laterale = clădirile se vor retrage minim 3,0 m, dar nu mai puțin de 1/3 din înălțimea clădirii măsurată la cornișă. În condițiile în care $h/3 > 10,00$ m retragerea față de limitele laterale ale parcelei poate rămâne de 10,00 m. Distanța minimă se calculează între limita parcelei și proiecția fațadei pe teren (inclusiv balcoane, console, bovindouri etc.) fără a lua în considerare streașina;
- retrageri minime față de limitele posterioare = clădirile se vor retrage minim 5,0 m, dar nu mai puțin de 1/3 din înălțimea clădirii măsurată la cornișă. În condițiile în care $h/3 > 10,00$ m retragerea față de limitele posterioare poate rămâne de 10,00 m. Distanța minimă se calculează între limita parcelei și proiecția fațadei pe teren (inclusiv balcoane, console, bovindouri etc.) fără a lua în considerare streașina;

Imobilul nu este cuprins în Lista Monumentele Istorice actualizată, nu se află în P.U.Z. - Zone construite protejate și nu se află în zona de protecție (delimitată prin P.U.Z.-S.3) a unor monumentelor istorice izolate, conform informațiilor din Certificatul de urbanism nr. 121/28.01.2020, emis de Primăria Sectorului 3.



Conform R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 al Municipiului București, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019, art. 5 – Derogări de la prevederile regulamentului, alin. 5.1 - Prin derogare se înțelege modificarea Condițiilor de construire: funcțiuni admise, regim de construire, înălțime maximă admisă, distanțe minime față de limitele parcelei, POT, CUT, alin. 5.2. - Derogările de la prevederile prezentului Regulament sunt admise în condițiile legii și art. 6 – Condiții de constructibilitate a parcelelor, alin. 6.4 – Pentru parcelele cu suprafețe mari și foarte mari, modul de construire se va reglementa prin Planuri urbanistice de detaliu (P.U.D.), astfel: [...] subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate (M2-M3) și zona de activități productive (A) – parcele mai mari de 7 000 mp.

Conform Legii 350/2001 cu modificările și completările ulterioare, art. 32 - alin. (1) În cazul în care prin cererea pentru emiterea certificatului de urbanism se solicită o modificare de la prevederile documentațiilor de urbanism aprobate pentru zona respectivă sau dacă condițiile specifice ale amplasamentului ori natura obiectivelor de investiții o impun, autoritatea publică locală are dreptul ca, după caz, prin certificatul de urbanism: lit. d) să solicite elaborarea unui plan urbanistic de detaliu; alin (5), lit. b) prin Planul urbanistic de detaliu se stabilesc reglementări cu privire la accesurile auto și pietonale, retragerile față de limitele laterale și posterioare ale parcelei, conformarea arhitectural-volumetrică, modul de ocupare a terenului, designul spațiilor publice, după caz, reglementări cuprinse în ilustrarea urbanistică, parte integrantă din documentația de urbanism.

Prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 66/26.02.2021 s-a aprobat suspendarea H.C.G.M.B nr. 49/2019 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – P.U.Z. Coordonator Sector 3, pentru o perioadă de 12 luni, începând cu data intrării în vigoare a hotărârii, respectiv începând cu data de 26.02.2021. Totodată, potrivit art. 2 alin (1) din aceeași hotărâre este prevăzut faptul că prevederile privind suspendarea, menționate la art. 1 alin (1), - nu se aplică certificatelor de urbanism pentru autorizare emise anterior adoptării prezentei hotărâri și autorizațiilor de construire/desființare aflate în curs de emisie și pentru care au fost deja emise certificate de urbanism în baza H.C.G.M.B. nr. 49/2019 și a H.C.G.M.B. nr. 1717/2019.

De asemenea, relevante sunt și prevederile art. 32, alin (6) din Legea nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare, potrivit căruia - după aprobarea Planului urbanistic zonal sau, după caz, a Planului urbanistic de detaliu se poate întocmi documentația tehnică în vederea obținerii autorizației de construire, precum și scopul menționat în Certificatul de urbanism nr. 121/28.01.2020 (certificat emis anterior datei de 26.02.2021).

Prevederi P.U.D. propuse:

- retrageri minime față de limitele laterale = față retras (Vest) – retras 3,00m. față de limita de proprietate; dreapta (Sud) – retras 5,00m. față de limita de proprietate; stânga (Nord) – retras 3,00m. față de limita de proprietate;
- retrageri minime față de limita posterioară (Est) = retras 5,00m. față de limita de proprietate;
- POT_{maxim propus} = 60%;
- CUT_{maxim propus} = 2,5mp.ADC/mp.teren;
- H_{maximă propusă} = 25,00m. pentru 4S+P+6E;
- orice alte construcții realizate în exteriorul conturului maxim edificabil propus prin P.U.D. sunt interzise cu excepția elementelor cuprinse în prevederile R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 al Municipiului București sau în planșa de reglementări urbanistice, vizată spre neschimbare, anexată prezentului aviz;
- circulații și accesuri: conform Avizului de circulații nr. 18093/02.09.2020-1879130/08.09.2020 emis de P.M.B.-D.T.-C.T.C. cu respectarea normelor privind asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru noile construcții și amenajări autorizate pe teritoriul Municipiului București, aprobate cu H.C.G.M.B. nr. 66/06.04.2006 și a celorlalte prevederi înscrise în aviz;
- echipare tehnico-edilitară: toate clădirile noi vor fi racordate la rețelele tehnico edilitare. De asemenea, se vor respecta condițiile impuse prin avizele/acordurile/declarații/studii de specialitate, prezentate la dosar, obținute conform certificatului de urbanism;

În urma ședinței Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism se avizează favorabil Planul urbanistic de detaliu, cu următoarele condiții⁵⁾: ansamblul se va încadra în edificabilul maxim reglementat prin P.U.D.

Prezentul aviz este valabil numai împreună cu planșa de reglementări urbanistice anexată și vizată spre neschimbare și poate fi folosit numai în scopul aprobării P.U.D.

Elaboratorul și beneficiarul P.U.D. răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în P.U.D. care face obiectul prezentului aviz, în conformitate cu art. 63 alin. (2) lit. g) din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

Prezentul aviz este un aviz tehnic și poate fi folosit numai în scopul aprobării P.U.D.

Documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de construire (D.T.A.C.) se poate întocmi numai după aprobarea P.U.D. și cu obligativitatea respectării întocmai a prevederilor acestuia.

Prezentul aviz este valabil de la data emiterii sale pe toată durata de valabilitate a Certificatului de urbanism nr. 121/28.01.2020 emis de Primăria Sector 3.

Arhitect Șef,
arh. Ștefan Călin Dumitru

ANEXA nr. 2

P.U.D.

str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2, Sector 3, Bucuresti

Ansamblu cu functiuni mixte-locuiri si functiuni conexe
6. REGULAMENTARI URBANISTICE

LEGENDA

- Limita de proprietate teren reglementat str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2
- Sector 3, Bucuresti
- 5 teren = 7850 mp
- Parcelar

ZONIFICARE FUNCTIONALA conf. PUZ Sector 3:

- M3
- V1a
- L4a

CIRCULATII conform PUZ Sector 3 aprobat:

- Circulatii carosabile propuse
- Circulatii pietonale propuse

CONSTRUCTII EXISTENTE:

- Locuinte colective
- Cladiri comerc/servicii
- Cladiri educative
- Cladiri depozitare

REGLEMENTARI conform PUZ Sector 3

M3 - subzona mixta aflată in afara zonelor protejate, cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+4 niveluri

Subzona M3 - cf. PUZ Sector 3

P.O.T. max = 60%

C.U.T. max = 2.5

Rh max = P+4E *

*cu posibilitatea a doua etaje suplimentare

P.O.T. propus = 60%

C.U.T. propus = 2.5

Rh propus = 4S+P+6E

REGLEMENTARI:

- Constructii propuse - Ansamblu cu functiuni mixte-locuiri si functiuni conexe
- Limita balconi
- Limita subsol
- Spatii verzi la nivel pozitionate orientabil
- Acces Auto
- Profilul stradal de perspectiva conform aviz SPU nr. 268/2020
- Suprafata amenajata pentru acces carosabil de min 4m - conform acord notarial

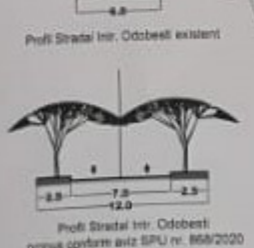
SILANT TERITORIAL PE PARCELA INITIALA				SILANT TERITORIAL PE PARCELA STUDIATA			
REGIMUL	PROIECTAREA	P.L.C.	PROPIETATE	REGIMUL	PROIECTAREA	P.L.C.	PROPIETATE
REGIMUL	REGIMUL	REGIMUL	REGIMUL	REGIMUL	REGIMUL	REGIMUL	REGIMUL
PROIECTAREA	PROIECTAREA	PROIECTAREA	PROIECTAREA	PROIECTAREA	PROIECTAREA	PROIECTAREA	PROIECTAREA
P.L.C.	P.L.C.	P.L.C.	P.L.C.	P.L.C.	P.L.C.	P.L.C.	P.L.C.
PROPIETATE	PROPIETATE	PROPIETATE	PROPIETATE	PROPIETATE	PROPIETATE	PROPIETATE	PROPIETATE



Planulul locurilor de parcare necesare sa se stabileasca in baza DTAC, conform legislatiei in vigoare

Coordonata Teren

Nr. Pct.	Coordonata x [m]	Coordonata y [m]	Lungimi laterale [m]
1	325025.293	581588.360	11.825
2	325030.523	581588.857	3.894
3	325033.809	581590.504	35.335
4	325018.960	581622.130	0.432
5	325017.873	581621.842	26.229
6	325035.988	581645.424	81.134
7	325027.577	581686.672	26.789
8	325036.837	581708.807	87.745
9	325032.833	581795.893	4.440
10	325078.335	581794.778	0.721
11	325078.915	581794.081	30.184
12	325048.222	581786.807	28.568
13	325021.214	581791.183	0.474
14	325020.745	581781.117	0.349
15	325020.428	581780.971	15.208
16	325024.745	581771.810	30.080
17	325037.243	581744.233	22.981
18	325047.521	581723.687	38.774
19	325033.398	581683.163	1.728
20	325031.871	581686.180	46.847
21	324993.248	581636.877	12.767
22	325000.250	581648.960	2.080
23	325001.184	581647.108	3.804
24	325002.841	581643.844	32.008
25	325017.271	581615.273	17.810





ANEXA nr. 3

Nr. 22/08.06.2021

**Raportul informării și consultării publicului privind documentația
“Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu
RH_{propus} = 4S+P+6E, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu
Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”**

Beneficiarul documentației: S.C. PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L.
Urbanist: Iulia R.Ș. ALEXANDRESCU
Proiect nr.: 460/2020

Datele privind tehnicile și metodele utilizate de solicitant pentru a informa și a consulta publicul, inclusiv:

1. Datele și locurile tuturor întâlnirilor la care cetățenii au fost invitați să dezbată propunerea solicitantului:
 - Compartimentul Documentației de Urbanism, parter, în fiecare zi de marți și joi, orele 9,00-14,00;
 - pe panoul rezistent la intemperii, amplasat în loc vizibil pe parcela care a generat inițierea elaborării P.U.D.
2. Conținutul, datele de transmitere prin poștă și numărul trimiterilor poștale, inclusiv scrisori, invitații la întâlniri, buletine informative și alte publicații:
 - planșa de reglementări s-a afișat:
 - la sediul Primăriei Sectorului 3 începând cu data: 03.03.2021;
 - pe site-ul Primăriei Sectorului 3 începând cu data: 03.03.2021;
 - pe panoul rezistent la intemperii, amplasat în loc vizibil pe parcela care a generat inițierea elaborării P.U.D. începând cu data: 03.11.2020.
 - anunț în ziare locale:
 - România Liberă, pag. 15, din data de 30.10-01.11.2020;
 - Ziarul Național, pag. 13, din data de 30.10.2020.
3. Localizarea rezidenților, proprietarilor și părților interesate care au primit notificări, buletine informative sau alte materiale scrise:
 - notificare S.C. PARKLAKE SHOPPING S.A. – vecin Nord – Strada Liviu Rebreanu nr. 4, Sector 3, București, nr. cad. 229409, nr. cad. 229413;
 - notificare Primăria Municipiului București – vecin Est și Sud – Strada Liviu Rebreanu nr. 111, Strada Odobești nr. 3, Strada Odobești nr. 1A, Sector 3, București, nr. cad. 225531, nr. cad. 213758, nr. cad. 212905 (cu notificare la adresa Bd. Regina Elisabeta nr. 47, Sector 5, București);
 - notificare S.C. TEHNOPLUS MEDICAL S.R.L. – vecin Sud – Strada Odobești nr. 1, Sector 3, București, nr. cad. 214277, nr. cad. 214276, nr. cad. 214275;
 - notificare S.C. PARKLAKE SHOPPING S.A. – vecin Vest – Strada Liviu Rebreanu nr. 4, Sector 3, București, nr. cad. 229412;
4. Lista persoanelor care au participat la acest proces:
 - S.C. PARKLAKE SHOPPING S.A. – vecin Nord – Strada Liviu Rebreanu nr. 4, Sector 3, București, nr. cad. 229409, nr. cad. 229413;
 - Primăria Municipiului București – vecin Est și Sud – Strada Liviu Rebreanu nr. 111, Strada Odobești nr. 3, Strada Odobești nr. 1A, Sector 3, București, nr. cad. 225531, nr. cad. 213758, nr. cad. 212905;



SECTOR 3
CABINET PRIMAR
Nr. 114741
Data 14.06.2021

REFERAT DE APROBARE

**a proiectului de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu
„Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii)
cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat
în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”**

Luând în considerare:

- Raportul de specialitate nr. 24/08.06.2021 al Arhitectului Șef,
- Avizul Arhitectului Șef nr. D/LR/37-2020/08.06.2021;
- Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021;
- Punctul de vedere al Arhitectului Șef nr. 23/08.06.2021;

Cu privire la documentația de urbanism Plan Urbanistic de Detaliu „Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”, proprietate privată persoană juridică.

și considerând că reglementarea dezvoltării urbanistice a sectorului 3 este un obiectiv prioritar al administrației locale,

În baza prevederilor art. 155 alin. (5) lit. f), coroborat cu art. 167 alin. (1) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, potrivit căror primarul „asigură elaborarea planurilor urbanistice prevăzute de lege, le supune aprobării consiliului local și acționează pentru respectarea prevederilor acestora”,

propun spre aprobare Consiliului Local al Sectorului 3 proiectul de hotărâre privind aprobarea Plan Urbanistic de Detaliu „Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3”.





Nr. 24/08.06.2021

**RAPORT DE SPECIALITATE
PRIVIND APROBAREA PLANULUI URBANISTIC DE DETALIU
"Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii)
cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu
Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3"**

Ordinul ministrului dezvoltării regionale și locuinței nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare, stipulează obligația administrației publice locale de a elibera autorizațiile de construire pe baza documentațiilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, aprobate conform legii.

Ținând seama de prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările și completările ulterioare și a P.U.Z.-S.3 al Municipiului București, aprobat cu H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019.

Prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 66/26.02.2021 s-a aprobat suspendarea H.C.G.M.B. nr. 49/2019 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – P.U.Z. Coordonator Sector 3, pentru o perioadă de 12 luni, începând cu data intrării în vigoare a hotărârii, respectiv începând cu data de 26.02.2021. Totodată, potrivit art. 2 alin (1) din aceeași hotărâre este prevăzut faptul că prevederile privind suspendarea, menționate la art. 1 alin (1), - nu se aplică certificatelor de urbanism pentru autorizare emise anterior adoptării prezentei hotărâri și autorizațiilor de construire/desființare aflate în curs de emisie și pentru care au fost deja emise certificate de urbanism în baza H.C.G.M.B. nr. 49/2019 și a H.C.G.M.B. nr. 717/2019.

De asemenea, relevante sunt și prevederile art. 32, alin (6) din Legea nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare, potrivit căruia - după aprobarea Planului urbanistic zonal sau, după caz, a Planului urbanistic de detaliu se poate întocmi documentația tehnică în vederea obținerii autorizației de construire, precum și scopul menționat în Certificatul de urbanism nr. 121/28.01.2020 (certificat emis anterior datei de 26.02.2021).

Planul Urbanistic de Detaliu întocmit pentru "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3" în baza Certificatului de urbanism nr. 121/28.01.2020, emis de Primăria Sector 3, a primit aviz favorabil sub nr. D/LR/37-2020/08.06.2021.

Indicatori urbanistici propuși pentru adresa descrisă mai sus sunt: $POT_{maxim\ propus} = 60\%$, $CUT_{maxim\ propus} = 2,5mp.ADC/mp.teren$, $H_{maxim\ propus} = 25,00m$. pentru $4S+P+6E$.

A fost avizată amplasarea unui ansamblu într-un edificabil maxim determinat de următoarele retrageri și aliniamente: față retras (Vest) – retras min. 3,00m. față de limita de proprietate; dreapta (Sud) – retras min. 5,00m. față de limita de proprietate; stânga (Nord) – retras min. 3,00m. față de limita de proprietate; spate (Est) - retras min. 5,00m. față de limita de proprietate, conform planului de reglementări urbanistice (planșa nr. 06) pentru ansamblul cu funcțiuni mixte, având $RH_{propus} = 4S+P+6E$.

Parcarea se va asigura în incintă proprie cu respectarea normelor privind asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru noile construcții și amenajări autorizate pe teritoriul Municipiului București, aprobate cu H.C.G.M.B. nr. 66/06.04.2006.

Planul Urbanistic de Detaliu împreună cu avizul Comisiei 3 – Comisia de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură, a Sectorului 3, conform prevederilor art. 166, alin. (2) litera j), coroborat cu art. 139 alin. (3) litera e) din **O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ**, se supune aprobării Consiliului Local al Sectorului 3.

În baza prevederilor art. 155, alin. (5), lit. f), coroborat cu art. 167, alin. (1) din **O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ**, ce stipulează că primarul "asigură elaborarea planurilor urbanistice prevăzute de lege, le supune aprobării consiliului local și acționează pentru respectarea prevederilor acestora",

vă înaintăm alăturat proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3"

Arhitect Șef,
arh. Ștefan Călin Dumitrașcu

Întocmit: arh. Adrian Rachieru



Nr. 23/08.06.2021

PUNCTUL DE VEDERE AL COMPARTIMENTULUI DOCUMENTAȚII DE URBANISM

Cu privire la P.U.D. "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3"

Documentația propune amplasarea unui ansamblu într-un edificabil maxim determinat de următoarele retrageri și aliniamente: față retrasă (Vest) – retras min. 3,00m. față de limita de proprietate; dreapta (Sud) – retras min. 5,00m. față de limita de proprietate; stânga (Nord) – retras min. 3,00m. față de limita de proprietate; spate (Est) - retras min. 5,00m. față de limita de proprietate, conform planului de reglementări urbanistice (planșa nr. 06) pentru ansamblul cu funcțiuni mixte, având $RH_{propus} = 4S+P+6E$.

Indicatori urbanistici propuși pentru adresa descrisă mai sus sunt: $POT_{maxim\ propus} = 60\%$, $CUT_{maxim\ propus} = 2,5\text{mp.ADC/mp.teren}$, $H_{maxim\ propus} = 25,00\text{m}$. pentru $4S+P+6E$.

Conform R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 al Municipiului București, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019, amplasamentul studiat se află U.T.R. M3 – subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate, având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+4 niveluri și este posibil afectat de lucrări de infrastructură rutieră, cu $POT_{maxim} = 60\%$, $CUT_{maxim} = 2,5\text{ mp.ADC/mp.teren}$, cu posibilitatea majorării prin cumulare în cazul amenajării parcajelor necesare investiției dacă acestea sunt amplasate la parterul clădirilor sau în construcții speciale având destinația de parcaje, cu condiția ca acestea din urmă să fie deschise (în acest caz, majorarea C.U.T.-ului este egală cu suprafața destinată parcajelor); C.U.T. nou nu poate depăși 4,0 și $RH_{maxim} = P+4E$ (cu respectarea prevederilor art. 10 din R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3, pentru subzona M3); pot fi adăugate suplimentar unul sau două niveluri retrase sau integrale, în funcție de volumetria caracteristică străzii, astfel încât, în planul fațadei nu va depăși distanța dintre alinieri (prevederi aplicabile inclusiv în cazul parcelelor cu acces la drumuri/servituți private).

Potrivit prevederilor Ordinului M.D.R.T. nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, procedura a fost parcursă așa cum reiese din Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021, privind documentația P.U.D. - "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3".

Pe parcursul procesului de informare și consultare a publicului, au fost depuse observații/reclamații cu privire la P.U.D. descris mai sus, P.U.D. care în conformitate cu legislația, normele și reglementările specifice în vigoare, a respectat soluțiile funcționale, gradul de însorire al construcțiilor învecinate și normele privind asigurarea spațiilor verzi.

Față de cele prezentate mai sus, se constată că sunt îndeplinite cerințele Ordinului M.D.R.T. nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului și a H.C.L.S.3 nr. 37/31.03.2011 privind aprobarea Regulamentului Local de implicare a publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism – P.U.D., iar în conformitate cu prevederile art. 11 și 12 din ordinul M.D.R.T. nr. 2701/2010 se propune Consiliului Local însușirea raportului și aprobarea documentației.

Arhitect Șef,
arh. Ștefan Călin Dumitrescu

Întocmit: arh. Adriaș Rachieru

CERTIFICAT DE URBANISM

Nr. 121 din 28.01. 2020

ÎN SCOPUL : pentru promovare P.U.D. și pentru elaborarea documentației în vederea autorizării lucrărilor de construire

Ca urmare a cererii adresate de **PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L. – C.U.I. 38723870**, cu sediul în Municipiul București, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu nr. 4, Centru Comercial și de Loisir Parklake, birou nr. 8, et. 2, înregistrată cu nr. **757631** din **16.12.2019** și completată cu nr. **18957** din **17.01.2020**.

Pentru imobilul - teren și/sau construcții - situat în județul/Municipiul București, Sectorul 3, Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 sau identificate prin planuri cadastrale 1/500 și 1/2000.

În temeiul reglementărilor documentației de urbanism faza P.U.Z. Sector 3 al Municipiului București aprobată prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București – H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, se

CERTIFICĂ:

1. REGIMUL JURIDIC:

Terenul (lot 2) situat în intravilanul Municipiului București, în suprafață totală de 7.659 mp. din acte, având număr cadastral 229410, este proprietatea societății **PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L.**, conform Contractului de Vânzare Cumpărare nr. 782/03.08.2018, autentificat de N.P. David Cătălina și a extrasului de Carte Funciară pentru Informare nr. 229410, emis de ANCPÎ în baza cererii nr. 109892/2019.

Pentru terenul inițial, în suprafață totală de 82.228,65mp. din acte și 82.229mp. conform măsurătorilor cadastrale, Primăria Sectorului 3 a emis - A.C. nr. 138/12.02.2009, A.C. nr. 53/27.01.2011, A.C. nr. 553/09.09.2013, A.C. nr. 81/20.02.2014, A.C. nr. 107/16.02.2016, A.C. nr. 647/05.05.2016 și A.C. nr. 771/25.05.2016, pentru construire Centru comercial și de loisir "Parklake", modificări interioare și exterioare, organizare de execuție lucrări și finalizare lucrări și Certificatul de atestare a edificării construcției nr. 13995/08.12.2016.

Imobilul are înscrieri privitoare la sarcini - drept superficel, uz și servitute de trecere în favoarea societății Enel Distribuție Muntenia S.A., conform extrasului de Carte Funciară pentru Informare nr. 229410. Imobilul nu este cuprins în Lista Monumentelor Istorice actualizată, nu se află în P.U.Z. - Zone construite protejate și nu se află în zona de protecție a unor monumentelor istorice izolate, stabilită prin P.U.Z.-S.3.

2. REGIMUL ECONOMIC:

Folosința actuală: teren liber de construcții.

Destinația: Conform R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 aprobat, amplasamentul se află în UTR M3 - subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate, având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+4 niveluri și este posibil afectat de lucrări de infrastructură rutieră.

Imobilul este cuprins în zona fiscală „B” a Municipiului București.

Propunere: construire ANSAMBLU CU FUNCȚIUNI MIXTE (locuire și funcțiuni conexe locuirii), construcții anexe, rețele interioare, accesuri/alei auto și pietonale, racord la drumul public, parări, spații verzi, împrejurire teren și organizare de execuție lucrări.

3. REGIMUL TEHNIC:

Autorizația de construire se va emite în conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, a Regulamentului Local de Urbanism aferent P.U.Z.-S3 aprobat, a Codului Civil, precum și alte prevederi legale incidente în vigoare.

Notă: Terenul este posibil afectat, la limita de Est de o posibilă supralărgirea a arterei de circulație - Intrarea Odobesti, propusă prin avizul de circulație D.T.-P.M.B. nr. 9142/26.06.2018 (P.U.Z.-S.3), astfel gradul de afectare al parcelei va fi stabilit prin soluția tehnică, care va fi însoțită de suport topografic în sistem Stereo 70, precum și prin avizul de circulație. Lucrările de construire, inclusiv împrejuriri, parcare, rețele interioare și echipamentele aferente (firide, cofrete, etc) se vor realiza strict de la limita exterioară a noului profil stradal propus spre interiorul proprietății.

Se permite autorizarea directă pentru realizarea lucrărilor de împrejurire a terenului și organizarea de execuție a lucrărilor.

Pentru realizarea lucrărilor de construire a unui ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii), construcții anexe, rețele interioare, accesuri/alei auto și pietonale, racord la drumul public, parări și spații verzi, este necesară întocmirea unei documentații de urbanism P.U.D., în conformitate cu prevederile prezentului Regulament Local de Urbanism P.U.Z.-S.3, aprobată conform legislației și normelor specifice în vigoare.

Potrivit Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului cu modificările și completările ulterioare - art. 32 alin (1) "În cazul în care prin cererea pentru emiterea certificatului de urbanism se solicită o modificare de la prevederile documentațiilor de urbanism aprobate pentru zona respectivă sau dacă condițiile specifice ale amplasamentului ori natura obiectivelor de investiții o impun, autoritatea publică locală are dreptul ca, după caz, prin certificatul de urbanism: lit. d), să solicite elaborarea unui Plan Urbanistic de Detaliu".

Edificabilul/amplasamentul:

- se va defini definitiv prin P.U.D., în conformitate cu prevederile prezentului Regulament. Întocmirea D.T.A.C. se recomandă a se realiza numai după aprobarea documentației de urbanism - P.U.D. și în conformitate cu prevederile acestora.

Parcări/circulații/accese:

- parcela are acces la Strada Liviu Rebreanu și la Strada Odobești prin intermediul imobilului identificat cu N.C. 229412, poziționat la limita de Vest a terenului studiat, precum și deschidere și acces direct la Intrarea Odobești, poziționată la limita de Est a imobilului, care are un profil existent de aprox. 6,00m.-7,00m., urmând ca pe termen scurt profilul să fie posibil majorat, conform avizului de circulație D.T.- P.M.B. nr. 9142/26.06.2018 (P.U.Z.-S.3);
- parcela are o lungime mai mare de 30m. astfel, conform prezentului Regulament, drumul de acces și/sau alele carosabile nou create vor trebui să aibă min. 2 benzi de circulație (min. 7,00m.) cu trotuar pe cel puțin o latură și care să permită accesul autovehiculelor de stingere a incendiilor (min. 4,00m. lățime și 4,50m. înălțime);
- parcela este considerată construibilă dacă are asigurat un acces carosabil de minim 4,00m. lățime dintr-o circulație publică în mod direct sau prin drept de trecere legal obținut prin una din proprietățile învecinate - caracteristicile acceselor la drumurile publice trebuie să permită intervenția mijloacelor de stingere a incendiilor, conform destinației construcției, dimensionate conform normelor pentru trafic greu, conform prevederilor art. 25, respectiv anexa 4 din H.G.R. 525/1996, republicată, pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism; în cazul parcelor cu lățimea accesului carosabil mai mică de 4,00m., este obligatorie obținerea avizului I.S.U. București;
- asigurarea parcarilor, circulațiilor și acceselor se va face cu respectarea prevederilor Regulamentului P.U.Z.-S.3 - art. 9 Generalități - punctul 9.7. și 9.8. și alin. 4.11. din Anexa nr. 4 aferentă art. 40 din Regulamentul General de Urbanism, aprobat prin H.G. 525/1996 cu modificările și completările ulterioare, precum și cu respectarea prevederilor H.C.G.M.B. nr. 66/2006 cu privire la locurile de parcare și respectiv, prevederile O.M.S. nr. 119/2014; parcare/gararea se vor realiza strict în incinta proprietății;
- se vor asigura spații destinate depozitării bicicletelor, cu o capacitate de stocare suficientă, în funcție de caracterul funcțiunii și frecvența publicului (suprafața care revine fiecărei biciclete, inclusiv suprafața de mișcare este de 60 x 250cm.);
- spațiile destinate circulațiilor auto, locurilor de parcare, precum și spațiile tehnice, nu își vor modifica destinația pe întreaga existență a construcției.

Înălțimea maximă admisă a clădirilor:

Regimul de înălțime maxim admis (H_{MAX}), precum și înălțimea maximă admisă (H_{MAX}), a imobilului propus, se vor stabili și definitiv la faza P.U.D., cu respectarea prevederilor R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 și a altor prevederi legale incidente în vigoare.

- în planul fațadei nu va depăși distanța dintre alinieri, pot fi adăugate suplimentar unul sau două niveluri retrase sau integrale, în funcție de volumetria caracteristică străzii (conform R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3);
- în cazul în care înălțimea clădirii propuse depășește distanța dintre alinieri, noua construcție se va retrage suplimentar astfel încât H_{max} să nu depășească distanța dintre alinieri sau în cazul în care nu este configurat frontul de vis-a-vis, clădirea nu va depăși dublul distanței din axul străzii până la clădire, cu condiția să nu fie lăsate vizibile calcane de pe parcelele alăturate; prevederi aplicabile inclusiv în cazul parcelor cu acces la drumuri/servituti private;
- în cazul realizării unui demisol, acesta trebuie să aibă mai mult decât jumătate din înălțimea liberă a nivelului sub cota terenului amenajat;
- învelitoarea va fi realizată în sistem terasă.

Utilități/aspect exterior/amenajări/dotări:

- toate clădirile vor fi racordate la rețelele tehnico-edilitare publice și la sistemele moderne de telecomunicații bazate pe cabluri din fire optice; se recomandă ca toate rețelele să fie introduse în subteran; racordarea buranelor la canalizarea pluvială este obligatoriu să fie făcută pe sub trotuare; toate investițiile noi vor avea prevăzute racorduri separate de canalizare (apa uzată menajeră și apă pluvială);
- scurgerea apelor pluviale și organizarea executării lucrărilor se vor realiza în incintă;
- platforme și sisteme îngropate/semiîngropate destinate pentru depozitarea recipientelor de colectare selectivă a deșeurilor menajere, care vor fi amenajate la distanța de min. 10,00m. de ferestrele locuințelor, vor fi împrejmuite, impermeabilizate, cu asigurarea unei pante de scurgere și vor fi prevăzute cu sistem de spalare și sifon de scurgere racordat la canalizare, vor fi dimensionate pe baza indicelui maxim de producere a gunoalului și a ritmului de evacuare a acestuia și vor fi întreținute în permanență în stare de curățenie, platformele pot fi cuplate cu instalații pentru bătut covoare (conform O.M.S. 119/2014, art. 4);
- spațiile libere din fața construcțiilor vor fi tratate în mod obligatoriu în continuitate cu spațiul public chiar și atunci când frontul este retras de la aliniment și nu poate fi utilizat pentru amenajarea de locuri de parcare decât dacă retragerea este mai mare de 11,00m și există o bandă de cel puțin 5,00m paralelă cu fațada, tratată ca spațiu liber circulației pietonale sau spațiu plantat;
- spații amenajate pentru jocul copiilor, luându-se în calcul pentru dimensionarea acestora câte 1,30mp. teren de fiecare locuitor, fiind amenajate și echipate cu mobilier urban specific, realizate conform O.M.S. 119/2014 și OMS nr. 994/2018;
- se va asigura accesul persoanelor cu dizabilități prin rampe de acces, la parterul tuturor clădirilor având funcțiunea de locuințe colective, iar pentru clădirile cu funcțiuni de interes public, accesul la etajele superioare va respecta prevederile legale incidente în vigoare;
- se recomandă ca terasele vizibile de la înălțimile înconjurătoare să fie inverzite pe min. 70% din suprafață;
- organizarea de șantier se va realiza în incinta proprietății, în conformitate cu prevederile art. 28 lit. a)-g) din H.C.G.M.B. 120/2010 cu modificările și completările ulterioare;
- sistemul constructiv și materialele de construcție admise vor fi cele care să asigure rezistența și stabilitatea construcției în timp. Se vor folosi finisaje de calitate superioară cu aspect corespunzător cerințelor urbanistice actuale.

Spații libere și spații plantate:

- suprafața minimă de spații verzi se va asigura conform prevederilor Regulamentului P.U.Z.-S.3 - art. 9 Generalități - punctul 9.12. și conform legislației specifice în vigoare.

Împrejmuiri:

- gardurile spre stradă/drum de acces vor fi transparente cu înălțimea de max. 2,00 m din care un soclu opac de 0,60 m și o parte transparentă din fier forjat sau plasă metalică, dublate de gard viu și amplasate pe vilttoarea limită de proprietate. Spre trotuare și circulații pietonale, nu sunt obligatorii garduri, dar se poate propune marcarea apartenenței spațiului prin diferențe de pavaje, borduri, garduri vii, terase etc. Porțile de acces se vor deschide spre interiorul proprietății. Pe parcele afectate de străzi noi propuse sau supraaliniiri, gardurile spre

stradă/ drum de acces se vor realiza strict de la limita exterioară a noului profil spre interiorul proprietății, în conformitate și cu prevederilor avizului tehnic de circulații D.T.-P.M.B.:

- gardurile spre limitele separative ale parcelelor vor fi opace cu înălțimi de max. 2,50 m.

Indicatori urbanistici:

Conform Regulamentului P.U.Z.-S.3 aprobat Indicatorii urbanistici pentru UTR M3 sunt:

- $POT_{MAX.} = 60\%$
- $CUT_{MAX.} = 2,5$ mp. ADC/mp.teren - se va lua în calcul inclusiv suprafața etajului tehnic
- Potrivit Anexei nr. 2 din Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare se prevăd următoarele: Excepții de calcul al indicatorilor urbanistici POT și CUT - dacă o construcție este edificată pe o parte de teren dezmembrată dintr-un teren deja construit, indicatorii urbanistici se calculează în raport cu ansamblul terenului inițial, adăugându-se suprafața planșelor existente la cele ale noii construcții.
- Possibilitatea de depășire a CUT (conform art. 9 Generalități - punctul 9.14.):
 - proprietarii parcelelor, din care prin P.U.Z. sunt propuse fragmente spre transfer către domeniul public, beneficiază de un spor al suprafeței desfășurate admise egal cu o dată suprafața de teren transferată spre domeniul public atunci când acest transfer este făcut pe bază de act notarial și fără despăgubiri din partea primăriei. Actul notarial va conține acordul proprietarului de a transfera terenul propus prin P.U.Z. în domeniul public fără a cere despăgubiri, cu condiția aprobării unui spor de depășire a suprafeței desfășurate admise egal cu o dată suprafața transferată în domeniul public;
 - majorare prin cumulare în cazul amenajării parcajelor necesare investiției dacă acestea sunt amplasate la parterul clădirilor sau în construcții speciale având destinația de parcaje, cu condiția ca acestea din urmă să fie deschise. În acest caz, majorarea C.U.T.-ului este egală cu suprafața destinată parcajelor;
 - C.U.T. nou nu poate depăși 4,0. În situația depășirii RH maxim, P.O.T. sau modificarea retragerii față de aliniament se va elabora P.U.Z.

Condiționări:

- Parcela este considerată construibilă dacă are asigurat un acces carosabil de minim 4,00m. lățime dintr-o circulație publică în mod direct sau prin drept de trecere legal obținut prin una din proprietățile învecinate - caracteristicile acceselor la drumurile publice trebuie să permită intervenția mijloacelor de stingere a incendiilor, conform destinației construcției, dimensionate conform normelor pentru trafic greu, conform prevederilor art. 25, respectiv anexa 4 din H.G.R. 525/1996, republicată, pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism; în cazul parcelelor cu lățimea accesului carosabil mai mică de 4,00m., este obligatorie obținerea avizului I.S.U. București;
- Lucrările de construire, inclusiv împrejmuiri, parcaje, rețele interioare și echipamentele aferente (firide, cofrete, etc) se vor realiza strict de la limita exterioară a noului profil strădal propuse spre interiorul proprietății.
- Înainte de recepția finală a lucrărilor se va dezmembra terenul afectat de noua stradă propusă/lărgirea profilului strădal prevăzută prin documentațiile de urbanism și soluția tehnică (după caz).
- În cazul utilizării majorării de CUT, proprietarul terenului afectat de noua stradă propusă/lărgirea profilului strădal va face notarea în cartea funciară a obligației de cedare către autoritatea publică, oricând la solicitarea autorității într-un interval de 49 de ani de la notare.
- În cazul în care nu se utilizează majorarea de CUT, la cererea de emiteră a autorizației de construire, proprietarul va da o declarație notarială pe proprie răspundere care va conține acordul acestuia de a transfera în domeniul public terenul afectat de noua stradă propusă/lărgirea profilului strădal, oricând la solicitarea autorității pentru demararea investiției.
- Recepția imobilului este condiționată de echiparea edilitară conform O.M.T. nr. 1294/30.08.2017 și de realizarea drumului de acces/alei carosabile cu respectarea prevederilor O.M.T. nr. 49/27.01.1998.
- În cazul în care, în urma analizării documentelor prezentate va reieși necesitatea depunerii altor înscrisuri sau informații în completare, Primăria Sectorului 3 al Municipiului București, își rezervă dreptul de a le solicita ulterior.

Proiectul va fi întocmit de proiectanți autorizați și verificat de către specialiștii verficatori de proiecte atestați conform Legii 10/1995.

Prezentul certificat de urbanism poate fi utilizat pentru promovare P.U.D. și pentru obținerea autorizației de construire.

CERTIFICATUL DE URBANISM NU ȚINE LOC DE AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE/DESFIINȚARE ȘI NU CONFERĂ DREPTUL DE A EXECUTA LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII

4. OBLIGAȚII ALE TITULARULUI CERTIFICATULUI DE URBANISM:

În scopul elaborării documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construire / desființare, solicitantul se va adresa autorității competente pentru protecția mediului: Agenția pentru Protecția Mediului București, Str. Aleea Lacul Morii nr. 1, sector 6, București.

În aplicarea Directivei Consiliului 85/337/CEE (Directiva EIA) privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului, modificată prin Directiva Consiliului 97/11/CE și prin Directiva Consiliului și Parlamentului European 2003/35/CE privind participarea publicului la elaborarea anumitor planuri și programe în legătură cu mediul și modificarea, cu privire la participarea publicului și accesul la justiție, a Directivei 85/337/CEE și a Directivei 96/61/CE, prin Certificatul de urbanism se comunică solicitantului obligația de a contacta autoritatea teritorială de mediu pentru ca aceasta să analizeze și să decidă, după caz, încadrarea/neîncadrarea proiectului investiției publice/private în lista proiectelor supuse evaluării Impactului asupra mediului. În aplicarea prevederilor Directivei Consiliului 85/337/CEE, procedura de emiteră a acordului de mediu se desfășoară după emiteră certificatului de urbanism, anterior depunerii documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții la autoritatea administrației publice competente. În vederea satisfacerii cerințelor cu privire la procedura de emiteră a acordului de mediu, autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește mecanismul asigurării consultării publice, centralizării opțiunilor publicului și al formulării unui punct de vedere oficial cu privire la realizarea investiției în acord cu rezultatele consultării publice. În aceste condiții:

După primirea prezentului Certificat de urbanism, TITULARUL are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii necesității evaluării efectelor acestora asupra mediului. În urma evaluării inițiale se va emite actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului.

În situația în care autoritatea competentă pentru protecția mediului stabilește necesitatea evaluării efectelor investiției asupra mediului, solicitantul are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente cu privire la menținerea cererii pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții.

În situația în care, după emiteră Certificatului de urbanism ori pe parcursul derulării procedurii de evaluare a efectelor investiției asupra mediului, solicitantul renunță la intenția de realizare a investiției, acesta are obligația de a notifica acest fapt autorității administrației publice competente.

5. CEREREA DE EMITERE A AUTORIZAȚIEI DE CONSTRUIRE/DESFIINȚARE VA FI ÎNSOȚITĂ DE URMĂTOARELE DOCUMENTE:

- a) Certificatul de urbanism, inclusiv anexe (copie);
- b) Dovada titlului asupra imobilului, teren și/sau construcții (copie legalizată - întabulat), sau după caz extrasul de plan cadastral actualizat la zi și extrasul de Carte Funciară de Informare actualizat la zi, în cazul în care legea nu dispune altfel;
- | Certificat de rol fiscal D.G.I.T.L. Sector 3 - în original
 | Atribuire/confirmare număr poștal - PMB
 | Regimul juridic al terenului identificat cu NC 229412
- c) Documentația tehnică - D.T., după caz (2 ex. originale), verificată tehnic (+ referate verificare) și însoțită de deviz lucrări
- | D.T.A.C. | D.T.O.E. | D.T.A.D.
- d) Avize și acorduri solicitate prin certificatul de urbanism
- d.1. Avize și acorduri privind utilitățile urbane și infrastructura:
- | | | |
|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu apă | <input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu energie electrică | <input checked="" type="checkbox"/> telefonare |
| <input checked="" type="checkbox"/> canalizare | <input checked="" type="checkbox"/> alimentare cu energie termică | <input type="checkbox"/> Metrou SA / STB |
| <input checked="" type="checkbox"/> gaze naturale | <input checked="" type="checkbox"/> salubritate (D.G.S. - P.S.3) | <input type="checkbox"/> Luxten SA |
- d.2. Avize și acorduri privind:
- | protecție civilă | securitate la incendiu | sănătatea populației
- d.3. Alte acorduri/declarații:
- | Declarație notarială pe proprie răspundere a tuturor proprietarilor din care să rezulte că imobilul nu face obiectul unui litigiu aflat pe rolul unei instanțe judecătorești
- | Acordul notarial al tuturor vecinilor direct afectați, în cazul afectării gradului de însoțire sau pentru alte prejudicii create acestora, conform prevederilor legale incidente în vigoare (OMS, Norme metodologice L50/1991, Cod Civil, etc.)
- | Acordul notarial al tuturor proprietarilor imobilului identificat cu NC 229412, cu privire la asigurarea accesului pe lotul studiat, cu menținerea valabilității acestuia pe toată perioada de existență a imobilului pe care îl deservește - după caz (pt. faza P.U.D. + D.T.A.C.)
- | Alte acorduri se vor stabili în faza P.U.D.
- d.4. Avizele și acordurile specifice ale administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora:
- | Aviz tehnic de consultanță preliminară de circulație S.P.U.-P.M.B.
 | Aviz circulații D.T.-P.M.B.
 | Aviz Brigada de Poliție Rutieră București
 | Acord Direcția de Mediu - P.M.B.
 | Aviz/Acord Serviciul de Telecomunicații Speciale (S.T.S.)
 | Aviz I.S.U.-B.I. pentru accesul carosabil - după caz (pt. faza P.U.D. + D.T.A.C.)
- d.5. Studii de specialitate: | Documentație cadastrală | Studiu Geotehnic (verificat AF) | Studiu de însoțire (verificat)
- | Calcul "C" + Studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată
- | Suport topografic Stereo 70 realizat pe planuri cadastrale OCPI (inclusiv cote) - existent și propunere, însoțit ing. topograf și proiectant
- | Studiu de trafic - circulații (pentru nr. total auto ≥ 100 autoturisme)
- | PUD aprobat în condițiile Legii, inclusiv planșă reglementări și planșă rețele edilitare (color)
- | Ilustrare de teme (pt. faza P.U.D.)
- | Autorizații de construire nr. 138/12.02.2009, nr. 53/27.01.2011, nr. 553/09.09.2013, nr. 81/20.02.2014, nr. 107/16.02.2016, nr. 647/05.05.2016 și nr. 771/25.05.2016
- e) Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului - A.P.M.B. (Aleca Lacul Morii Nr.1, S.6, București)
- f) Dovada privind achitarea taxelor legale (copii): taxă R.U.R., taxă A.C., taxă timbru O.A.R. (inclusiv dovada de luare în evidență a proiectului de arhitectură).

CERTIFICATUL DE URBANISM NU ȚINE LOC DE AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE/DESFIINȚARE ȘI NU CONFERĂ DREPTUL DE A EXECUTA LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII

Prezentul certificat de urbanism are valabilitate de 24 luni de la data emiterii, putând fi prelungit conform prevederilor art. 40 alin (1) din Normele metodologice de aplicare a Legii 50/1991, la cererea titularului, formulată cu cel puțin 15 zile înainte de data expirării acestuia.



Întocmit: arh. A. Pachieru

Achitat taxa de: 81,00 lei conform chitanță I.T.L. nr. 5266618(146) din 16.12.2019.

Prezentul certificat de urbanism a fost transmis solicitantului direct / prin-poștă la data de _____
 În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții,

**SE PRELUNGEȘTE VALABILITATEA
 CERTIFICATULUI DE URBANISM**

de la data de _____ până la data de _____

PRIMAR,
 Robert Sorin Negoșă

SECRETAR,
 Marius Mihăiță

ARHITECT ȘEF
 arh. Robert Bașca

Întocmit: _____

După această dată, o nouă prelungire a valabilității nu este posibilă, solicitantul urmând să obțină, în condițiile legii, un alt certificat de urbanism.

Data prelungirii valabilității: _____

Achitat taxa de: _____ lei, conform chitanței nr. _____ din _____



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Transporturi

COMISIA TEHNICĂ DE CIRCULAȚIE

Nr. 18093/.....02-09-2020.....

Sep 0868

1879130

Către

S.C. DACRA STUDIO S.R.L.

Str. Argetoaia nr. 5, Mansardă, sectorul 2, București

În ședința extraordinară restrânsă a Comisiei Tehnice de Circulație din data de 08.09.2020 s-a dat acordul de principiu, din punct de vedere tehnic al circulației rutiere și pietonale, pentru documentația „P.U.D. – str. Liviu Rebreanu nr.4 – Lot 2, sectorul 3, București”, în conformitate cu Certificatul de Urbanism nr.121 din 28.01.2020 eliberat de Primăria Sectorului 3 București și planul anexat la aviz, cu condiția asigurării parcării în incintă, în conformitate cu prevederile HCGMB nr.66/2006.

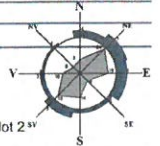
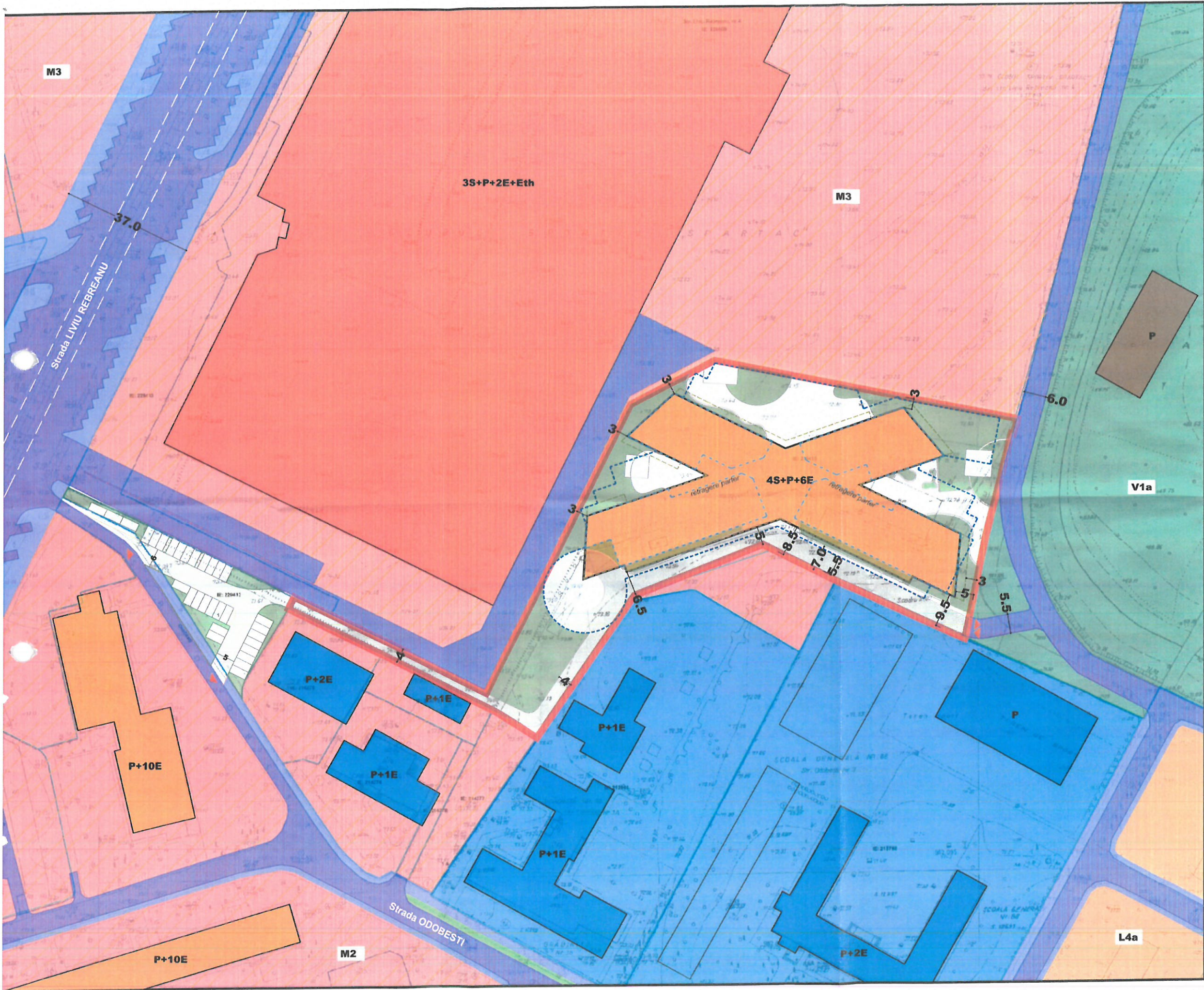
Pentru avizul Comisiei Tehnice de Circulație veți reveni la următoarea fază de proiectare (D.T.A.C.), după aprobarea documentației P.U.D. și obținerea Hotărârii Consiliului Local Sector 3 București, fază la care veți prezenta un Studiu de Circulație privind impactul imobilului asupra traficului din zonă.

VICEPREȘEDINTE COMISIE

FILIP ATANASIU



Redactat: B.M. – 2 exemplare – 09.09.2020



LEGENDA

- Limita de proprietate/ teren reglementat str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2st sector 3, Bucuresti
S teren = 7659 mp
- Parcelar

ZONIFICARE FUNCTIONALA conf. PUZ Sector 3:

- M3
- V1a
- L4a

CIRCULATII conform PUZ Sector 3 aprobat:

- Circulatii carosabile propuse
- Circulatii pietonale propuse

CONSTRUCTII EXISTENTE:

- Locuinte colective
- Cladiri comerț/servicii
- Cladiri educatie
- Cladiri depozitare

REGLEMENTARI conform PUZ Sector 3
M3- subzona mixta aflata in afara zonelor protejate, cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4 niveluri

- Subzona M3 - cf. PUZ Sector 3
- P.O.T. max = 60%
- C.U.T max = 2.5
- Rh max = P+4E *
- *cu posibilitatea a doua etaje retrase
- P.O.T. propus - 60%
- C.U.T. propus - 2.5
- Rh propus - 4S+P+6E

REGLEMENTARI:

- Constructii propuse - Ansamblu cu functiuni mixte- locuire si functiuni conexe
- Limita balcoane
- Limita subsol
- Spatii verzi la sol pozitionate orientativ
- ▲ Acces Auto

COMISIA TEHNICA DE CIRCULATIE
A MUNICIPIULUI BUCURESTI
Spre aprobarea conform aviz
nr. 107/2020 al C.T.C.
din 08.09.2020
Semnatura: *[Signature]*



Proiectant:	S.C. URCRA STUDIO S.R.L.	Scara:	1/500	Titlu:	P.U.D. - str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2	Proiect:	450
Elaborat:	URS: Iulia Alexandrescu	Scara:	1/500	Titlu:	P.U.D. - str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2	Proiect:	450
Proiectat:	URS: Iulia Alexandrescu	Scara:	1/500	Titlu:	P.U.D. - str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2	Proiect:	450
29.08.2020						Reglementari Urbanistice	



03.09

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului
Serviciul Proiecte Urbane

Nr. intrare PMB: 1879129/03.09.2020

Nr. ieșire PMB: 1879129/1550/868/2/09.2020

Aviz tehnic de consultanță preliminară de circulație nr. 868/2/09.2020
Categoria A3 - "teritoriu urban", tip 4 - analiză prospectivă de trafic

Solicitant: S.C. DACRA STUDIO S.R.L.,
Strada Argetoia nr. 5, mansarda, sector 2, Bucuresti
Solicita ridicarea avizului de la Registratura PMB.

Spre știință: Primăria Sectorului 3 al Municipiului București
Direcția de Urbanism și Amenajarea Teritoriului
București, Sector 3, Calea Dudești nr. 191

Amplasament: București, sector 3, Strada Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2 (NC 229410)

1. Situația existentă:

Amplasamentul cu adresa postala în București, Sector 3, Strada Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2 (NC 229410), care face obiectul prezentului Aviz tehnic de consultanță preliminară de circulație, delimitat/marcat pe planurile cadastrale anexate cererii adresate DGUAT - SPU nu este adiacent Strazii Liviu Rebreanu.

Conform planurilor cadastrale 1:500 și 1:2000 emise de OCPI în 02.07.2018 atasate cererii de aviz, lotul 2 din imobilul cu adresa postala Str. Liviu Rebreanu nr. 4 (NC 229410) este vecin, pe latura extrema de vest cu un drum de acces spre Strada Odobesti și Liviu Rebreanu. Din actele depuse în dosarul prin care se solicita prezentul aviz, nu reiese care este situația juridică a acestui drum de acces.

2. Palier de reglementare a dezvoltării urbane în teritoriul de referință conform documentațiilor existente/aprobate:

- Planul Urbanistic General (PUG) al Municipiului București, aprobat H.C.G.M.B. nr. 269/2000, prelungit cu H.C.G.M.B. nr. 877/12.12.2018;
- „PUZ Sector 3, București”, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019;

3. Prevederi generale și detalii de reglementare:

Prin reglementările PUG/PUZ sunt aprobate caracteristicile sistemului de circulație, obiectivele în palierul strategiei de dezvoltare urbană, precum și corelarea/corectarea profilelor funcționale ale arterelor de circulație, în scopul fluidizării

traficului urban și a unei corecte deserviri a orașului, în acord cu structura spațial – compozițională a diferitelor zone și a întregului sistem urban.

- Conform planșelor de reglementari de urbanism și de circulație aprobate prin „PUZ Sector 3, București”, se observa ca la partea estică a terenului analizat este reprezentată o arteră de circulație fără a fi identificată denumirea acesteia.
- Caietul de profile stradale aferent documentației „PUZ Sector 3, București”, anexă la avizul Comisiei Tehnice de Circulație nr. 1626674/24.05.2018, prevede pentru acest tip de artere realizarea unui prospect de 12,00m lățime, compus din carosabil de 7,00m și trotuare de câte 1,50m fiecare, separate de carosabil prin zone verzi de 1,00m fiecare.

4. Concluzii și recomandări:

- Certificatul de Urbanism nr. 121/28.01.2020, eliberat de Primăria Sectorului 3, a fost emis pentru promovare PUD și pentru elaborarea documentației în vederea autorizării lucrărilor de construire. Documentațiile care se vor întocmi vor respecta reglementările de circulație aprobate.
- Datele conținute în prezentul Aviz tehnic de consultanță preliminară emis de D.G.U.A.T.-S.P.U. au un caracter informativ, fiind necesare corelării la scara teritoriului municipal a acțiunilor de realizare a obiectivelor de utilitate publică, conform HCGMB nr. 136 din 30.05.2002; informațiile sunt necesare în etapa preliminară de elaborare a documentației tehnice de specialitate în conformitate cu legislația în vigoare.
- Informații suplimentare se pot obține de la direcțiile și serviciile de urbanism ale Primăriei Municipiului București și ale Primăriei Sectorului 3.
- Avizul tehnic de consultanță preliminară de circulație a fost achitat cu chitanța Seria A 07 nr. 252607 din 03.09.2020, în valoare de 70,00 lei.

ARHITECT ȘEF AL
MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,
Arh. Ștefan Călin DUMITRAȘCU

ȘEF SERVICIU,
Elena BĂDOIU

Întocmit în 3 (trei) exemplare: ing. R. Gheorghe



Nr. 111939/09.06.2021

De acord
PRIMAR

ROBERT
NEHOIȘĂ



**Către,
Cabinet Primar**

Vă transmitem următoarele proiecte de hotărâre pentru a fi înaintate spre aprobare Consiliului Local Sector 3:

- "Imobil spații comerciale și alimentație publică – restaurant tip fast-food cu $RH_{propus} = P+1E$, pe un teren situat în Bulevardul Basarabia nr. 250, Sector 3";
- "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3";

Vă mulțumim pentru colaborare.

ARHITECT ȘEF,
arh. Ștefan Călin Dumitrașcu

Întocmit: arh. A. Rachieru - 2 ex.



Nr. Inreg. 155514/16.08.2021

de acord
PRIMAR
ROBERT
NEGOTIA

**Către,
CABINET PRIMAR**

Prin prezenta, vă înaintăm adresa societății PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L., înregistrată cu nr. 148190/04.08.2021, prin intermediul căreia au fost aduse completări în susținerea proiectului de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu $RH_{propus} = 4S+P+6E$, construcții anexe, pe un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 (provizoriu nr. 4A), Sector 3", proiect respins în Consiliul Local Sector 3 (C.L.S.3) în cadrul Ședințelor Ordinare din data de 28.07.2021, astfel vă rugăm reintroducerea acestuia pe ordinea de zi a Ședinței C.L.S.3.

Vă mulțumim pentru colaborare.

ARHITECT ȘEF,
arh. Ștefan Călin Dumitrescu

Întocmit: arh. A. Răchieru - 2 ex.

Primăria Sectorului 3 - Bucuresti



05.08.2021

21-148190-PS3

Nr.inreg.: 148190

Data inreg.: 04.08.2021

Ora inreg.: 09:49:29

Provenienta: PARKLAKE BUSINESS CENTRE SRL

Telefon: 0723466486

Email: LPOPA@SONAESIERRA.COM

Adresant: Primăria Sectorului 3 - București

Cuprins: Diverse urbanism - solicitare reintroducere PUD

Adresa: Bucuresti, strada

Adresa Lucrare: Bucuresti, strada Liviu Rebreanu, nr. 4 lot 2, sector. 3

Observatii:

Nr. File: 112

Termen de raspuns: 30 zile

Program de lucru

luni, marti, miercuri, vineri: 8:30 - 16:30,

joi: 8:30 - 18:30

Telefon

Biroul Relatii cu Publicul Calea Ducești nr. 191: 021/318 0323

Directia Generala Impozite si Taxe Locale Sector 3

-Sediul Sfanta Vineri nr. 32: 021/ 327 5145

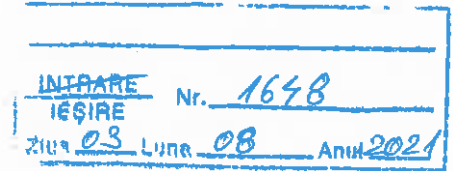
-Sediul Campia Libertatii nr. 36: 021/ 3247 195; 021/3247 196

-Sediul Lucretiu Patrascanu nr. 3-5: 021/ 3411 760

Catre Primaria Sectorului 3

Directia Urbanism - Documentatii PUD

Consiliul Local Sector 3



Subscrisa PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L, identificată prin CUI 38723870, cu sediul în Str. Liviu Rebreanu 4E, sector 3 București, în calitate de initiator al documentatiei P.U.D. înregistrată la Registratura PS3 sub Nr. 581184/10.11.2020.

Având în vedere că:

- Documentația P.U.D. sus-menționată a fost analizată în sedinta Consiliului Local al Sectorului 3 al Municipiului București din data de data de 28.07.2021, fiind respinsă, în opinia subscrisei, neîntemeiat, cu motivația nefundamentată în fapt că s-ar crea dificultăți în traficul auto și pietonal din zonă;
Prin Studiul de trafic elaborat de SC MODAL ROUTE SRL s-a analizat in detaliu capacitatea strazilor adiacente de a prelua traficul generat de noua investitie si atesta ca acestea pot suporta in limite normale cresterea numarului de autovehicule ca urmare a dării în folosință a construcției propuse spre avizare;

De asemenea documentația P.U.D. supusă aprobării are avizul Comisiei Tehnice de Circulație din cadrul PMB cu numarul 868/21.09.2020 si a urmat toti pasii legali de avizare, în conformitate cu prevederile legislatiei în vigoare.

În temeiul Art. 56 din Legea nr. 350 din 6 iunie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, prin prezenta vă rugăm să aveți amabilitatea de a reintroduce documentatia P.U.D. pentru terenul aflat în Str. Liviu Rebreanu nr. 4, lot 2 pe ordinea de zi a următoarei Comisiei tehnice de urbanism si amenajarea teritoriului, fond locativ si arhitectură precum si pe ordinea de zi a următoarei Sedinte a Consiliului Local Sector 3, spre a fi analizată cu celeritate, cu luarea în considerare a tuturor argumentelor din studiile de fundamentare ce sunt favorabile investitiei propuse.

Mandatar
Cristovao Rocha

A handwritten signature in blue ink, followed by a blue circular stamp. The stamp contains the text: 'SOCIETATEA', 'PARKLAKE BUSINESS CENTRE', 'S.R.L.', and 'BUCUREȘTI - ROMANIA'.



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
Direcția Transporturi

COMISIA TEHNICĂ DE CIRCULAȚIE
Nr. 18093/... 02-09-2020
Sep 0868

1879130

Către

S.C. DACRA STUDIO S.R.L.
Str. Argetoaia nr. 5, Mansardă, sectorul 2, București

În ședința extraordinară restrânsă a Comisiei Tehnice de Circulație din data de 08.09.2020 s-a dat acordul de principiu, din punct de vedere tehnic al circulației rutiere și pietonale, pentru documentația „P.U.D. – str. Liviu Rebreanu nr.4 – Lot 2, sectorul 3, București”, în conformitate cu Certificatul de Urbanism nr.121 din 28.01.2020 eliberat de Primăria Sectorului 3 București și planul anexat la aviz, cu condiția asigurării parcării în incintă, în conformitate cu prevederile HCGMB nr.66/2006.

Pentru avizul Comisiei Tehnice de Circulație veți reveni la următoarea fază de proiectare (D.T.A.C.), după aprobarea documentației P.U.D. și obținerea Hotărârii Consiliului Local Sector 3 București, fază la care veți prezenta un Studiu de Circulație privind impactul imobilului asupra traficului din zonă.

VICEPREȘEDINTE COMISIE

FILIP ATANASIU



Redactat: B.M. – 2 exemplare – 09.09.2020

M. Bacra





PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului
 Serviciul Proiecte Urbane

Nr. intrare PMB: 1879129/03.09.2020

Nr. ieșire PMB: 1879129/1550/868/2. 09.2020

Aviz tehnic de consultanță preliminară de circulație nr. 868/2.09.2020 Categoria A3 - "teritoriu urban", tip 4 - analiză prospectivă de trafic

Solicitant: S.C. DACRA STUDIO S.R.L.,
Strada Argetoiaia nr. 5, mansarda, sector 2, București
Solicita ridicarea avizului de la Registratura PMB.

Spre știință: Primăria Sectorului 3 al Municipiului București
Direcția de Urbanism și Amenajarea Teritoriului
București, Sector 3, Calea Dudești nr. 191

Amplasament: București, sector 3, Strada Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2 (NC 229410)

1. Situația existentă:

Amplasamentul cu adresa postala în București, Sector 3, Strada Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2 (NC 229410), care face obiectul prezentului Aviz tehnic de consultanță preliminară de circulație, delimitat/marcat pe planurile cadastrale anexate cererii adresate DGUAT - SPU nu este adiacent Strazii Liviu Rebreanu.

Conform planurilor cadastrale 1:500 și 1:2000 emise de OCPI în 02.07.2018 atasate cererii de aviz, lotul 2 din imobilul cu adresa postala Str. Liviu Rebreanu nr. 4 (NC 229410) este vecin, pe latura extrema de vest cu un drum de acces spre Strada Odobesti și Liviu Rebreanu. Din actele depuse în dosarul prin care se solicita prezentul aviz, nu reiese care este situația juridică a acestui drum de acces.

2. Palier de reglementare a dezvoltării urbane în teritoriul de referință conform documentațiilor existente/aprobate:

- Planul Urbanistic General (PUG) al Municipiului București, aprobat H.C.G.M.B. nr. 269/2000, prelungit cu H.C.G.M.B. nr. 877/12.12.2018;
- „PUZ Sector 3, București”, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019;

3. Prevederi generale și detalii de reglementare:

Prin reglementările PUG/PUZ sunt aprobate caracteristicile sistemului de circulație, obiectivele în palierul strategiei de dezvoltare urbană, precum și corelarea/corectarea profilelor funcționale ale arterelor de circulație, în scopul fluidizării



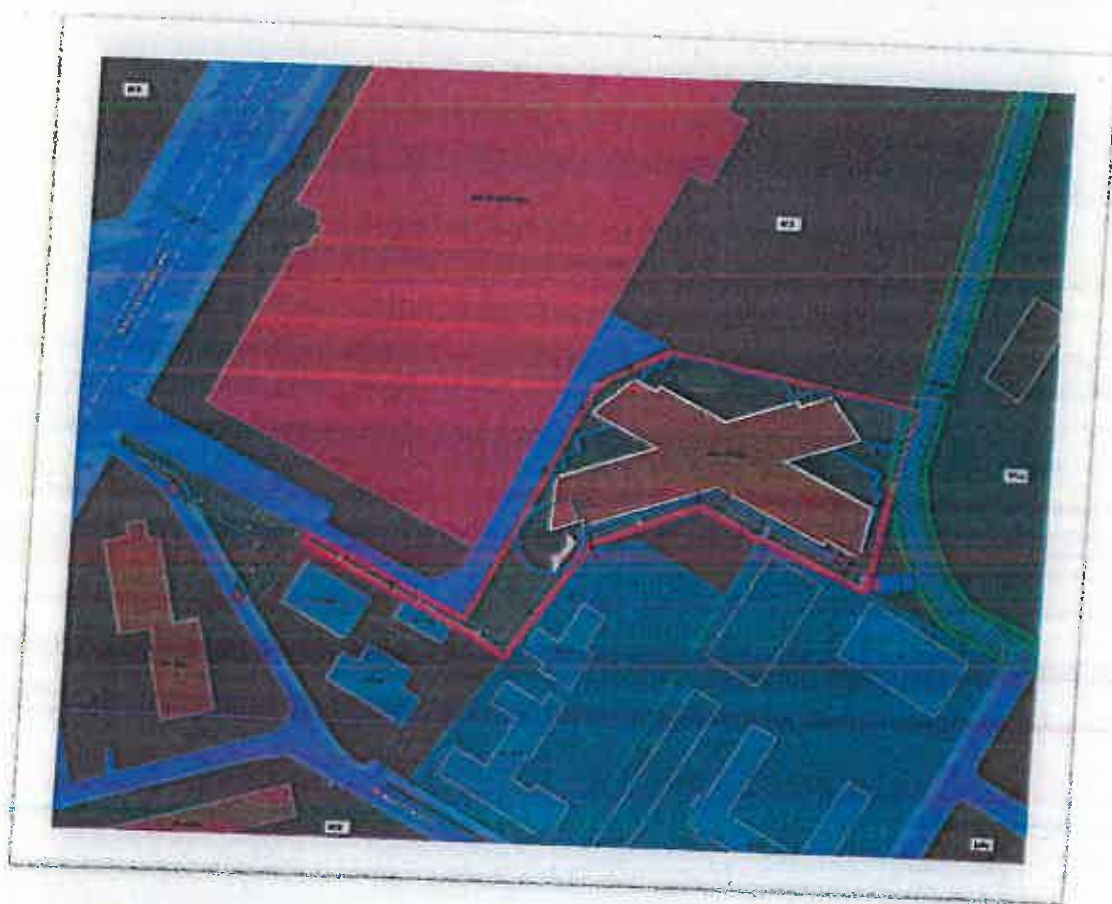
[Handwritten signature]

BENEFICIAR

SC PARK LAKE BUSINESS CENTER SRL

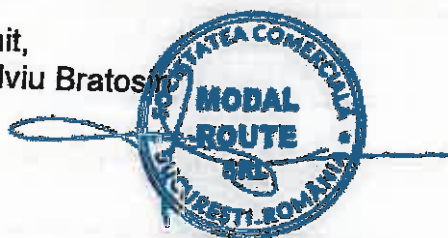
STUDIU DE TRAFIC/CIRCULATIE

PROIECT REZIDENTIAL DIN STR. LIVIU REBREANU, NR. 4A, (NC 229410), SECTOR 3
PENTRU FAZA PUD SI AUTORIZATIE DE CONSTRUIRE



Aprilie 2021

Întocmit,
Ing. Silviu Bratos



CUPRINS

1. INFORMATII GENERALE	3
1.1. Denumirea Obiectivului de Investitii.....	3
1.2. Amplasamentul Lucrarii.....	3
1.3. Beneficiarul Investitiei.....	3
1.4. Proiectant de Specialitate.....	3
1.5. Softul de Micromodelare Utilizat.....	3
1.6. Reperetele de Timp ale Investitiei.....	3
2. METODOLOGIA	3
2.1. Abordarea Studiului.....	3
2.2. Cadrul normativ si de reglementare.....	4
2.3. Terminologie.....	4
3. SITUATIA EXISTENTA	7
3.1. Incadrarea in Harta Localitatii.....	7
3.2. Limite si Suprafata Ocupate.....	7
3.3. Regimul Juridic.....	8
3.4. Vecinatati.....	8
3.5. Regimul economic.....	8
3.6. Regimul tehnic.....	8
3.7. Cai de Comunicatie, Accese.....	8
3.8. Reteaua Stradala, Fluxuri de Trafic Observate.....	8
3.8.1. Intersectia Bd. Camil Ressu - Str. Liviu Rebreanu.....	8
3.8.2. Intersectia Str. Liviu Rebreanu - Strada Odobesti(Sud).....	9
3.8.1. Intersectia Str. Liviu Rebreanu - Strada Odobesti(Nord).....	9
3.8.1. Intersectia Str. Liviu Rebreanu - Strada Campia Libertatii.....	9
3.8.1. Intersectia Str. Odobesti - Intrarea Odobesti.....	10
3.8.1. Intersectia Intrarea Odobesti.....	10
3.9. Reteaua de transport considerata in programul de microsimulare.....	12
4. DATE DE TRAFIC COLECTATE, ANALIZA TRAFICULUI	13
4.1. Ora de varf AM/PM.....	13
4.2. Valori de Trafic Recenzate la Ora de Varf AM - Reprezentare Grafica.....	14
4.3. Valori de Trafic Recenzate la Ora de Varf PM - Reprezentare Grafica.....	15
4.1. Valorile de trafic recenzate - Reprezentare Tabelara Detaliata.....	16
4.1.1. Int. Bd. Camil Ressu - Str. Liviu Rebreanu.....	16
4.1.2. Int. Str. Campia Libertatii - Str. Liviu Rebreanu.....	17
4.1.3. Accese Str. Liviu Rebreanu - Str. Odobesti Sud - Str. Odobesti Nord - Mall.....	18
4.1.4. Int. Str. Odobesti - Intrarea Odobesti.....	19
4.1.5. Int. Intrarea Odobesti.....	20
4.2. Ora de varf AM/PM.....	21
5. DESCRIEREA GENERALA A SITUATIEI PROIECTATE	22
5.1. Informatii generale privind investitia.....	22
5.2. Plan de Situatii.....	23
6. TRAFICUL GENERAT DE INVESTITIE	24
6.1. Traficul generat de Investitie - Operare la Capacitate.....	24
6.2. Distributia Traficului Generat de Investitie - Ipoteze de Calcul.....	25
7. PROGNOZA TRAFICULUI	25
7.1. Indicele de Motorizare.....	25
7.2. Influenta Proiectelor de Perspectiva.....	27
7.3. Coeficientii de Evolutie ai Traficului.....	28
8. SCENARIILE DE EVALUARE	29
8.1. Descrierea Scenariilor.....	29
8.2. Modelarea Scenariilor.....	29
8.2.1. Scenariul 1, FaraProiect, ora de varf AM.....	29
8.2.2. Scenariul 2, FaraProiect, ora de varf PM.....	30
8.2.3. Scenariul 3, CuProiect, ora de varf AM.....	31
8.2.4. Scenariul 4, CuProiect, ora de varf PM.....	32
	33

9. CONCLUZII	34
10. RECOMANDARI	35
11. ANEXE	0

1. INFORMATII GENERALE

1.1. Denumirea Obiectivului de Investiții

PROIECT REZIDENTIAL DIN STR. LIVIU REBREANU, NR. 4A, (NC 229410), SECTOR 3 PENTRU FAZA PUD SI AUTORIZATIE DE CONSTRUIRE

1.2. Amplasamentul Lucrării

Strada Liviu Rebreanu, nr. 4a, sector 3, Bucuresti

1.3. Beneficiarul Investitiei

S.C. PARK LAKE BUSINESS CENTER SA.

1.4. Proiectant de Specialitate

S.C. MODAL ROUTE S.R.L

1.5. Softul de Micromodelare Utilizat

Synchro Studio, Planning & Analysis Software, produs si distribuit de firma Trafficware

1.6. Reperetele de Timp ale Investitiei

Durata estimata de realizare a investitiei 24 luni

2. METODOLOGIA

2.1. Abordarea Studiului

Scopul prezentului studiu de trafic este de a analiza influenta traficului generat de obiectivul propus, asupra circulatiei generale pe strada Liviu Rebreanu si Str. Odobesti in zona studiata. Metodologia de lucru presupune realizarea activitatilor.

- Culegerea de date relevante pentru proiect:
 - Masurarea fluxurilor directionale de circulatie din intersecțiile influentate de proiect, timp de 3ore in jurul orei de varf AM/PM, in doua zile lucratoare neutre, din timpul saptamanii;
 - Inventarierea elementelor caracteristice ale rețelei stradale conexe proiectului: elemente geometrice, semnalizare rutiera verticala si orizontala, frecventa reala a transportului public, rutele folosite, statii, determinarea debitului maxim de serviciu inregistrat la orele de varf AM/PM;
- Analiza si descrierea rețelei stradale existente;
- Analiza si descrierea situatiei proiectate;
- Stabilirea si descrierea scenariilor analizate;
- Realizarea modelului de trafic, pentru rețeaua de transport conexas proiectului, in varianta cu si fara proiect;
- Realizarea simularilor si analiza critica in scenariile analizate (Cu/Fara Proiect) la diferite paliere de timp;
- Analiza comparativa a scenariilor analizate in variantele Cu/Fara Proiect;
- Concluzii si Recomandari, la finalul studiului.

2.2. Cadrul normativ si de reglementare

- PD 189-2012 - Normativ pentru determinarea capacitatii de circulatie si a nivelului de serviciu ale drumurilor;
- AND 584/2012 – Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacitatii portante si al capacitatii de circulatie;
- AND 600-2010 - Normativ privind amenajarea intersectiilor la nivel pe drumuri publice;
- SR 7348/2002 – Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacitatii de circulatie;
- STAS 10144/1 – 90 – Proiectarea strazilor – profile transversale;
- STAS 10144/5-89 – Calculul capacitatii de circulatie a strazilor;
- STAS 1848/2011 – Semnalizarea rutiera;
- STAS 4032/1992 – Tehnica traficului rutier – Terminologie;
- STAS 4032/2 – 1992 – Lucrari de drumuri – Terminologie;
- PD177 – Metodologia pentru stabilirea traficului de perspectiva;
- IND C242-93 – Normativ pentru elaborarea studiilor de circulatie din localitati si teritorii de influenta;
- IND C243-93 – Instructiuni tehnice pentru efectuarea de sondaje, recensaminte, masuratori si anchete de circulatie in localitati si teritorii de influenta ;
- Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitati urbane – MT Ordin nr. 49 /27 ian 1998
- Ordinul 49 al Ministrului Transportului, pentru aprobarea Normelor privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane.
- Traffic Engineering Handbook – editat de catre Institution of Transportation Engineering (I.T.E. – 5Th edition);
- Highway Capacity Manual 2010 – (HCM 2010);

2.3. Terminologie

- Capacitatea de circulatie – reprezinta numarul maxim de autovehicule care pot trece in unitatea de timp printr-o sectiune de drum sau banda de circulatie;
- Coeficient de echivalare a traficului – reprezinta coeficientul de transformare a traficului masurat de vehicule fizice dintr-o anumita categorie, in vehicule etalon;
- Coeficient de evolutie a traficului de perspectiva – este acel coeficient, care exprima evolutia de perspectiva a intensitatii traficului (orare sau medie zilnica anuala), fata de cea din anul de baza, care de regula se considera ca fiind anul cu cele mai recente date de recensamant;
- Flux de trafic – totalitatea curentilor de circulatie cu acelasi sens, care trec intr-un interval de timp dat, printr-o sectiune de drum;
- ICU (Intersection Capacity Utilization) – reprezinta gradul de saturare al intersectiei si este exprimat in procente (raportul debit/capacitate V/C);
- Intensitatea orara de varf – reprezinta numarul de vehicule etalon care pot trece printr-o sectiune de drum, intr-o ora conventionala de varf si care in decursul unui an poate fi depasit intr-un numar limitat de ore;
- Intarzierea – reprezinta timpul pierdut cand circulatia sau unul dintre elementele sale componente este stanjenita in desfasurarea sa de circumstante pe care nu le poate stapani. Este o masura a disconfortului soferului, frustrarii, consumului de combustibil si pierderii de timp. Intarzierea poate fi masurata pe teren sau estimata prin diverse modele matematice. Intarzierea este o masura complexa, dependenta de un numar de variabile, inclusiv calitatea progresiei, durata ciclului, raportul de verde si raportul V/C pentru directia de deplasare sau grupul de benzi in discutie;
- Nivelul de serviciu (LOS – Level Of Service) – reprezinta o estimare calitativa a conditiilor operationale de desfasurare a traficului, exprimate prin viteza de circulatie, durata deplasarii, libertatea de manevra, confortul si siguranta circulatiei. In practica se utilizeaza 6 niveluri de serviciu, notate cu litere de la A la F;

- Vehicul etalon – autovehicul, in general conventional, in care se transforma, prin echivalare conform coeficienti STAS 7348, diferitele vehicule care circula pe un drum si care foloseste ca unitate de referinta pentru dimensionarea si verificarea drumurilor din punct de vedere al capacitatii de circulatie si al capacitatii portante a sistemului rutier;
- Volum trafic – numarul maxim de vehicule care trec printr-o sectiune de drum intr-un interval de timp, in general mai mare de 24ore.
- Intarzierile medii de control si nivelul de serviciu (LOS – Level Of Service):

Nivelul de Serviciu – Intersectii Semaforizate		Nivelul de Serviciu – Intersectii Nesemaforizate	
Nivel de serviciu	Intârzieri de control (sec/veh)	Nivel de serviciu	Intârzieri de control (sec/veh)
A	<10	A	<10
B	10-20	B	10-15
C	20-35	C	15-25
D	35-55	D	25-35
E	55-80	E	35-50
F	>80	F	>50

- ICU si nivelul de serviciu (LOS – Level Of Service):

ICU	Level of Service
<55%	A
55% to 64%	B
64% to 73%	C
73% to 82%	D
82% to 91%	E
91% to 100%	F
100% to 109%	G
>109%	H

• Intensitatea Traficului – Incadrarea in Clasa Tehnica:

Caracteristicile traficului						
Clasa tehnică a drumului public	Denumirea intensității traficului	Intensitatea medie zilnică anuală	Intensitatea orară de calcul			Tipul drumului recomandat
		Exprimată în număr de vehicule				
		Etalon (autoturisme)	Efective (fizice)	Etalon (autoturisme)	Efective (fizice)	
0	1	2	3	4	5	6
I	Foarte intens	> 21.000	> 16.000	> 3.000	> 2.200	Autostrăzi sau drumuri expres
II	Intens	11.001-21.000	8.001-16.000	1.401-3.000	1.001-2.200	Drumuri expres sau drumuri cu patru benzi de circulație
III	Mediu	4.501-11.000	3.501-8.000	550-1.400	400-1.000	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Redus	1.000-4.500	750-3.500	100-550	75-400	
V	Foarte redus	< 1.000	< 750	< 100	< 75	Drumuri cu două benzi de circulație sau drumuri cu o bandă de circulație și platforme de încrucișare

• Nivelul de Serviciu - Descriere:

Nivel de serviciu	Descriere
A	Circulație fluentă fără cozi de așteptare, viteză liberă
B	Circulație fluentă fără cozi de așteptare, viteză mai redusă
C	Circulație acceptabilă, posibilitate formare cozi de așteptare, viteză mai redusă
D	Circulație dificilă, cozi de așteptare reduse, viteză redusă
E	Circulație dificilă, cozi de așteptare permanente, viteză redusă
F	Circulație dificilă, cozi de așteptare permanente, viteză redusă, opriri multiple

3. SITUATIA EXISTENTA

3.1. Incadrarea în Harta Localitatii

Terenul este situat în partea estica a intravilanului Municipiului Bucuresti:



3.2. Limite si Suprafata Ocupate

Terenul, în suprafata totala de 7659mp, are forma neregulata în plan, cu deschidere pe latura estica respectiv vestica la Intrarea Odobesti, respectiv Strada Odobesti :



3.3. Regimul Juridic

Terenul provine din dezmembrarea terenului initial în suprafață totală de 82.229 mp conform măsurătorile cadastrale (82.228,65mp conform actelor de proprietate), cu nr. cadastral 206262 (nr. cadastral vechi 8526), în baza documentației cadastrale avizată sub nr.5614/02.02.2017 de OCPI București – BCPI Sector 3, prin Inspector de cadastru Mădălina Hruza, notată în CF nr.206262 (CF vechi 55289) a loc. București, sector 3 cu Încheierea nr.6443/07.02.2017 elib. de OCPI București – BCPI Sector 3.

3.4. Vecinatati

- la nord: 229409 (teren aflat in proprietatea beneficiarului);
- la sud: se învecineaza cu terenurile N.C. 212905, N.C. 213758, N.C. 214277, N.C. 214276, N.C. 214275;
- la vest: 229409 (teren aflat in proprietatea beneficiarului);
- la est: 225531 (parc IOR).

3.5. Regimul economic

Terenul este liber de constructii.

3.6. Regimul tehnic

Conform PUZ Coordonator Sector 3 aprobat prin HCGMB Nr. 49 din data 30.01.2019, imobilul ce face subiectul acestei documentatii, este incadrat in:

- UTR M3 – Subzona mixta situate in afara limitelor zonei protejate, avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+4 niveluri si indicii urbanistici.

POT maxim = 60 %

CUT maxim = 2.5 mp. ADC/mp. teren

3.7. Cai de Comunicatie. Acces

Terenul studiat are deschidere pe latura estica respectiv vestica la Intrarea Odobesti, respectiv Strada Odobesti.

3.8. Reteaua Stradala. Fluxuri de Trafic Observate

3.8.1. Intersectia Bd. Camil Ressu - Str. Liviu Rebreanu

Fig.1 – Int C. Ressu – Str. Liviu Rebreanu



Fig.2 – Int C. Ressu – Str. Liviu Rebreanu



- La orele de varf circulatia se desfasoara cu formare de cozi temporare la semafor, intersectia preia si distribuie apx. 4500veh fizice/ 4600veh etalon

3.8.2. Intersectia Str. Liviu Rebreanu – Strada Odobesti(Sud)

Fig.3 – Str. Liviu Rebreanu – Odobesti(Sud)



Fig.4 – Str. Liviu Rebreanu – Odobesti(Sud)



3.8.1. Intersectia Str. Liviu Rebreanu – Strada Odobesti(Nord)

Fig.5 – Str. Liviu Rebreanu – Odobesti(Nord)



Fig.6 – Str. Liviu Rebreanu – Odobesti(Nord)



3.8.1. Intersectia Str. Liviu Rebreanu – Strada Campia Libertatii

Fig.7 – Str. Liviu Rebreanu – Campia Libertatii



Fig.8 – Str. Liviu Rebreanu – Campia Libertatii



- La orele de varf circulatia se desfasoara cu formare de cozi temporare la semafor, intersectia preia si distribuie apx. 3600veh fizice/ 3700veh etalon

3.8.1. Intersectia Str. Odobesti – Intrarea Odobesti

Fig.9 – Str. Odobesti – Intrarea Odobesti



Fig.10 – Str. Odobesti – Intrarea Odobesti



- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic lejer, intersectia preia si distribuie apx. 200veh fizice/ 250veh etalon

3.8.1. Intersectia Intrarea Odobesti

Fig.11 – Intersectia Intrarea Odobesti



Fig.12 – Intersectia Intrarea Odobesti



- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic lejer, intersectia preia si distribuie apx. 80veh fizice/ 100veh etalon

Bd. Camil Ressu

- In profil transversal, Bd. Camil Ressu, este prevazut cu trei benzi pe sens cu latimea de $3 \times 3.50 = 10.50\text{m}$, (strada de categorie I), cu circulatie bidirectionala, imbracaminte din beton asfaltic, semnalizare corespunzatoare cu marcaje orizontale si semnalizare verticala; Separat de partea carosabila, in zona mediana a bulevardului sunt amplasate doua cai de circulatie pentru tramvai cu latimea totala $l = 7\text{m}$;
- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic intens – (2600/2700 VehEt/ora);

Str. Liviu Rebreanu

- In profil transversal, Str. Liviu Rebreanu este prevazuta cu doua benzi pe sens cu latimea $2 \times 3.50 = 7\text{m}$, (strada de categorie II), imbracaminte din beton asfaltic, este semnalizata corespunzator cu marcaje orizontale si semnalizare verticala, si circulatie in ambele sensuri. Separat de partea carosabila, in zona mediana a bulevardului sunt amplasate doua cai de circulatie pentru tramvai cu latimea totala $l = 7\text{m}$;
- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic intens (2300/2400 VehEt/ora);

Str. Odobesti(Sud)

- In profil transversal, Str. Odobesti(Sud) are latimea partii carosabile de 6m, (strada de categoria II), imbracaminte din beton asfaltic, este semnalizata corespunzator cu marcaje orizontale si semnalizare verticala, si circulatie cu sens unic, spre Str. Liviu Rebreanu.
- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic redus (150/200 VehEt/ora);

Str. Odobesti(Nord)

- In profil transversal, Str. Odobesti(Nord) are latimea partii carosabile de 3.50m, (strada de categorie IV), imbracaminte din beton asfaltic, este semnalizata corespunzator cu marcaje orizontale si semnalizare verticala, si circulatie cu sens unic dinspre Str. Liviu Rebreanu;
- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic redus (80/100 VehEt/ora);

Str. Odobesti/ Intrarea Odobesti

- In profil transversal, Str. Odobesti(Nord) are latimea partii carosabile de 6.00m, (strada de categoria III), imbracaminte din beton asfaltic, este semnalizata corespunzator cu marcaje orizontale si semnalizare verticala, si circulatie in ambele sensuri;
- La orele de varf circulatia se desfasoara in conditii de trafic redus (150/200 VehEt/ora);

3.9. Reteaua de transport considerata in programul de microsimulare

Fig.13 – Reteaua de transport utilizata in analiza traficului



4. DATE DE TRAFIC COLECTATE, ANALIZA TRAFICULUI

Masuratorile de trafic efectuate de proiectant pentru aria de influenta a proiectului au constat in masurarea fluxurilor de circulatie din intersectiile studiate, si centralizarea acestora la birou pe categorii de vehicule si pe curenti de trafic.

Contorizarea fluxurilor de circulatie s-a realizat timp de 3ore in jurul orei de varf de dimineata si de dupa-amiaza (AM/PM), in doua zile lucratoare din timpul saptamanii si anume in data de Luni si Marti – 19 – 20.04.2021.

Contorizarea fluxurilor de trafic s-a realizat in urmatoarele intersectii:

- Intersectia Bd. Camil Ressu – Str. Liviu Rebreanu;
- Intersectia Str. Liviu Rebreanu – Str. Odobesti(Sud);
- Intersectia Str. Liviu Rebreanu – Str. Odobesti(Nord);
- Accesele In/Out – Mall Park Lake;
- Intersectia Str. Liviu Rebreanu – Str. Campia Libertatii;
- Intersectia Str. Odobesti – Intrarea Odobesti;
- Intersectia Intrarea Odobesti

4.1. Ora de varf AM/PM

In urma centralizarii datelor de trafic recenzate in intersectiile studiate, au rezultat:

- Ora de varf de dimineata este intre orele 07:00 – 08:00, iar ora de varf de dupa - amiaza este intre orele 17:00 – 18:00;

4.2. Valori de Trafic Recenzate la Ora de Varf AM – Reprezentare Grafica

Fig.14 – Valori de Trafic recenzate la ora de varf AM – An baza 2021



4.3. Valori de Trafic Recenzate la Ora de Varf PM – Reprezentare Grafica

Fig.15 – Valori de Trafic recenzate la ora de varf PM – An baza 2021



4.1. Valorile de trafic recenzate – Reprezentare Tabelara Detaliata

4.1.1. Int. Bd. Camil Ressu – Str. Liviu Rebreanu

Intersectie	Acetia	Directia	Interval orar	Autoturisme	Microbuze	Camioane	Autocamion cu 2 osi	Autocamion cu 3 si 4 osi	Autovehicule afectate	Autobuze	Total vehicule si bicic	Total vehicule si bicic	
Int. Camil Ressu/Rebreanu East	Acetia Rebreanu East (R-E)	Strada pe Camil Ressu (R-E)	07:00 - 08:00	62	1	1	2	0	0	0	66	69	
			08:00 - 09:00	76	1	2	1	0	0	0	80	82	
			09:00 - 10:00	33	0	6	2	0	0	0	40	43	
			17:00 - 18:00	46	0	2	6	0	0	0	47	47	
			18:00 - 19:00	45	0	2	0	0	0	0	47	47	
		19:00 - 20:00	61	1	0	0	1	0	0	63	65		
		07:00 - 08:00	406	2	14	18	0	0	0	424	451		
		08:00 - 09:00	410	6	6	10	0	0	0	424	451		
		09:00 - 10:00	374	3	29	16	3	0	0	424	451		
		17:00 - 18:00	430	3	16	6	0	0	0	454	462		
	18:00 - 19:00	399	1	18	8	0	0	0	425	438			
	19:00 - 20:00	378	2	6	6	0	0	0	391	399			
	Acetia Camil Ressu (R-E)	Strada pe Camil Ressu (R-E)	07:00 - 08:00	21	0	1	0	0	0	22	22		
			08:00 - 09:00	36	2	2	0	0	0	40	40		
			09:00 - 10:00	33	6	2	2	0	0	0	42	46	
			17:00 - 18:00	31	3	0	2	0	0	0	37	42	
			18:00 - 19:00	39	3	1	0	0	0	0	43	43	
		19:00 - 20:00	41	3	0	0	0	0	0	44	44		
		07:00 - 08:00	76	0	1	2	0	0	0	79	82		
		08:00 - 09:00	144	0	3	0	0	0	0	147	147		
		09:00 - 10:00	86	1	6	1	2	0	0	95	100		
		17:00 - 18:00	106	0	2	0	0	0	0	108	108		
	18:00 - 19:00	134	0	4	1	0	0	0	139	141			
	19:00 - 20:00	114	0	2	4	0	0	0	120	126			
	Acetia Liviu Rebreanu (R-E)	Strada pe Liviu Rebreanu (R-E)	07:00 - 08:00	1292	6	60	4	1	0	3	1364	1375	
			08:00 - 09:00	1163	3	42	8	0	0	1	1217	1231	
			09:00 - 10:00	1020	3	33	11	0	0	2	1069	1089	
			17:00 - 18:00	941	6	49	7	0	0	1	994	1000	
			18:00 - 19:00	830	7	30	1	0	0	0	868	870	
		19:00 - 20:00	866	7	21	4	0	0	2	898	898		
		Acetia Camil Ressu (R-E)	Strada pe Liviu Rebreanu (R-E)	07:00 - 08:00	71	1	2	4	0	0	78	81	
				08:00 - 09:00	62	0	8	2	6	0	1	78	81
				09:00 - 10:00	67	0	1	4	0	0	1	73	77
				17:00 - 18:00	65	0	1	2	0	0	0	68	71
	18:00 - 19:00			134	0	6	0	0	0	0	140	140	
	19:00 - 20:00		122	0	1	0	0	0	0	123	129		
	07:00 - 08:00		69	1	3	6	0	0	0	79	83		
	08:00 - 09:00		86	0	6	3	0	0	0	95	100		
	09:00 - 10:00		78	0	6	4	0	0	0	84	88		
	17:00 - 18:00		163	0	6	7	0	0	0	176	179		
	18:00 - 19:00	206	0	3	2	0	0	0	211	214			
	19:00 - 20:00	211	0	2	0	0	0	0	213	219			
	Acetia Liviu Rebreanu (R-E)	Strada pe Camil Ressu (R-E)	07:00 - 08:00	70	2	7	1	0	0	80	84		
			08:00 - 09:00	67	0	8	2	0	0	0	77	78	
			09:00 - 10:00	64	0	4	4	0	0	0	72	76	
			17:00 - 18:00	111	3	7	3	0	0	0	124	128	
			18:00 - 19:00	118	0	4	3	0	0	0	125	130	
		19:00 - 20:00	78	0	1	0	0	0	0	79	79		
		Acetia Camil Ressu (R-E)	Strada pe Liviu Rebreanu (R-E)	07:00 - 08:00	306	6	43	9	0	0	364	370	
				08:00 - 09:00	618	3	63	16	0	0	0	697	712
				09:00 - 10:00	446	4	38	26	0	0	0	514	528
				17:00 - 18:00	636	2	36	6	0	0	0	680	696
	18:00 - 19:00			492	2	23	6	0	0	0	523	532	
	19:00 - 20:00		430	1	28	3	0	0	0	462	471		
	Acetia Camil Ressu (R-E)		Strada pe Camil Ressu (R-E)	07:00 - 08:00	333	0	13	8	0	0	354	368	
				08:00 - 09:00	274	1	3	4	0	0	5	282	292
				09:00 - 10:00	273	0	19	6	0	0	0	298	307
				17:00 - 18:00	304	3	7	2	0	0	4	314	322
		18:00 - 19:00		206	0	6	5	0	0	4	215	224	
		19:00 - 20:00	202	0	9	3	0	0	4	214	224		
		Acetia Camil Ressu (R-E)	Strada pe Liviu Rebreanu (R-E)	07:00 - 08:00	346	4	16	7	0	0	367	374	
				08:00 - 09:00	396	6	37	14	0	0	6	459	462
				09:00 - 10:00	320	3	33	7	0	0	4	367	384
				17:00 - 18:00	463	4	25	2	0	0	1	495	511
	18:00 - 19:00			468	4	17	2	0	0	4	485	494	
	19:00 - 20:00		442	2	9	0	0	0	5	459	468		
	Acetia Camil Ressu (R-E)		Strada pe Camil Ressu (R-E)	07:00 - 08:00	637	17	46	23	0	0	723	752	
				08:00 - 09:00	666	9	60	20	0	1	6	762	794
				09:00 - 10:00	603	6	63	20	1	0	6	698	727
				17:00 - 18:00	676	16	36	12	3	0	2	733	754
		18:00 - 19:00		880	16	26	8	1	0	4	929	956	
		19:00 - 20:00	897	7	37	8	0	0	6	958	976		
		Acetia Camil Ressu (R-E)	Strada pe Liviu Rebreanu (R-E)	07:00 - 08:00	28	4	1	1	0	0	34	39	
				08:00 - 09:00	37	0	2	2	0	0	0	41	44
				09:00 - 10:00	22	0	2	0	0	0	1	25	27
				17:00 - 18:00	68	0	2	0	0	0	0	70	73
	18:00 - 19:00			73	3	1	1	0	0	0	78	80	
	19:00 - 20:00		71	0	2	1	0	0	0	74	76		
	TOTAL INTERSECTIE			07:00 - 08:00	6908	44	211	66	1	0	22	4348	4528
			08:00 - 09:00	4013	29	234	81	6	1	17	4380	4537	
			09:00 - 10:00	3398	26	241	104	6	0	21	3796	3992	
			17:00 - 18:00	4241	42	182	49	3	0	14	4330	4528	
		18:00 - 19:00	4013	36	198	38	1	0	12	4239	4316		
	19:00 - 20:00	3692	23	118	26	1	0	17	4078	4148			

4.1.2. Int. Str. Campia Libertatii – Str. Liviu Rebreanu

Intersecție	Acces	Strada	Interval orar	Autoturisme	Microbuze	Camioneta	Autocamion cu 2 ochi	Autocamion cu 3 și 4 ochi	Autovehicule asistate	Autobus	Total vehicule simplu	Total vehicule mixte
Int. L. Str. Șoseaua-Campia Libertatii	Acces Liviu Rebreanu (E-V)	Strada pe Liviu Rebreanu (E-V)	07:00 - 08:00	625	14	18	16	0	1	5	679	712
			08:00 - 09:00	638	8	26	10	0	6	688	712	
			09:00 - 10:00	530	6	37	17	1	7	597	635	
			17:00 - 18:00	683	9	18	7	0	4	691	698	
			18:00 - 19:00	494	4	9	6	0	5	518	535	
			19:00 - 20:00	458	4	12	3	0	4	479	490	
		07:00 - 08:00	740	7	15	4	0	1	779	886		
		08:00 - 09:00	491	2	70	4	0	4	571	583		
		09:00 - 10:00	546	5	27	5	0	7	590	608		
		17:00 - 18:00	287	0	13	7	1	0	424	445		
		18:00 - 19:00	637	0	13	2	0	5	657	688		
		19:00 - 20:00	381	2	13	2	0	6	404	416		
	Acces Campia Libertatii (E-V)	Strada pe Liviu Rebreanu (E-E)	07:00 - 08:00	333	0	23	0	0	8	364	376	
			08:00 - 09:00	394	0	20	1	0	8	423	437	
			09:00 - 10:00	304	0	24	0	0	7	335	345	
			17:00 - 18:00	687	0	26	0	0	5	738	841	
			18:00 - 19:00	858	0	23	0	0	7	888	899	
			19:00 - 20:00	783	0	13	0	0	9	805	819	
		Drumule pe Liviu Rebreanu (E-V)	07:00 - 08:00	385	4	32	4	0	4	426	434	
			08:00 - 09:00	426	3	30	2	0	0	461	464	
			09:00 - 10:00	383	3	30	1	0	0	417	419	
			17:00 - 18:00	508	6	20	2	0	0	537	540	
			18:00 - 19:00	473	2	16	1	0	0	492	494	
			19:00 - 20:00	490	1	22	0	0	0	513	513	
	Acces Liviu Rebreanu (E-E)	Strada pe Campia Libertatii (E-V)	07:00 - 08:00	244	4	14	3	0	0	261	267	
			08:00 - 09:00	287	2	9	2	0	0	300	309	
			09:00 - 10:00	285	5	25	3	0	1	319	325	
			17:00 - 18:00	324	2	7	6	0	0	340	352	
			18:00 - 19:00	311	3	11	2	0	0	327	330	
			19:00 - 20:00	303	2	7	1	0	0	313	315	
		Strada pe Liviu Rebreanu (E-E)	07:00 - 08:00	548	3	48	7	0	1	618	641	
			08:00 - 09:00	585	1	50	24	0	0	665	709	
			09:00 - 10:00	491	2	70	4	0	4	571	583	
			17:00 - 18:00	634	2	47	1	0	0	727	719	
			18:00 - 19:00	545	3	34	2	0	4	588	597	
			19:00 - 20:00	637	0	13	2	1	5	658	670	
	TOTAL INTERSECȚIE	Acces Liviu Rebreanu (N-V)	Strada pe Liviu Rebreanu (N-V)	07:00 - 08:00	41	0	2	1	0	0	45	49
				08:00 - 09:00	59	1	9	2	0	0	71	74
				09:00 - 10:00	46	0	10	2	0	0	58	61
				17:00 - 18:00	136	5	4	1	0	0	142	145
				18:00 - 19:00	143	0	1	0	0	0	144	144
				19:00 - 20:00	146	0	1	2	0	0	149	152
		07:00 - 08:00	2913	32	153	36	0	4	3171	3285		
		08:00 - 09:00	2880	17	214	45	0	0	3178	3281		
		09:00 - 10:00	2585	20	223	32	1	0	2887	2976		
		17:00 - 18:00	2636	16	120	26	1	0	2801	2911		
		18:00 - 19:00	3491	12	107	13	0	0	3614	3665		
		19:00 - 20:00	3198	9	81	10	1	0	3321	3374		

4.1.3. Accese Str. Liviu Rebreanu – Str. Odobesti Sud – Str. Odobesti Nord - Mall

Acces	Robile	Interval orar	Autobuzolare	Microbuza	Carașanșia	Autocamioane cu 2 osi	Autocamioane cu 3 și 4 osi	Autocamioane articulate	Autobuze	Total vehicule fizice	Total vehicule echivate
Str. Liviu Rebreanu - Odobesti Sud - Mall	Acces Rebreanu (SUO)	Deschis pe Str. Odobesti Nord (N-E)	07:00 - 08:00	24		4				28	28
			08:00 - 09:00	92		4				96	96
			09:00 - 10:00	88		2				90	90
			17:00 - 18:00	72		4				76	76
			18:00 - 19:00	76		8				84	84
			19:00 - 20:00	96		2				98	98
		Deschis către Mall Rampa A (S-E)	07:00 - 08:00	20		2				22	22
			08:00 - 09:00	88		6				102	102
			09:00 - 10:00	200		12				212	212
			17:00 - 18:00	281		16				297	297
			18:00 - 19:00	405		14				419	419
			19:00 - 20:00	295		10				305	305
		Deschis către Mall Rampa B (S-E)	07:00 - 08:00	15		1				16	16
			08:00 - 09:00	32		2				34	34
			09:00 - 10:00	87		6				93	93
			17:00 - 18:00	89		6				95	95
			18:00 - 19:00	113		8				121	121
			19:00 - 20:00	117		8				125	125
	Acces Odobesti Sud (SUO)	Deschis pe Rebreanu (E-N)	07:00 - 08:00	124	2	4	3	0	0	133	145
			08:00 - 09:00	203	2	6	2	0	0	213	216
			09:00 - 10:00	81	2	2	0	0	0	85	85
			17:00 - 18:00	87	2	2	0	0	0	91	93
			18:00 - 19:00	92	4	1	0	0	0	97	97
			19:00 - 20:00	55	2	0	0	0	0	57	57
	Acces Mall Rebreanu (SUO)	Deschis pe Rebreanu (E-N)	07:00 - 08:00	6		1				7	7
			08:00 - 09:00	2		2				4	4
			09:00 - 10:00	13		4				17	17
			17:00 - 18:00	80		3				83	83
			18:00 - 19:00	83		2				85	85
			19:00 - 20:00	118		5				123	123
	Acces Mall Rebreanu C (SUO)	Deschis pe Rebreanu (E-N)	07:00 - 08:00	8		4				12	12
			08:00 - 09:00	7		12				19	19
			09:00 - 10:00	31		10				41	41
			17:00 - 18:00	187	1	8	0	0	0	196	197
			18:00 - 19:00	218	0	4	1	0	0	223	225
			19:00 - 20:00	252	3	5	0	0	0	258	258
TOTAL		07:00 - 08:00	295	2	15	2	0	0	312	329	
		08:00 - 09:00	432	2	32	2	0	0	468	471	
		09:00 - 10:00	480	2	36	0	0	0	518	518	
		17:00 - 18:00	725	4	37	6	0	0	784	794	
		18:00 - 19:00	987	4	37	1	0	0	1029	1031	
	19:00 - 20:00	933	2	31	0	0	0	966	966		

4.1.4. Int. Str. Odobesti – Intrarea Odobesti

Intersecție	Acoper	Relație	Interval orar	Autobuzulose	Microbuze	Camionete	Autocamioane cu 2 sau	Autocamioane cu 3 și 4 axă	Autovehicule articulate	Autobuze	Total vehicule fizice	Total vehicule echivalente	
Int. Str. Odobesti – Intrarea Odobesti	Acoper Str. Odobesti (E-S)	Intrare pe Str. Odobesti (E-S)	07:00 - 08:00	108		8					116	116	
			08:00 - 09:00	124		10					134	134	
			09:00 - 10:00	60		8						68	68
			17:00 - 18:00	60		4						62	62
			18:00 - 19:00	60		3						63	63
		19:00 - 20:00	68		2						63	63	
		Dreapta pe Str. Odobesti (E-S)	07:00 - 08:00	4		2						70	70
			08:00 - 09:00	6		0						6	6
			09:00 - 10:00	8		1						6	6
			17:00 - 18:00	12		2						9	9
	18:00 - 19:00		10		1						14	14	
	19:00 - 20:00	16		1						11	11		
	Acoper Intrarea Odobesti (N-E)	Intrare pe Str. Odobesti (N-E)	07:00 - 08:00	8		1						17	17
			08:00 - 09:00	12		2						9	9
			09:00 - 10:00	16		4						14	14
			17:00 - 18:00	20		3						20	20
			18:00 - 19:00	16		2						23	23
		19:00 - 20:00	40		1						18	18	
		Dreapta pe Str. Odobesti (N-E)	07:00 - 08:00	16		2						41	41
			08:00 - 09:00	32		1						18	18
			09:00 - 10:00	24		1						33	33
			17:00 - 18:00	28		3						25	25
	18:00 - 19:00		24		2						31	31	
	19:00 - 20:00	44		2						26	26		
	Acoper Str. Odobesti (N-E)	Intrare pe Str. Odobesti (N-E)	07:00 - 08:00	8		1						46	46
			08:00 - 09:00	8		2						9	9
			09:00 - 10:00	28		2						10	10
			17:00 - 18:00	20		2						30	30
			18:00 - 19:00	16		1						32	32
		19:00 - 20:00	20		1						17	17	
		Dreapta pe Str. Odobesti (N-E)	07:00 - 08:00	12		1						21	21
			08:00 - 09:00	28		1						13	13
			09:00 - 10:00	52		2						29	29
			17:00 - 18:00	68		2						54	54
	18:00 - 19:00		52		1						64	64	
	19:00 - 20:00	40		1						53	53		
TOTAL INTERSECȚIE			07:00 - 08:00	156	0	15	0	0	0	0	41	41	
			08:00 - 09:00	210	0	16	0	0	0	0	171	171	
			09:00 - 10:00	188	0	18	0	0	0	0	226	226	
			17:00 - 18:00	230	0	20	0	0	0	0	206	206	
			18:00 - 19:00	178	0	10	0	0	0	0	264	264	
			19:00 - 20:00	228	0	8	0	0	0	0	188	188	
										236	236		

4.1.5. Int. Intrarea Odobesti

Intersecție	Apoca	Relata	Interval/ orar	Autoturisme	Microbuze	Carulofole	Autocamion cu 2 axi	Autocamion cu 3 si 4 axi	Autovehicule anticele	Autobuze	Total Vehicule Bicicla	Total vehicule etalon
Int. Săliștea-Căminul/Lăcășuș Odobesti	Autocamion cu 2 axi (E-V)	Stație pe intrarea Odobesti (E-V)	07:00 - 08:00	12		2					14	14
			08:00 - 09:00	8		2					10	10
			09:00 - 10:00	8		1					9	9
			16:00 - 17:00	6		3					9	9
			17:00 - 18:00	4		2					6	6
			18:00 - 19:00	12		1					13	13
		Eșapto pe intrarea Odobesti (E-E)	07:00 - 08:00	4		1					5	5
			08:00 - 09:00	8		2					10	10
			09:00 - 10:00	6		0					6	6
			16:00 - 17:00	6		2					8	8
			17:00 - 18:00	8		2					10	10
			18:00 - 19:00	4		1					5	5
	Autocamion cu 3 si 4 axi (E-E)	Stație pe intrarea Odobesti (E-E)	07:00 - 08:00	2		0					2	2
			08:00 - 09:00	4		1					5	5
			09:00 - 10:00	12		3					15	15
			17:00 - 18:00	20		4					24	24
			18:00 - 19:00	20		5					25	25
			19:00 - 20:00	24		4					28	28
		Eșapto pe intrarea Odobesti (E-V)	07:00 - 08:00	8		2					10	10
			08:00 - 09:00	4		3					7	7
			09:00 - 10:00	4		4					8	8
			17:00 - 18:00	10		6					16	16
			18:00 - 19:00	8		2					10	10
			19:00 - 20:00	4		1					5	5
	Autocamion cu 2 axi (E-E)	Stație pe intrarea Odobesti (E-E)	07:00 - 08:00	12		0					12	12
			08:00 - 09:00	12		0					12	12
			09:00 - 10:00	4		1					5	5
			17:00 - 18:00	12		0					12	12
			18:00 - 19:00	8		2					10	10
			19:00 - 20:00	16		4					20	20
		Eșapto pe intrarea Odobesti (E-V)	07:00 - 08:00	18		2					20	20
			08:00 - 09:00	10		4					14	14
			09:00 - 10:00	20		6					26	26
			17:00 - 18:00	18		2					20	20
			18:00 - 19:00	10		1					11	11
			19:00 - 20:00	24		4					28	28
	TOTAL INTERSECȚIE	07:00 - 08:00	54	0	12	0	0	0	0	66	66	
		08:00 - 09:00	46	0	20	0	0	0	0	66	66	
		09:00 - 10:00	54	0	15	0	0	0	0	69	69	
		17:00 - 18:00	72	0	23	0	0	0	0	95	95	
		18:00 - 19:00	58	0	14	0	0	0	0	72	72	
		19:00 - 20:00	84	0	15	0	0	0	0	99	99	

4.2. Ora de varf AM/PM

In urma centralizarii datelor de trafic recenzate in intersectiile studiate, au rezultat:

- Ora de varf de dimineata este intre orele 07:00 – 08:00, iar ora de varf de dupa - amiaza este intre orele 17:00 – 18:00;
- Totalul deplasarilor inregistrate (ora de varf) pe accese in Intersectia Camil Ressu – Liviu Rebreanu:

Int. Camil Ressu-Liviu Rebreanu	Acces Ramnacu Sarat (SUD)	07:00 - 08:00	Total pe Acces [veh/ora]/[vehEt/ora]	530	560
		08:00 - 09:00		550	567
	09:00 - 10:00	506	539		
	17:00 - 18:00	528	530		
	18:00 - 19:00	528	528		
	19:00 - 20:00	498	497		
	07:00 - 08:00	1522	1545		
	08:00 - 09:00	1432	1458		
	09:00 - 10:00	1227	1259		
	17:00 - 18:00	1222	1239		
	18:00 - 19:00	1146	1149		
	19:00 - 20:00	1132	1147		
	07:00 - 08:00	1107	1152		
	08:00 - 09:00	1150	1194		
	09:00 - 10:00	972	1047		
	17:00 - 18:00	1254	1283		
	18:00 - 19:00	1079	1108		
	19:00 - 20:00	972	987		
	07:00 - 08:00	1204	1269		
	08:00 - 09:00	1248	1320		
	09:00 - 10:00	1050	1047		
	17:00 - 18:00	1516	1557		
	18:00 - 19:00	1498	1530		
	19:00 - 20:00	1487	1517		
	07:00 - 08:00	4263	4525		
	08:00 - 09:00	4030	4307		
	09:00 - 10:00	3795	3999		
	17:00 - 18:00	4386	4599		
	18:00 - 19:00	4239	4318		
	19:00 - 20:00	4078	4148		

- Totalul deplasarilor inregistrate (ora de varf) pe accese in Intersectia Liviu Rebreanu – Campia Libertatii:

Int. Liviu Rebreanu-Campia Libertatii	Acces Liviu Rebreanu (EST)	07:00 - 08:00	Total pe Acces [veh/ora]/[vehEt/ora]	1458	1519
		08:00 - 09:00		1259	1295
	09:00 - 10:00	2187	1243		
	17:00 - 18:00	1052	1093		
	18:00 - 19:00	1175	1202		
	19:00 - 20:00	883	896		
	07:00 - 08:00	790	810		
	08:00 - 09:00	884	901		
	09:00 - 10:00	752	764		
	17:00 - 18:00	1373	1381		
	18:00 - 19:00	1380	1382		
	19:00 - 20:00	1318	1323		
	07:00 - 08:00	923	957		
	08:00 - 09:00	1096	1090		
	09:00 - 10:00	848	869		
	17:00 - 18:00	1183	1204		
	18:00 - 19:00	1059	1072		
	19:00 - 20:00	1120	1137		
	07:00 - 08:00	3121	3285		
	08:00 - 09:00	3179	3281		
	09:00 - 10:00	2887	2976		
	17:00 - 18:00	3521	3673		
	18:00 - 19:00	3614	3655		
	19:00 - 20:00	3321	3374		

- Totalul deplasarilor inregistrate (ora de varf) pe accese in Intersectia Str. Odobesti – Intrarea Odobesti:

Int. Str. Odobesti-Intrarea Odobesti	Acces Str. Odobesti (EST)	07:00 - 08:00	Total pe Acces [veh/ora]/[vehEt/ora]	122	122
		08:00 - 09:00		140	140
	09:00 - 10:00	77	77		
	17:00 - 18:00	105	106		
	18:00 - 19:00	74	74		
	19:00 - 20:00	87	87		
	07:00 - 08:00	27	27		
	08:00 - 09:00	47	47		
	09:00 - 10:00	45	45		
	17:00 - 18:00	54	54		
	18:00 - 19:00	44	44		
	19:00 - 20:00	87	87		
	07:00 - 08:00	22	22		
	08:00 - 09:00	39	39		
	17:00 - 18:00	84	84		
	18:00 - 19:00	84	84		
	19:00 - 20:00	79	79		
	07:00 - 08:00	62	62		
	08:00 - 09:00	171	171		
	09:00 - 10:00	225	228		
	17:00 - 18:00	205	205		
	18:00 - 19:00	188	188		
	19:00 - 20:00	236	236		

• Totalul deplasărilor înregistrate (ora de vârf) pe accese în Intersecția Intrarea Odobesti:

Int. Intrarea Odobesti - Intrarea Odobesti	Acces Intrarea Odobesti (SUD)	07:00 - 08:00	Total pe Acces [veh/ora]/[vehEt/ora]	19	19
		08:00 - 09:00		20	20
	09:00 - 10:00	15	15	15	15
	17:00 - 18:00	17	17	17	17
	18:00 - 19:00	16	16	16	16
	19:00 - 20:00	18	18	18	18
	07:00 - 08:00	12	12	12	12
	08:00 - 09:00	12	12	12	12
	09:00 - 10:00	23	23	23	23
	17:00 - 18:00	40	40	40	40
	18:00 - 19:00	35	35	35	35
	19:00 - 20:00	33	33	33	33
	07:00 - 08:00	36	36	36	36
	08:00 - 09:00	34	34	34	34
	09:00 - 10:00	31	31	31	31
	17:00 - 18:00	36	36	36	36
	18:00 - 19:00	21	21	21	21
	19:00 - 20:00	48	48	48	48
	07:00 - 08:00	67	67	67	67
	08:00 - 09:00	66	66	66	66
	09:00 - 10:00	69	69	69	69
	17:00 - 18:00	69	69	69	69
	18:00 - 19:00	72	72	72	72
	19:00 - 20:00	99	99	99	99

5. DESCRIEREA GENERALA A SITUATIEI PROIECTATE

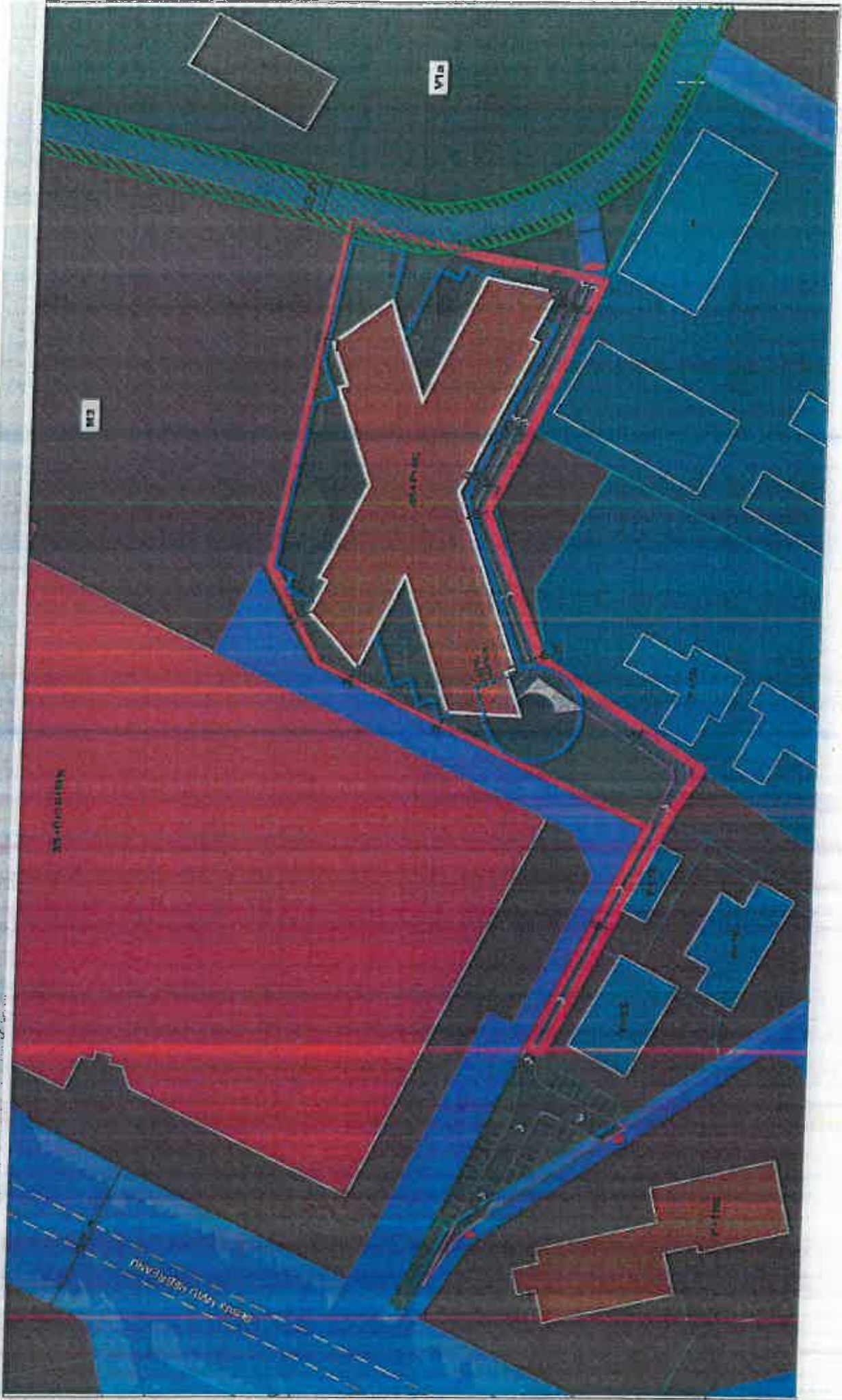
5.1. Informații generale privind investiția

Proiectul constă în construirea unui imobil cu funcțiunea de locuințe colective cu regim de înălțime 4S+ P+6E+ Etnhic.

Ansamblul rezidențial va fi prevăzut cu două drumuri de acces cu lățimea de 4m și respectiv 5.50m:

- drumul de acces cu lățimea de 4m se va realiza cu sens unic în prelungirea străzii Odobesti (Nord) cu legătura în Str. Liviu Rebreanu;
 - drumul de acces cu lățimea de 5.50m se va realiza cu sens bidirecțional cu legătura în intrarea Odobesti și va permite circulația către/dinspre ansamblul rezidențial prin intermediul rețelei de străzi existente în Bd. Camil Răssu sau Str. Liviu Rebreanu;
- Se vor asigura în incinta proprietății un număr de aproximativ 260 locuri de parcare

5.2. Plan de Situatje



6. TRAFICUL GENERAT DE INVESTITIE

6.1. Traficul generat de Investitie – Operare la Capacitate

Conform planului de arhitectura pus la dispozitie de catre beneficiar, ansamblul rezidential este prevazut cu un numar total de 260 locuri de parcare .

In raport cu numarul de locuri de parcare proiectat s-a evaluat traficul orar generat de complexul rezidential la capacitate 100%. Astfel, metoda de calcul adoptata se bazeaza pe manualul de trafic american "Traffic Engineering Handbook" – editat de catre Institution of Transportation Engineering (I.T.E. – 5Th edition).

Formula de calcul folosita pentru determinarea volumelor maxime de trafic generate de complexele rezidentiale, (vezi Cap: 14 – "Parking and Terminals" – tabel 14-1 – din manualul de ingineria traficului mentionat mai sus), este urmatoarea:

$$Q_{max} = N_p \times p\%, \text{ unde:}$$

Q_{max} - debitul orar maxim generat (peak hour volume);

N_p – numarul locurilor de parcare proiectate;

$p\%$ - procent orar de rotatie a traficului conform tabelului de mai

jos:

Tipul de activitate	Dimineata		Dupa-amiaza	
	Intrare%	Iesire %	Intrare%	Iesire%
Rezidential	5-10	30-50	30-50	10-30

Pentru calculul debitului orar maxim generat de complexul rezidential s-a considerat media procentelor recomandate in tabelul de mai sus pentru ora de varf.

- De dimineata

- Intrare complex rezidential

$$N_p = 260; p\% = 8\%; Q_{max} = 260 \times 8\% = 21 \text{ veh/ora};$$

- Iesire complex rezidential

$$N_p = 260; p\% = 40\%; Q_{max} = 260 \times 40\% = 104 \text{ veh/ora};$$

Traficul total generat la operare la capacitate in ora de varf de dimineata este:

$$Q_{calcul} = 125 \text{ veh/ora}$$

- De dupa - amiaza

- Intrare complex rezidential

$$N_p = 260; p\% = 40\%; Q_{max} = 260 \times 40\% = 104 \text{ veh/ora};$$

- Iesire complex rezidential

$$N_p = 260; p\% = 20\%; Q_{max} = 260 \times 20\% = 52 \text{ veh/ora};$$

Traficul total generat la operare la capacitate in ora de varf de dupa - amiaza este:

$$Q_{calcul} = 156 \text{ veh/ora}$$

6.2. Distributia Traficului Generat de Investitie – Ipoteze de Calcul

In analiza traficului distributia deplasarilor noi generate de investitie s-a realizat pe baza distributiei fluxurilor de trafic din reseaua existenta inregistrate in anul de baza.

Ipoteze de calcul pentru distributia traficului generat:

- Directia Bd Camil Ressu – 25%
 - OUT - prin Str. Odobesti – Strada1/Strada2;
 - IN – prin Str. Odobesti Nord
- Directia Bd. Liviu Rebreanu – 25%
 - OUT prin Str. Odobesti – Str. OdobestiSud;
 - IN prin Str. Odobesti Nord;
- Directia Bd. Theodor Pallady/ Str. Fizicienilor – 15%
 - OUT prin Str. Odobesti;
 - IN prin Str. Odobesti;
- Directia Bd. Nicolae Grigorescu – 35%
 - OUT prin Intrarea Odobesti;
 - IN prin Intrarea Odobesti;

7. PROGNOZA TRAFICULUI

7.1. Indicele de Motorizare

Pentru calculul indicelui de motorizare s-au extras date privind populatia si parcul auto la nivel national si la nivelul Municipiului Bucuresti din baza de date Tempo Online a Institutului National de Statistica:

Regiune	Categorie	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
National	Populatie dupa domiciliu	22,582,773	22,561,686	22,541,941	22,519,004	22,480,599	22,433,741	22,390,978	22,346,178	22,312,887	22,273,309	22,236,154	22,221,895	22,204,507
National	Autoturisme	3,554,404	4,027,367	4,244,922	4,319,701	4,334,547	4,487,251	4,695,660	4,907,564	5,155,059	5,472,423	5,998,194	6,452,536	6,902,984
Regiune	Indice Motorizare	157	178	188	192	199	200	210	220	231	242	270	290	311
Municipiul Bucuresti	Populatie dupa domiciliu	2,158,585	2,160,871	2,160,640	2,161,905	2,191,374	2,168,758	2,148,088	2,134,050	2,111,634	2,107,500	2,103,278	2,114,236	2,133,941
Municipiul Bucuresti	Autoturisme	877,548	993,911	988,847	941,084	906,292	892,986	901,129	924,213	957,068	1,004,137	1,058,317	1,107,190	1,169,376
Municipiul Bucuresti	Indice Motorizare	402	460	458	435	419	414	420	433	452	476	503	524	546

In zonele urbane din tarile dezvoltate s-au atins saturatii pentru indicele de motorizare de aproximativ 600-700 autoturisme/100locuitori, astfel se estimeaza ca municipiul Bucuresti va atinge un grad de saturatie de aproximativ 650autoturisme/1000 locuitori.

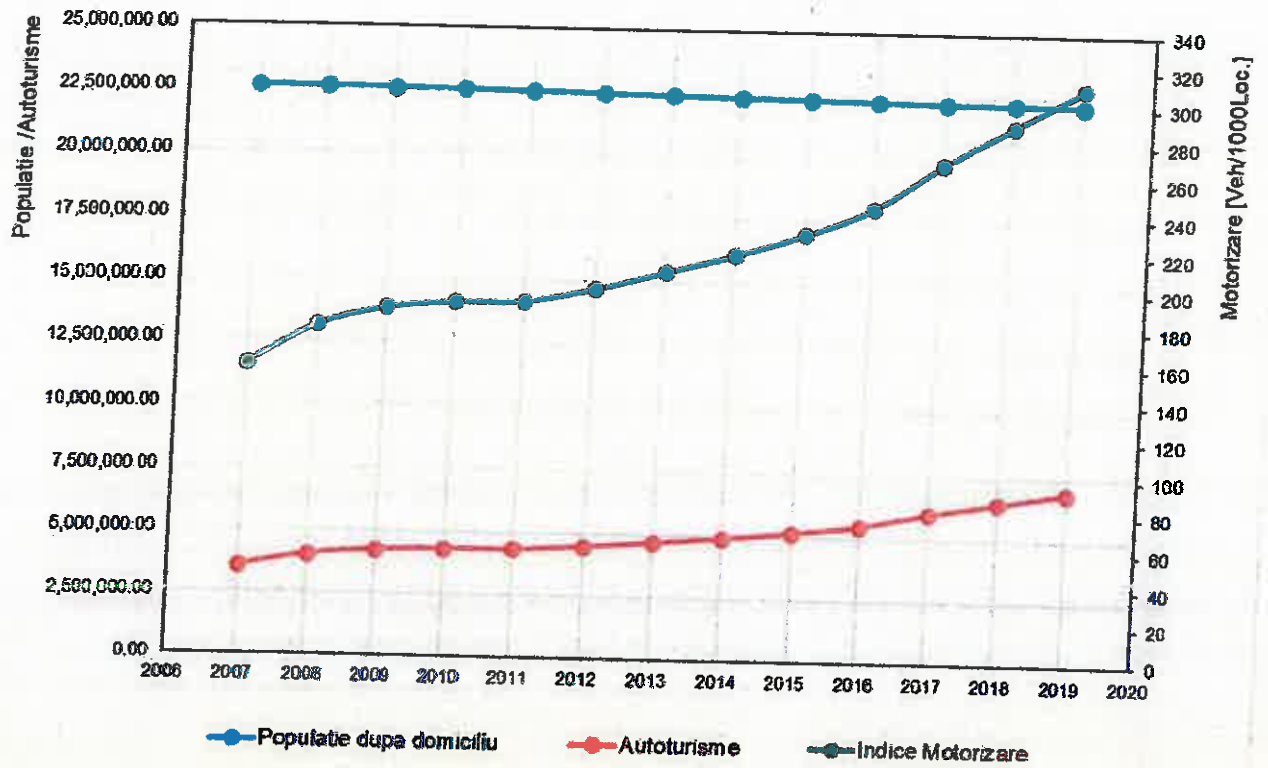
Fata de anul de referinta 2007 parcul auto al Municipiului Bucuresti a crescut cu aproximativ o treime si se estimeaza ca va creste in continuare pana va atinge gradul de saturatie de aproximativ 650veh/1000 locuitori.

Numarul de autoturisme inregistrate in Municipiului Bucuresti reprezenta la nivelul anului 2019 aproximativ 17% din totalul autoturismelor inregistrate la nivel national.

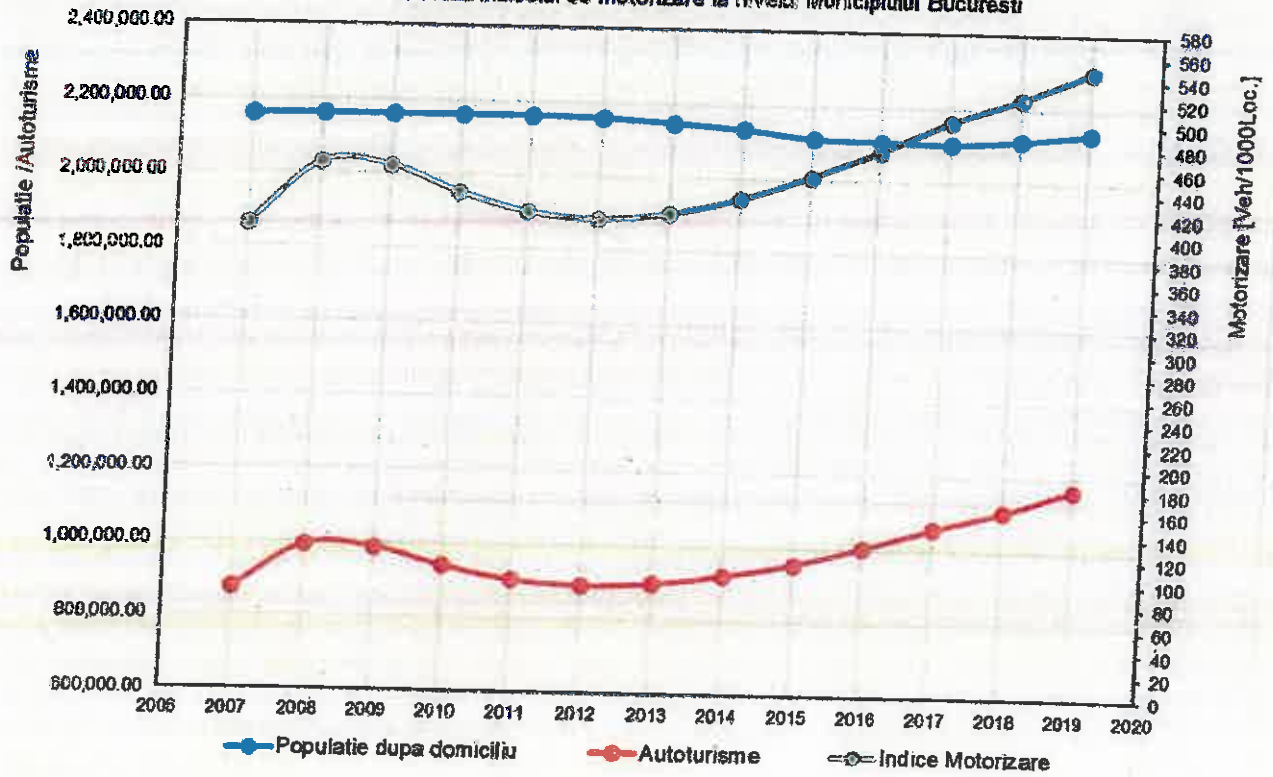
Gradul de motorizare al Municipiului Bucuresti la nivelul anului 2019 era de 548veh/1000 locuitori, cu mult peste media nationala de 311veh/1000 locuitori.

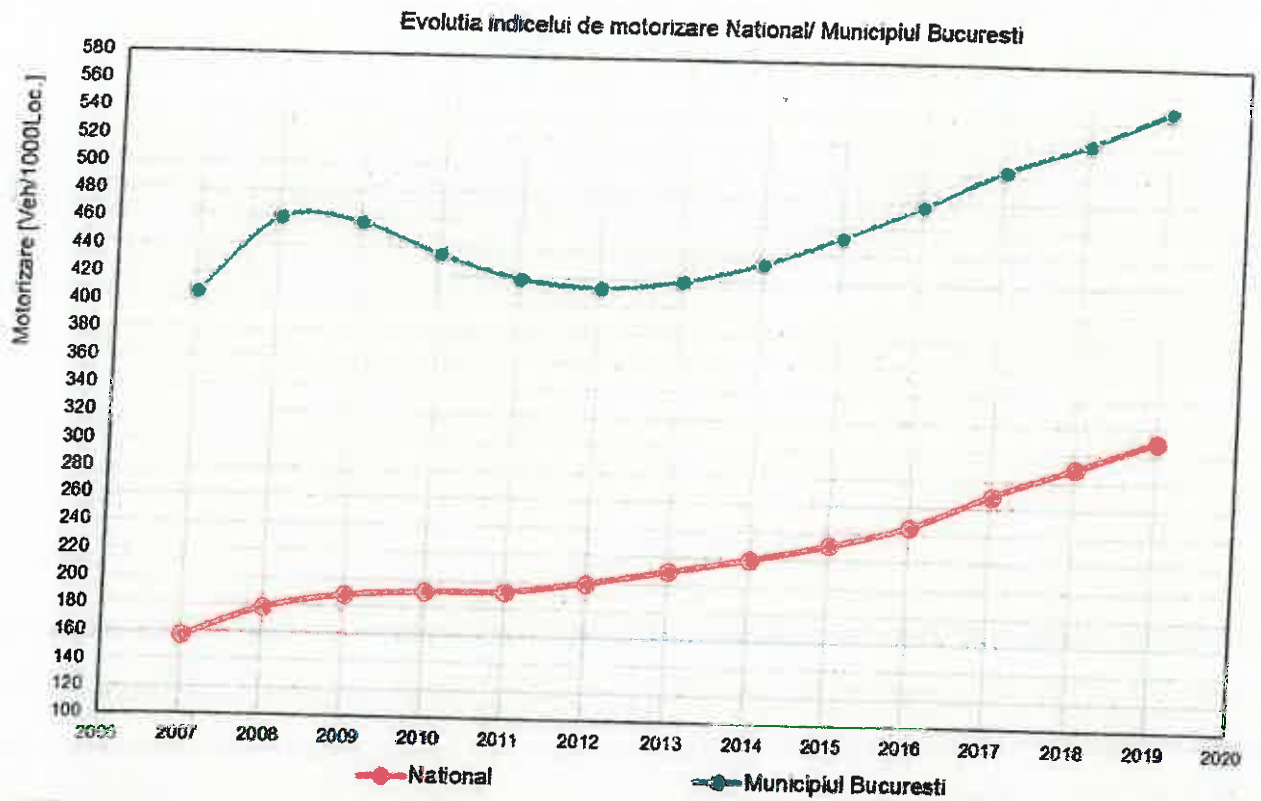
Rata medie de evolutie a gradului de motorizare pentru Municipiul Bucuresti (2.32%) este sub media nationala (5.38%), ceea ce arata o incetinire a ritmului de crestere spre plafonare catre gradul de saturatie.

Evoluția indicelui de motorizare la nivel National



Evoluția indicelui de motorizare la nivelul Municipiului București





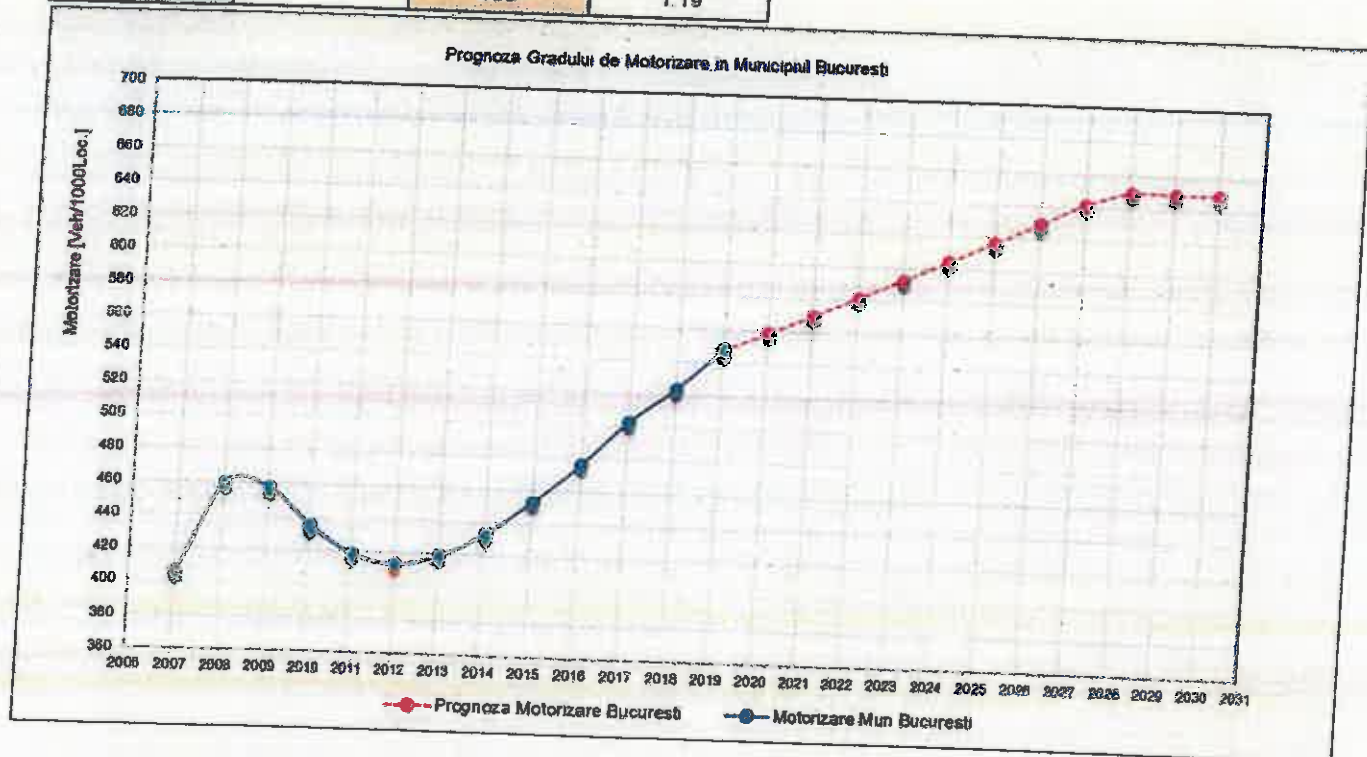
7.2. Influenta Proiectelor de Perspectiva

In Planul de Mobilitate Urbana Durabila al Municipiului Bucuresti nu sunt prevazute proiecte de infrastructura, in zona conexa proiectului studiat, care sa modifice fluenta circulatiei.

7.3. Coeficientii de Evolutie ai Traficului

Avand in vedere datele existente indicele de motorizare era la nivelul anului 2019 de 548 autoturisme/1000 locuitori si se estimeaza ca va atinge nivelul de saturatie in jurul anului 2028.

An	Motorizare Mun Bucuresti	Prognoza Motorizare Bucuresti	Coeficienti Evolutie Baza 2019
2007	407		
2008	460		
2009	458		
2010	435		
2011	419		
2012	414		
2013	420		
2014	433		
2015	453		
2016	476		
2017	503		
2018	524		
2019	548	548	1.00
2020		569	1.02
2021		570	1.04
2022		582	1.06
2023		593	1.08
2024		605	1.10
2025		617	1.13
2026		629	1.15
2027		642	1.17
2028		650	1.19
2029		650	1.19
2030		650	1.19

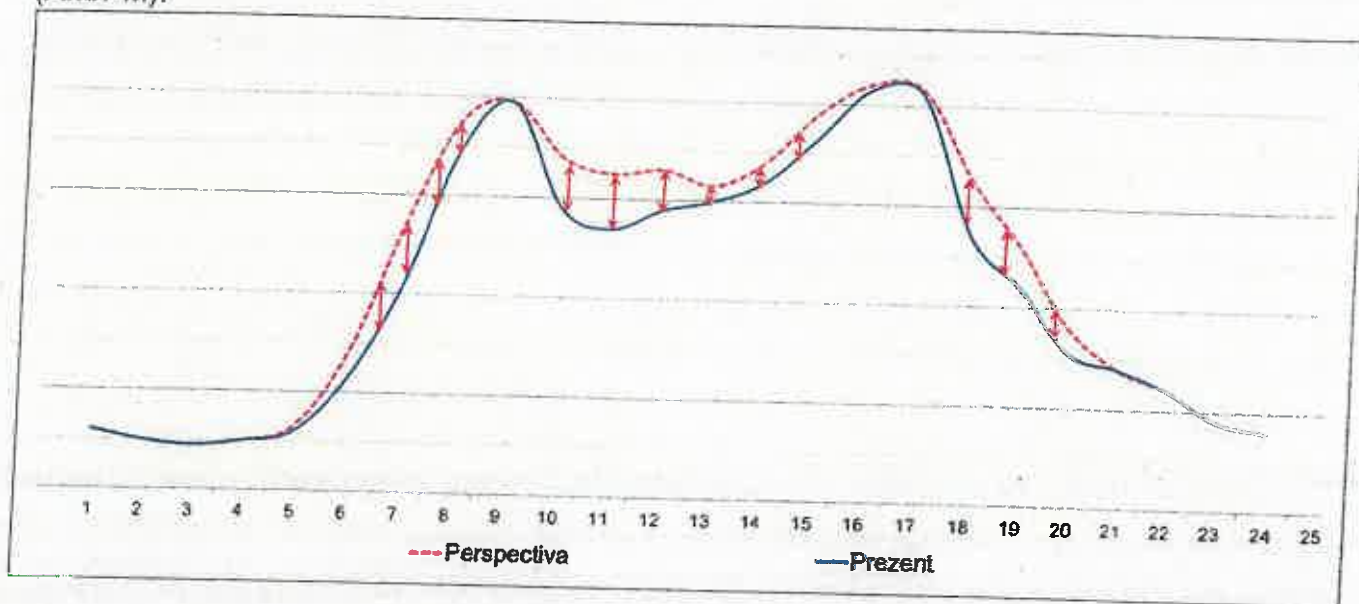


Conform propunerilor de modernizare si extindere a transportului public din cadrul PMUD Bucuresti – Ilfov se asteapta pe termen mediu si lung o temperare in utilizarea autoturismelor private in favoarea transportului public.

Desi se asteapta ca numarul deplasarilor sa creasca in continuare cu o elasticitate subunitara in raport cu evolutia gradului de motorizare, acest lucru se va realiza la nivelul intregii zile, ora de varf actuala fiind deja la un nivel de cvasi-saturatie. Astfel pentru perioada de

perspectiva desi se estimeaza o crestere a traficului aceasta se va manifesta in afara orelor de varf de dimineata (AM) si dupa amiaza (PM) ale orasului.

In continuare in prezentul studiu analizele de trafic de perspectiva pentru orele de varf se vor realiza la nivelul actual al deplasarilor inregistrate pentru orele de varf dintr-o zi lucratoare (AM/PM).



8. SCENARIU DE EVALUARE

8.1. Descrierea Scenariilor

Se vor compara indicatorii de performanta inregistrati pentru urmatoarele scenarii:

- Scenariul 1, Fara Proiect, ora de varf AM – este considerat scenariul de referinta – reseaua stradala existenta, reglementarea actuala a circulatiei si intensitatea orara a traficului de prognoza inregistrat dimineata;
- Scenariul 2, Fara Proiect, ora de varf PM – este considerat scenariul de referinta – reseaua stradala existenta, reglementarea actuala a circulatiei si intensitatea orara a traficului de prognoza inregistrat dupa - amiaza;
- Scenariul 3, Cu Proiect, ora de varf AM – Situatia proiectata cu acces auto din Strada/Intrarea Odobesti, intensitatea orara a traficului prognozat dimineata;
- Scenariul 4, Cu Proiect, ora de varf PM – Situatia proiectata cu acces auto din Strada/Intrarea Odobesti, intensitatea orara a traficului prognozat dupa - amiaza;

8.2. Modelarea Scenariilor

Modelarea scenariilor analizate a fost realizata cu software specializat in microsimularea traficului – Synchro Studio.

Programul de simulare a traficului auto utilizeaza modele matematice pentru analiza conditiilor de desfasurare a traficului auto in reseaua considerata semnificativa, pentru determinarea vitezei medii de deplasare, a intarzierii per vehicul, a consumului de carburant si a emisiei de noxe.

In anexe, sunt prezentate detaliat rapoartele caracteristice fiecarui scenariu analizat.

8.2.2. Scenariul 2, FaraProiect, ora de varf PM

Fig.17 – Rezerva de capacitate - ICU



Fig.19 – Rezerva de capacitate - ICU



9. CONCLUZII

- Totalul deplasărilor estimate, produse și atrase de Investiția Propusă la orele de vârf ale orașului sunt:
 - Qcalcul = 125 vehEt/ora – AM;
 - Qcalcul = 156 vehEt/ora – PM;
- Impactul traficului generat de investiție asupra rezervei de capacitate în intersecțiile cele mai solicitate (Int. L.Rebreanu - C. Ressu și Int. L.Rebreanu – C.Libertatii) va fi sub 3%. Se observă că traficul generat de investiția propusă nu modifică nivelul de serviciu rezultat în situația existentă la orele de vârf. De asemenea, celelalte intersecții studiate vor funcționa în scenariul Cu Proiect, în domeniul circulației lejere – nivel de serviciu A.
- Investiția propusă va dispune de două drumuri de acces cu deschidere către Liviu Rebreanu, respectiv Intrarea Odobesti ce permit o distribuție echilibrată în rețeaua strădală existentă a deplasărilor noi generate de investiția propusă. Distribuția deplasărilor noi generate se poate realiza prin intermediul rețelei existente de străzi locale către Bd. Camil Ressu, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu și Str. Fizicienilor.
- Impactul Investiției propuse asupra circulației:

Indicator	Intersecție	Scenariul Fara Proiect		Scenariul Cu Proiect	
		AM	PM	AM	PM
NBS (LOS)	C.Ressu-L.Rebreanu	LOSF	LOSF	LOSF	LOSF
	C.Libertatii-L.Rebreanu	LOSC	LOTE	LOSC	LOTE
	L.Rebreanu-OdobestiSud	LOSA	LOSA	LOSA	LOSA
	L.Rebreanu-OdobestiNord	LOSA	LOSA	LOSA	LOSA
	Str.Odobesti-IntrareaOdobesti	LOSA	LOSA	LOSA	LOSA
	Intrarea Odobesti	LOSA	LOSA	LOSA	LOSA
	Acces1-OdobestiNord	-	-	LOSA	LOSA
	Acces2-IntrareaOdobesti	-	-	LOSA	LOSA
Trafic Deservit (vehEt/Ora)	C.Ressu-L.Rebreanu	4273	4460	4313	4551
	C.Libertatii-L.Rebreanu	3135	3349	3166	3388
	L.Rebreanu-OdobestiSud	956	1136	992	1201
	L.Rebreanu-OdobestiNord	956	1136	992	1201
	Str.Odobesti-IntrareaOdobesti	180	244	254	301
	Intrarea Odobesti	79	122	194	226
	Acces1-OdobestiNord	-	-	38	128
	Acces2-IntrareaOdobesti	-	-	181	176
Rezerve de Capacitate (C/P)	C.Ressu-L.Rebreanu	92.40%	97.50%	93.20%	99.70%
	C.Libertatii-L.Rebreanu	68.00%	63.20%	68.50%	63.80%
	L.Rebreanu-OdobestiSud	30.20%	34.50%	31.30%	36.40%
	L.Rebreanu-OdobestiNord	30.20%	33.10%	30.40%	35.10%
	Str.Odobesti-IntrareaOdobesti	13.80%	13.00%	18.20%	15.90%
	Intrarea Odobesti	7.40%	9.90%	12.80%	12.70%
	Acces1-OdobestiNord	-	-	3.40%	8.20%
	Acces2-IntrareaOdobesti	-	-	13.60%	13.10%

Rapoartele rezultate în urma simulării fiecărui scenariu analizat sunt prezentate detaliat în anexe.

Intocmit de
Ing. Silviu Bratosin



10. RECOMANDARI

Pentru fluidizarea circulatiei pe Bd. Camil Ressu si Str. Liviu Rebreanu, cu precadere in intersecțiile semaforizate Bd. Camil Ressu – Str. Liviu Rebreanu si Str. Liviu Rebreanu – Str. Campia Libertatii se recomanda:

- Realizare viraj stanga pe relatia Str. Liviu Rebreanu – Intrare Mall Rampa A;
- Largirea Str. Liviu Rebreanu in intersecția Campia Libertatii – Str. Liviu Rebreanu prin introducerea unei benzi dedicate pentru virajul de stanga pe relatia Rebreanu – Campia Libertatii;

11. ANEXE



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	↔		↔		↔	
Traffic Volume (vph)	21	6	14	124	20	4
Future Volume (vph)	21	6	14	124	20	4
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.968			0.979		
Flt Protected				0.995	0.959	
Satd. Flow (prot)	1783	0	0	1833	1516	0
Flt Permitted				0.995	0.959	
Satd. Flow (perm)	1783	0	0	1833	1516	0
Link Speed (km/h)	50		50		50	
Link Distance (m)	59.7		87.5		104.0	
Travel Time (s)	4.3		6.3		7.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Act. Flow (vph)	23	7	15	135	22	4
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	30	0	0	150	26	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0		0.0		2.4	
Link Offset(m)	0.0		0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (km/h)	14		24		14	
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	14.0%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WB7	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↑
Traffic Volume (vph)	0	938	1512	24	0	20
Future Volume (vph)	0	938	1512	24	0	20
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt			0.998			0.865
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5019	0	0	1396
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5019	0	0	1396
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		124.0	80.6		100.4	
Travel Time (s)		8.9	5.8		7.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1020	1643	26	0	22
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1020	1669	0	0	22
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	33.7%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EST	ESR	WBL	WBT	NEL	NER
Lane Configurations	↔			↕	↕	
Traffic Volume (vph)	19	6	12	122	16	8
Future Volume (vph)	19	6	12	122	16	8
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.986				0.953	
Flt Protected				0.996	0.968	
Satd. Flow (prot)	1779	0	0	1835	1699	0
Flt Permitted				0.996	0.968	
Satd. Flow (perm)	1779	0	0	1835	1699	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	87.5			42.9	122.5	
Travel Time (s)	6.3			3.1	8.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	21	7	13	133	17	9
Signalized Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	28	0	0	146	26	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	3.5	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization:	13.8%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SEB	SEB
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↑
Traffic Volume (vph)	0	938	1518	24	0	18
Future Volume (vph)	0	938	1518	24	0	18
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt			0.998			0.865
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5019	0	0	1593
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5019	0	0	1593
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		80.6	93.5		84.6	
Travel Time (s)		5.8	6.7		6.1	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1020	1650	26	0	20
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1020	1676	0	0	20
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	33.9%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBF	SEB	SEB
Lane Configurations	↘	↕	↕	↗	↗	↗
Traffic Volume (vph)	267	641	650	806	376	395
Future Volume (vph)	267	641	650	806	376	395
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	60.0			70.0	0.0	30.0
Storage Lanes	1			1	2	1
Taper Length (m)	15.0				5.0	
Lane Util. Factor	1.00	0.95	0.95	1.00	0.97	1.00
Frt				0.850		0.850
Flt Protected	0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Flt Permitted	0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Right Turn on Red				Yes		Yes
Satd. Flow (RTOR)						426
Link Speed (km/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		123.8	457.5		151.8	
Travel Time (s)		8.9	32.9		10.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	290	697	707	876	409	429
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	290	697	707	876	409	429
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		7.0	7.0		7.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	24			14	24	14
Turn Type	Prot	NA	NA	custom	Prot	Perms
Protected Phases	1	6	2		3	
Permitted Phases				1 2 6 3		3
Minimum Split (s)	10.0	23.0	23.0		10.0	10.0
Total Split (s)	43.0	80.0	37.0		30.0	30.0
Total Split (%)	38.1%	72.7%	33.6%		27.3%	27.3%
Maximum Green (s)	38.0	75.0	32.0		25.0	25.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0	2.0		2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Lead-Lag	Lead		Lag			
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes			
Walk Time (s)		7.0	7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0	11.0			
Pedestrian Cnts (per hr)		0	0			
Act Effct Green (s)	38.0	75.0	32.0	110.0	25.0	25.0
Actuated g/C Ratio	0.56	0.68	0.29	1.00	0.23	0.23
v/c Ratio	0.48	0.29	0.69	0.56	0.53	0.63
Control Delay	31.5	7.3	38.9	1.4	40.3	8.1
Queue Delay	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay	31.5	7.3	38.9	1.4	40.3	8.1
LOS	C	A	D	A	D	A



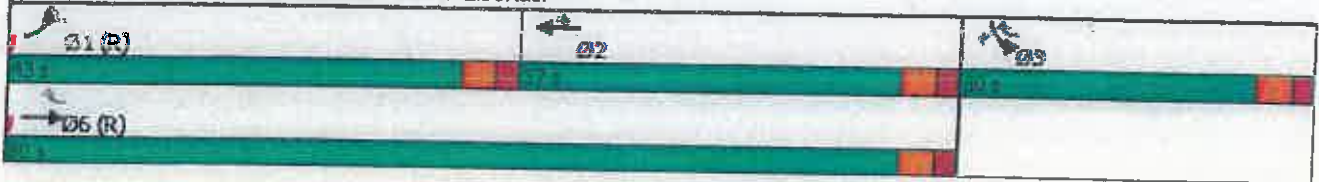
Phase Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Approach Delay		14.4	16.2		23.8	
Approach LOS		B	B		C	

Interapproach Summary

Area Type: Other
 Cycle Length: 110
 Actuated Cycle Length: 110
 Offset: 0 (0%), Referenced to phase 1:EBL and 6:EBT, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Pretimed
 Maximum v/c Ratio: 0.69
 Intersection Signal Delay: 18.5
 Intersection Capacity Utilization 68.0%
 Analysis Period (min) 15

Intersection LOS: B
 ICU Level of Service C

Splits and Phases: 7: Str. Liviu Rebreanu & Libertatii





Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBR
Lane Configurations		↑↑	↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	12	896	0	0	1045
Future Volume (vph)	0	12	896	0	0	1045
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.5	3.5	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	0.88	0.96	1.00	1.00	0.95
Frnt		0.850				
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	2601	3500	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	2601	3500	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	136.9		40.6			123.8
Travel Time (s)	9.9		2.9			8.9
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	13	974	0	0	1136
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	13	974	0	0	1136
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	30.2%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					

Lane Group	NET	LEP	SBL	SBT	WWL	WVR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑
Traffic Volume (vph)	890	0	0	1045	0	6
Future Volume (vph)	890	0	0	1045	0	6
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	1.00
Frt						0.965
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	1593
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	1593
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	237.0			40.6	68.2	
Travel Time (s)	17.1			2.9	5.0	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	967	0	0	1136	0	7
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	967	0	0	1136	0	7
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	30.2%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBF	SBL	SBT
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	890	16	0	1045
Future Volume (vph)	0	0	890	16	0	1045
Idea' Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
FI			0.997			
FI Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3489	0	0	3500
FI Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3489	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	100.8		71.0			237.0
Travel Time (s)	7.3		5.1			17.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	967	17	0	1138
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	984	0	0	1138
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 30.2% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15

16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SEB
Lane Configurations	←←←			←←←			←←←			←←←		
Traffic Volume (vph)	340	832	36	82	1376	74	69	397	22	84	576	365
Future Volume (vph)	340	832	36	82	1376	74	69	397	22	84	576	385
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		60.0	0.0		70.0
Storage Lanes	0		0	0		0	0		1	0		1
Taper Length (m)	5.0			5.0			5.0			5.0		
Lane Util. Factor	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.996			0.993			0.993				0.850
Flt Protected		0.986			0.987			0.993			0.994	
Satd. Flow (prot)	0	4939	0	0	4979	0	0	3451	0	0	3479	1566
Flt Permitted		0.662			0.721			0.663			0.728	
Satd. Flow (perm)	0	3316	0	0	3600	0	0	2304	0	0	2548	1566
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			Yes
Satd. Flow (RTOR)		6			11			5				26
Link Speed (k/h)		50			50			50				50
Link Distance (m)		524.3			124.0			168.1			113.3	
Travel Time (s)		37.7			8.9			12.1			8.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	370	904	39	69	1496	80	75	432	24	91	626	416
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	1313	0	0	1665	0	0	531	0	0	717	416
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right
Median Width(m)		15.0			15.0			0.0			7.0	
Link Offset(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0			4.0			4.0			4.0	
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24		14	24		14	24		14	24		14
Turn Type	Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA	Perm
Protected Phases		4			8			2			6	
Permitted Phases	4			3			2				6	6
Minimum Split (s)	23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0	23.0
Total Split (s)	65.0	65.0		65.0	65.0		45.0	45.0		45.0	45.0	45.0
Total Split (%)	59.1%	59.1%		59.1%	59.1%		40.9%	40.9%		40.9%	40.9%	40.9%
Maximum Green (s)	60.0	60.0		60.0	60.0		40.0	40.0		40.0	40.0	40.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)		5.0			5.0			5.0			5.0	5.0
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?												
Walk Time (s)	7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0	7.0
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0	11.0
Pedestrian Calls (k/hr)	0	0		0	0		0	0		0	0	0
Act Effect Green (s)		60.0			60.0			40.0			40.0	40.0
Actualized v/c Ratio		0.55			0.55			0.36			0.36	0.36
v/c Ratio		4.02dl			0.85			0.63			0.77	0.71
Control Delay		21.6			26.1			32.7			37.9	36.1
Queue Delay		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Delay		21.6			26.1			32.7			37.9	36.1
LOS		C			C			C			D	D

16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu



Lane Group	EBL	EBT	EBF	WBL	WBT	WBF	NSL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Approach Delay		21.6			26.1			32.7			37.2	
Approach LOS		C			C			C			D	

Intersection Summary

Area Type: Other
 Cycle Length: 110
 Actuated Cycle Length 110
 Offset: 0 (0%), Referenced to phase 2:NBT and 6:SBT, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Pre-timed
 Maximum v/c Ratio: 0.85
 Intersection Signal Delay: 26.3
 Intersection LOS: C
 Intersection Capacity Utilization 92.4%
 ICU Level of Service F
 Analysis Period (min) 15

dl Defacto Left Lane Recode with 1 though lane as a left lane.

Splits and Phases: 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu





Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations			↑		↓	
Traffic Volume (vph)	0	0	144	0	27	1
Future Volume (vph)	0	0	144	0	27	1
Ideal Flow (vphpf)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt					0.986	
Fit Protected					0.954	
Satd. Flow (prot)	0	0	1842	0	1749	0
Fit Permitted					0.954	
Satd. Flow (perm)	0	0	1842	0	1749	0
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		181.3	59.7		157.4	
Travel Time (s)		11.6	4.3		11.3	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	157	0	29	1
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	157	0	30	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.5	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Stop	Free		Stop	

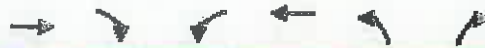
Intersection Summary

Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization: 11.8% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	ESL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations		↔	↔		↔	↔
Traffic Volume (vph)	14	13	116	10	9	18
Future Volume (vph)	14	13	116	10	9	18
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt			0.989		0.910	
Frt Protected		0.975			0.984	
Satd. Flow (prot)	0	1695	1719	0	1557	0
Frt Permitted		0.975			0.984	
Satd. Flow (perm)	0	1695	1719	0	1557	0
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		42.9	228.0		165.5	
Travel Time (s)		3.1	16.4		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	15	14	126	11	10	20
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	29	137	0	30	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 13.8% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	T			T	T	
Traffic Volume (vph)	18	24	3	10	14	10
Future Volume (vph)	18	24	3	10	14	10
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.924			0.943		
Flt Protected				0.988	0.972	
Satd. Flow (prot)	1606	0	0	1719	1688	0
Flt Permitted				0.989	0.972	
Satd. Flow (perm)	1606	0	0	1719	1688	0
Link Speed (km/h)	50		50		50	
Link Distance (m)	160.6			177.2	165.5	
Travel Time (s)	11.6		12.8		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	20	26	3	11	15	11
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	45	0	0	14	26	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	3.5	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	14		24		14	
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	7.4%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBF	SBL	SBT
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	928	28	0	1045
Future Volume (vph)	0	0	928	28	0	1045
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Fri			0.996			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3488	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3488	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	157.4		107.4			36.2
Travel Time (s)	11.3		7.7			2.6
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	1009	30	0	1136
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1039	0	0	1136
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free
Intersection Summary						
Area Type	Other					
Control Type	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	30.2%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	NBT	NBR	SBL	SBT	LWL	SLR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑↑
Traffic Volume (vph)	811	0	0	1045	0	145
Future Volume (vph)	811	0	0	1045	0	145
Key Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	0.88
Fri						0.850
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	2756
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	2756
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	113.6			107.4	101.3	
Travel Time (s)	8.2			7.7	11.6	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	882	0	0	1136	0	158
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	882	0	0	1136	0	158
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary

Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 30.2% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	WBL	WBR	UBL	UBR	SBL	SBR
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	906	22	0	1045
Future Volume (vph)	0	0	906	22	0	1045
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt			0.996			
Flt Protected						
Satd Flow (prot)	0	0	3486	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd Flow (perm)	0	0	3486	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	115.4		98.2			71.0
Travel Time (s)	8.3		2.6			5.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj Flow (vph)	0	0	985	24	0	1136
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1009	0	0	1136
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Leadway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary

Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	30.2%
ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	T			T	T	
Traffic Volume (vph)	70	5	30	52	7	14
Future Volume (vph)	70	5	30	52	7	14
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.992				0.912	
FL Protected				0.982	0.983	
Satd. Flow (prot)	1827	0	0	1809	1447	0
FL Permitted				0.982	0.983	
Satd. Flow (perm)	1827	0	0	1809	1447	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	59.7			87.5	104.0	
Travel Time (s)	4.3			6.3	7.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	76	5	33	57	8	15
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	81	0	0	90	23	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	2.4	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary	
Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	11.1%
Analysis Period (min)	15
	ICU Level of Service A



Lane Group	EBL	EBT	EBT	WBT	SBL	SBR
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↑
Traffic Volume (vph)	0	1145	1204	21	0	35
Future Volume (vph)	0	1145	1204	21	0	35
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt			0.997			0.865
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5014	0	0	1396
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5014	0	0	1396
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		124.0	80.6		100.4	
Travel Time (s)		5.9	5.8		7.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1245	1309	23	0	35
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1245	1332	0	0	38
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	26.6%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NEL	NER
Lane Configurations	1			1	W	
Traffic Volume (vph)	78	6	48	75	7	6
Future Volume (vph)	78	6	48	75	7	6
Ideal Flow (vph/ft)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
F _h	0.990				0.937	
F _{lt} Protected				0.981	0.974	
Satd. Flow (prot)	1824	0	0	1807	1681	0
F _{lt} Permitted				0.981	0.974	
Satd. Flow (perm)	1824	0	0	1807	1681	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	87.5			42.9	122.5	
Travel Time (s)	6.3			3.1	8.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	85	7	52	82	8	7
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	92	0	0	134	15	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	3.5	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization:	13.3%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBL	SBL	SEB
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↗
Traffic Volume (vph)	0	1145	1171	13	0	54
Future Volume (vph)	0	1145	1171	13	0	54
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt			0.998			0.866
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5019	0	0	1593
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	6028	5019	0	0	1593
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		80.6	83.5		84.5	
Travel Time (s)		5.8	6.7		6.1	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1245	1273	14	0	59
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1245	1287	0	0	59
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	26.9%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBF	SBL	SBR
Lane Configurations	↘	↑↑	↑↑	↑	↘↘	↗
Traffic Volume (vph)	315	835	607	445	841	506
Future Volume (vph)	315	635	607	445	841	506
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	60.0			70.0	0.0	30.0
Storage Lanes	1			1	2	1
Taper Length (m)	15.0				5.0	
Lane Util. Factor	1.00	0.95	0.95	1.00	0.97	1.00
Frt				0.850		0.850
Flt Protected	0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Flt Permitted	0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Right Turn on Red				Yes		Yes
Satd. Flow (RTOR)						248
Link Speed (km/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		123.8	457.5		151.8	
Travel Time (s)		8.9	32.9		10.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	342	690	660	484	914	550
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	342	690	660	484	914	550
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		7.0	7.0		7.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	24			14	24	14
Turn Type	Prot	NA	NA	custom	Prot	Perm
Protected Phases	1	6	2		3	
Permitted Phases			1 2 6 3			3
Minimum Split (s)	10.0	23.0	23.0		10.0	10.0
Total Split (s)	41.0	79.0	38.0		31.0	31.0
Total Split (%)	27.2%	71.6%	34.5%		28.2%	25.2%
Maximum Green (s)	36.0	74.0	33.0		26.0	26.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0	2.0		2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Lead-Lag	Lead		Lag			
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes			
Walk Time (s)		7.0	7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0	11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0	0			
Act Effct Green (s)	36.0	74.0	33.0	110.0	26.0	26.0
Adjusted g/C Ratio	0.33	0.87	0.30	1.00	0.24	0.24
v/c Ratio	0.60	0.29	0.63	0.31	1.14	0.98
Control Delay	36.2	7.7	36.4	0.5	116.6	58.2
Queue Delay	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay	36.2	7.7	36.4	0.5	116.6	58.2
LCS	D	A	D	A	F	E



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBF	SBL	SBR
Approach Delay		17.2	21.2		94.7	
Approach LOS		B	C		F	

Intersection Summary:

Area Type: Other

Cycle Length: 110

Actuated Cycle Length: 110

Offset: 0 (0%), Referenced to phase 1:EBL and 6:EBT, Start of Green

Natural Cycle: 70

Control Type: Pretimed

Maximum v/c Ratio: 1.14

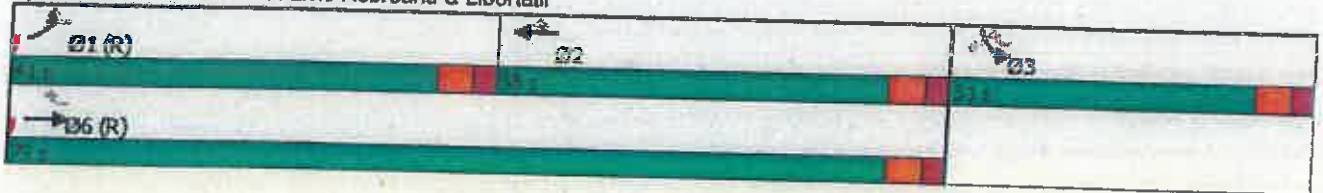
Intersection Signal Delay: 49.6

Intersection Capacity Utilization 63.2%

Analysis Period (min): 15

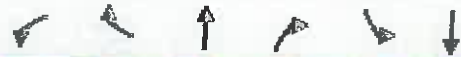
Intersection LOS: D
 ICU Level of Service B

Splits and Phases: 7: Str. Liviu Rebreanu & Libertatii



Lanes, Volumes, Timings
 9: Str. Liviu Rebreanu & RampC OUT

Scenariul FaraProiect PM



Lane Group	WBL	WBR	NBL	NBR	SBL	SEB
Lane Configurations		↑↑	↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	176	774	0	0	1113
Future Volume (vph)	0	176	774	0	0	1113
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.5	3.5	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	0.88	0.95	1.00	1.00	0.95
Fri		0.850				
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	2601	3500	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	2601	3500	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	136.9		40.6			123.8
Travel Time (s)	9.9		2.9			8.5
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	161	841	0	0	1210
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	161	841	0	0	1210
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary	
Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	32.1%
ICU Level of Service	A
Analysis Period (min)	15



Lane Group	NBT	NBR	SBL	SBT	NWL	NWR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑
Traffic Volume (vph)	681	0	0	1113	0	93
Future Volume (vph)	681	0	0	1113	0	93
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	1.00
Fr						0.665
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	3508	0	0	3500	0	1593
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	1593
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	237.0			40.6	68.8	
Travel Time (s)	17.1			2.9	5.0	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	740	0	0	1210	0	101
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	740	0	0	1210	0	101
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary	
Area Type	Other
Control Type	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	32.1%
	ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15



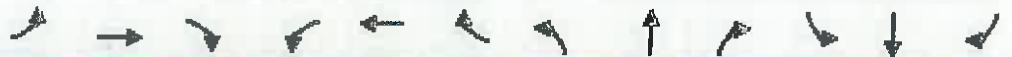
Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBP	BSL	BST
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	681	102	0	1113
Future Volume (vph)	0	0	681	102	0	1113
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Fri			0.980			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3430	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3430	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	100.8		71.0			237.0
Travel Time (s)	7.3		5.1			17.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	740	111	0	1210
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	851	0	0	1210
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary

Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 32.1% (CU Level of Service A)
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations	←↑↑			←↑↑			←↑↑			←↑↑		↑
Traffic Volume (vph)	516	974	67	108	1033	98	47	462	42	129	595	389
Future Volume (vph)	516	974	67	108	1033	98	47	462	42	129	595	389
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		60.0	0.0		70.0
Storage Lanes	0		0	0		0	0		1	0		1
Taper Length (m)	5.0			5.0			5.0			5.0		
Lane Util. Factor	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.994			0.988			0.988				0.850
Flt Protected		0.984			0.995			0.995			0.991	
Satd. Flow (prot)	0	4919	0	0	4949	0	0	3444	0	0	3468	1566
Flt Permitted		0.658			0.640			0.732			0.642	
Satd. Flow (perm)	0	3289	0	0	3180	0	0	2531	0	0	2247	1566
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			Yes
Satd. Flow (RTOR)		10			20			9				70
Link Speed (km)		50			50			50				50
Link Distance (m)		524.3			124.0			168.1				113.3
Travel Time (s)		37.7			8.8			12.1				6.2
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	561	1059	73	117	1123	107	51	502	46	140	647	423
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	1653	0	0	1347	0	0	599	0	0	787	423
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right
Median Width(m)		15.0			15.0			0.0				7.0
Link Offset(m)		0.0			0.0			0.0				0.0
Crosswalk Width(m)		4.0			4.0			4.0				4.0
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	24		14	24		14	24		14	24		14
Turn Type	Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA	Perm
Protected Phases		4			8			2			6	
Permitted Phases	4			8		2			6			6
Minimum Split (s)	23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0	23.0
Total Split (s)	65.0	65.0		65.0	65.0		45.0	45.0		45.0	45.0	45.0
Total Split (%)	59.1%	59.1%		59.1%	59.1%		40.3%	40.3%		40.3%	40.3%	40.3%
Maximum Green (s)	60.0	60.0		60.0	60.0		40.0	40.0		40.0	40.0	40.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)		5.0			5.0			5.0			5.0	5.0
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?												
Walk Time (s)	7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0	7.0
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0	11.0
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0		0	0		0	0		0	0	0
Act Effect Green (s)		60.0			60.0			40.0			40.0	40.0
Actuated g/C Ratio		0.55			0.55			0.55			0.36	0.36
v/c Ratio		3.69dl			1.24dl			0.65			0.96	0.89
Control Delay		35.2			23.2			32.6			58.8	31.4
Queue Delay		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Delay		35.2			23.2			32.6			58.8	31.4
LOS		D			C			C			E	C



Lane Group	EEL	EET	ZBR	WEL	WET	WER	NEL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Approach Delay		35.2			29.2			32.6			49.2	
Approach LOS		D			C			C			D	

Intersection Summary

Area Type: Other

Cycle Length: 110

Actuated Cycle Length: 110

Offset: 0 (0%). Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 65

Control Type: Pretimed

Maximum v/c Ratio: 0.96

Intersection Signal Delay: 35.0

Intersection Capacity Utilization 97.5%

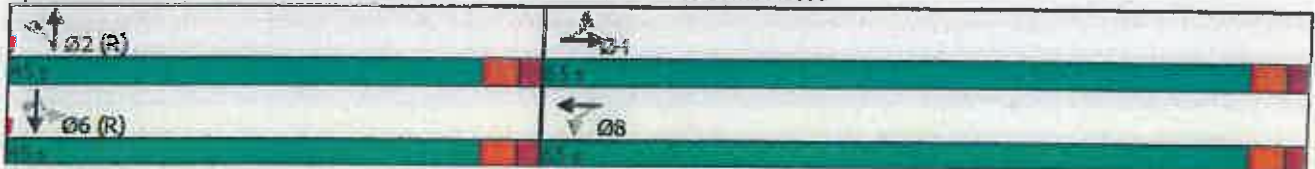
Analysis Period (min): 15

Intersection LOS: D

ICU Level of Service: F

dl Defacto Left Lane. Recode with 1 though lane as a left lane.

Splits and Phases: 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu



Lanes, Volumes, Timings
 19: Odobesti Sud/Str. Odobesti & Odobesti Nord

Scenariul FaraProiect PM



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations			↑		↓	
Traffic Volume (vph)	0	0	59	0	75	1
Future Volume (vph)	0	0	59	0	75	1
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
F _{it}					0.998	
F _{it} Protected					0.953	
Satd Flow (prot)	0	0	1842	0	1752	0
F _{it} Permitted					0.953	
Satd Flow (perm)	0	0	1842	0	1752	0
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		161.3	59.7		157.4	
Travel Time (s)		11.6	4.3		11.3	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	64	0	82	1
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	64	0	83	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.5	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Stop	Free		Stop	

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 10.0% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBF	SSL	SBR
Lane Configurations		↑	↑		Y	
Traffic Volume (vph)	22	62	92	14	23	31
Future Volume (vph)	22	62	92	14	23	31
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt			0.982		0.922	
Frt Protected		0.987			0.979	
Satd. Flow (prot)	0	1716	1707	0	1569	0
Frt Permitted		0.987			0.979	
Satd. Flow (perm)	0	1716	1707	0	1569	0
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		42.9	228.0		165.5	
Travel Time (s)		3.1	16.4		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	24	67	100	15	25	34
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	91	115	0	39	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	

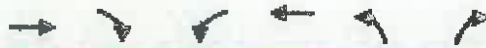
Intersection Summary

Area Type: Other

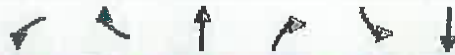
Control Type: Unsignalized

Intersection Capacity Utilization: 13.0% ICU Level of Service A

Analysis Period (min): 15



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NER
Lane Configurations	T			L		Y
Traffic Volume (vph)	16	24	30	16	16	20
Future Volume (vph)	16	24	30	16	16	20
Real Flow (vphpf)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Ped Bike Factor						
Ft	0.918			0.924		
Ft Protected				0.968		0.979
Satd. Flow (prot)	1586	0	0	1683	1666	0
Ft Permitted				0.968		0.979
Satd. Flow (perm)	1586	0	0	1683	1666	0
Link Speed (k/h)	50			50		
Link Distance (m)	160.6			177.2		166.5
Travel Time (s)	11.6			12.8		11.9
Conf. Peds. (#/hr)	24					
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	17	26	33	17	17	22
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	43	0	0	50	39	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0		
Link Offset(m)	0.0			0.0		
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0		
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	14		24		14	
Sign Control	Free			Free		Stop
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	9.9%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBS	NEP	NEP	SBL	SPT
Lane Configurations			↑↓			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	1060	76	0	1113
Future Volume (vph)	0	0	1060	76	0	1113
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Fit			0.990			
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3465	0	0	3500
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3465	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	157.4		107.4			36.2
Travel Time (s)	11.3		7.7			2.6
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	1152	83	0	1210
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1235	0	0	1210
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary

Area Type: Other

Control Type: Unsignalized

Intersection Capacity Utilization 33.1% ICV Level of Service A

Analysis Period (min) 15



Lane Group	NET	NBR	SBL	SBT	NWL	NWR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑↑
Traffic Volume (vph)	1076	0	0	1113	0	60
Future Volume (vph)	1076	0	0	1113	0	60
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	0.88
Fit						0.850
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	2756
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	2756
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	113.3			107.4	161.3	
Travel Time (s)	8.2			7.7	11.6	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1170	0	0	1210	0	65
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	1170	0	0	1210	0	65
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	34.5%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations			↑↓			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	783	277	0	1113
Future Volume (vph)	0	0	783	277	0	1113
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt			0.951			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3363	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3383	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	115.4		38.2			71.0
Travel Time (s)	8.3		2.6			5.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	851	301	0	1210
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1152	0	0	1210
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 32.1% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	EBT	EBP	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	T			T	T	
Traffic Volume (vph)	21	6	24	150	20	6
Future Volume (vph)	21	6	24	150	20	5
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.968				0.975	
Frt Protected				0.993	0.961	
Satd. Flow (prot)	1783	0	0	1829	1513	0
Frt Permitted				0.993	0.961	
Satd. Flow (perm)	1783	0	0	1829	1513	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	59.7			87.5	104.0	
Travel Time (s)	4.3			6.3	7.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	23	7	26	163	22	5
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	30	0	0	189	27	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	2.4	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	16.0%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	EBL	SEA
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↗
Traffic Volume (vph)	0	938	1527	25	0	30
Future Volume (vph)	0	938	1527	25	0	30
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt			0.998			0.865
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5019	0	0	1396
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5019	0	0	1396
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		124.0	80.6		100.4	
Travel Time (s)		8.9	5.8		7.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1020	1660	27	0	33
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1020	1667	0	0	33
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type	Other					
Control Type	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	34.6%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NEL	NER
Lane Configurations						
Traffic Volume (vph)	20	6	28	158	16	10
Future Volume (vph)	20	6	28	158	16	10
Peak Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.967				0.947	
Flt Protected				0.993	0.971	
Satd. Flow (prot)	1781	0	0	1829	1694	0
Flt Permitted				0.993	0.971	
Satd. Flow (perm)	1781	0	0	1829	1694	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	87.5			42.9	122.5	
Travel Time (s)	6.3			3.1	8.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	22	7	30	172	17	11
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	29	0	0	202	28	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	3.5	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Leadway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary

Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	16.7%
	ICU Level of Service A
Analysis Period (min)	15



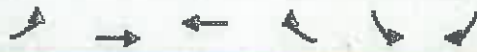
Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↑
Traffic Volume (vph)	0	938	1518	26	0	34
Future Volume (vph)	0	938	1518	26	0	34
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt			0.997			0.865
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5014	0	0	1593
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5014	0	0	1593
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		80.6	93.5		84.5	
Travel Time (s)		5.8	6.7		6.1	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1020	1650	28	0	37
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1020	1678	0	0	37
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type	Other					
Control Type	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	34.7%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min) 15						

Lanes, Volumes, Timings
7: Str. Liviu Rebreanu & Libertatii

Scenariul CuProiect AM



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations	↖	↕	↕	↗	↖	↗
Traffic Volume (vph)	275	659	650	806	376	400
Future Volume (vph)	275	659	650	806	376	400
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	60.0			70.0	0.0	30.0
Storage Lanes	1			1	2	1
Taper Length (m)	15.0				5.0	
Lane Util. Factor	1.00	0.95	0.95	1.00	0.97	1.00
Frt				0.850		0.850
Flt Protected	0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Flt Permitted	0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Right Turn on Red				Yes		Yes
Satd. Flow (RTOR)						432
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		123.8	457.5		151.8	
Travel Time (s)		8.9	32.9		10.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	299	716	707	876	409	435
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	299	716	707	876	409	435
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		7.0	7.0		7.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Turn Type	Prot	NA	NA	custom	Prot	Perm
Protected Phases	1	6	2		3	
Permitted Phases				1 2 6 3		3
Minimum Split (s)	10.0	23.0	23.0		10.0	10.0
Total Split (s)	43.0	80.0	37.0		30.0	30.0
Total Split (%)	39.1%	72.7%	33.6%		27.3%	27.3%
Maximum Green (s)	38.0	75.0	32.0		25.0	25.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0	2.0		2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Lead/Lag	Lead		Lag			
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes			
Walk Time (s)		7.0	7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0	11.0			
Pedestrian Calls (#/hr)		0	0			
Act Effect Green (s)	38.0	75.0	32.0	110.0	25.0	25.0
Actuated g/C Ratio	0.35	0.55	0.29	1.00	0.23	0.23
v/c Ratio	0.50	0.30	0.69	0.56	0.53	0.63
Control Delay	31.9	7.4	38.9	1.4	40.3	8.2
Queue Delay	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay	31.9	7.4	38.9	1.4	40.3	8.2
LOS	C	A	D	A	D	A



Lane Group	EBL	EBT	WBT	Y/BF	SBL	SBR
Approach Delay		14.6	18.2		23.7	
Approach LOS		B	B		C	

Intersection Summary

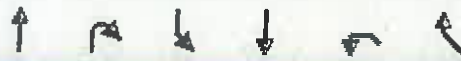
Area Type: Other
 Cycle Length: 110
 Actuated Cycle Length: 110
 Offset: 0 (0%), Referenced to phase 1:EBL and 6:EBT, Start of Green
 Natural Cycle: 60
 Control Type: Pretimed
 Maximum v/c Ratio: 0.69
 Intersection Signal Delay: 18.5
 Intersection LOS: B
 Intersection Capacity Utilization: 68.5%
 ICU Level of Service: C
 Analysis Period (mth): 15

Splits and Phases: 7: Str. Liviu Rebreanu & Libertatii





Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBF	SBL	SBT
Lane Configurations		↗↗	↕↕			↕↕
Traffic Volume (vph)	0	12	922	0	0	1050
Future Volume (vph)	0	12	922	0	0	1050
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.5	3.5	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	0.88	0.95	1.00	1.00	0.95
Frt		0.850				
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	2601	3500	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	2601	3500	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	136.9		40.6			123.8
Travel Time (s)	8.9		2.9			8.9
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj Flow (vph)	0	13	1002	0	0	1141
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	13	1002	0	0	1141
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	30.4%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	NBT	NBR	SEL	SGT	NWL	NWR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↗
Traffic Volume (vph)	916	0	0	1050	0	6
Future Volume (vph)	916	0	0	1050	0	6
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	1.00
Flt						0.885
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	1593
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	1593
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	237.0			40.8	68.8	
Travel Time (s)	17.1			2.9	5.0	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	996	0	0	1141	0	7
Share/Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	996	0	0	1141	0	7
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 30.4% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	WSL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	916	16	0	1050
Future Volume (vph)	0	0	916	16	0	1050
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt			0.097			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3489	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3489	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	100.8		71.0			237.0
Travel Time (s)	7.3		5.1			17.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	996	17	0	1141
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1013	0	0	1141
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

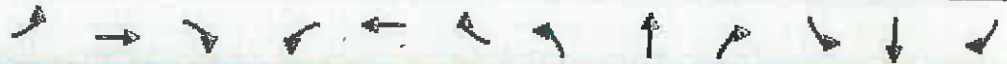
Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 30.4% ICI Level of Service A
 Analysis Period (min) 15

16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu



Line Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SBR
Lane Configurations	←←←			←←←			←←			←←		
Traffic Volume (vph)	345	832	36	83	1400	74	69	402	22	84	581	385
Future Volume (vph)	345	832	36	83	1400	74	69	402	22	84	581	385
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		60.0	0.0		70.0
Storage Lanes	0		0	0		0	0		1	0		1
Taper Length (m)	5.0			5.0			5.0			5.0		
Lane Util. Factor	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.85	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.996			0.993			0.993				0.850
Flt Protected		0.988			0.997			0.993			0.994	
Satd. Flow (prot)	0	4939	0	0	4979	0	0	3451	0	0	3479	1566
Flt Permitted		0.654			0.719			0.681			0.726	
Satd. Flow (perm)	0	3326	0	0	3590	0	0	2297	0	0	2541	1566
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			Yes
Satd. Flow (RTOR)		6			11			5				25
Link Speed (km/h)		50			50			50				50
Link Distance (m)		524.3			124.0			168.1			113.3	
Travel Time (s)		37.7			8.9			12.1			8.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	325	904	39	90	1522	80	75	437	24	91	632	413
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	1318	0	0	1692	0	0	536	0	0	723	413
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right
Median Width(m)		15.0			15.0			0.0			7.0	
Link Offset(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0			4.0			4.0			4.0	
Two-way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	24		14	24		14	24		14	24		14
Turn Type	Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA	Perm
Protected Phases		4			6			2			6	
Permitted Phases	4			8			2			6		6
Minimum Split (s)	23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0	23.0
Total Split (s)	65.0	65.0		65.0	65.0		45.0	45.0		45.0	45.0	45.0
Total Split (%)	59.1%	59.1%		59.1%	59.1%		40.9%	40.9%		40.9%	40.9%	40.9%
Maximum Green (s)	60.0	60.0		60.0	60.0		40.0	40.0		40.0	40.0	40.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)		5.0			5.0			5.0			5.0	5.0
Lead-Lag												
Lead-Lag Optimize?												
Walk Time (s)	7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0	7.0
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0	11.0
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0		0	0		0	0		0	0	0
Act Effct Green (s)		60.0			60.0			40.0			40.0	40.0
Actualized v/c Ratio		0.55			0.55			0.36			0.39	0.39
v/c Ratio		4.26dl			0.86			0.64			0.78	0.71
Control Delay		21.7			27.1			33.0			38.3	38.3
Queue Delay		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Delay		21.7			27.1			33.0			38.3	38.3
LOS		C			C			C			D	D

16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu



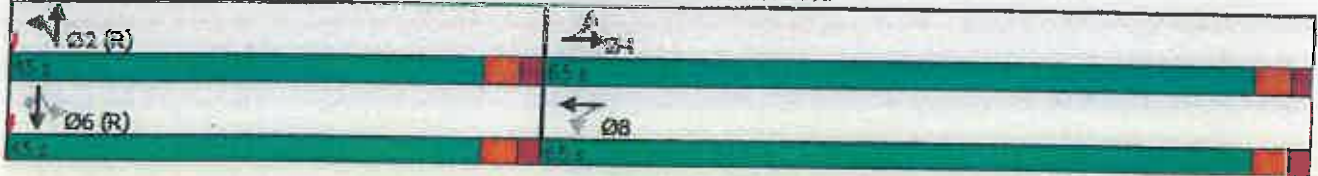
Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SEB
Approach Delay		21.7			27.1			33.0			37.6	
Approach LOS		C			C			C			D	

Intersection Summary

Area Type:	Other
Cycle Length:	110
Actuated Cycle Length:	110
Offset:	0 (0%), Referenced to phase 2:NBTL and 6:SBTL, Start of Green
Natural Cycle:	55
Control Type:	Pretimed
Maximum v/c Ratio:	0.86
Intersection Signal Delay:	28.8
Intersection Capacity Utilization:	93.2%
Analysis Period (min):	15
Intersection LOS:	C
ICU Level of Service:	F

dl Defacto Left Lane. Recode with 1 though lane as a left lane

Splits and Phases: 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu





Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBP	SSL	SBR
Lane Configurations			↑		Y	
Traffic Volume (vph)	0	0	170	0	27	1
Future Volume (vph)	0	0	170	0	27	1
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt					0.995	
Frt Protected					0.954	
Satd. Flow (prot)	0	0	1842	0	1749	0
Frt Permitted					0.954	
Satd. Flow (perm)	0	0	1842	0	1749	0
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		161.3	59.7		101.6	
Travel Time (s)		11.6	4.3		7.3	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	185	0	29	1
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	185	0	30	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.5	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Stop	Free		Stop	

Intersection Summary

Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 13.2% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	EBL	EST	WBT	WBF	SBL	SBR
Lane Configurations		↔	↔		↔	
Traffic Volume (vph)	17	13	116	12	25	70
Future Volume (vph)	17	13	116	12	25	70
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt			0.987		0.900	
Frt Protected		0.973			0.987	
Satd. Flow (prot)	0	1692	1716	0	1544	0
Frt Permitted		0.973			0.987	
Satd. Flow (perm)	0	1692	1716	0	1544	0
Link Speed (km/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		42.9	228.0		165.5	
Travel Time (s)		3.1	15.4		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	18	14	128	13	27	76
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	32	139	0	103	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09
Turning Speed (km/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	18.2%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	↑		↓		Y	
Traffic Volume (vph)	54	92	3	16	19	10
Future Volume (vph)	54	92	3	16	19	10
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.915				0.954	
Flt Protected			0.993		0.988	
Satd. Flow (prot)	1591	0	0	1726	1701	0
Flt Permitted			0.993		0.988	
Satd. Flow (perm)	1591	0	0	1726	1701	0
Link Speed (k/h)	50		50		50	
Link Distance (m)	53.3		177.2		165.5	
Travel Time (s)	3.8		12.8		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	59	100	3	17	21	11
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	159	0	0	20	32	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0		0.0		3.5	
Link Offset(m)	0.0		0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	14		24		24	
Sign Control	Free		Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	12.8%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBP	GBL	GBR
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	954	38	0	1050
Future Volume (vph)	0	0	954	38	0	1050
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Fit			0.984			
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3479	0	0	3500
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3479	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	63.6		112.0			31.6
Travel Time (s)	4.6		8.1			2.3
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	1037	41	0	1141
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1078	0	0	1141
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free		Free	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	30.4%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	NET	NER	SBL	SEB	NW	NWR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑↑
Traffic Volume (vph)	821	0	0	1050	0	171
Future Volume (vph)	821	0	0	1050	0	171
Initial Flow (vph)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	0.88
Fit						0.850
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	2756
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	2756
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	113.3			112.0	161.3	
Travel Time (s)	8.2			8.1	11.6	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	892	0	0	1141	0	186
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	892	0	0	1141	0	186
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 31.3% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBF	SBL	SST
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	22	22	0	1050
Future Volume (vph)	0	0	22	22	0	1050
Desat Flow (vph)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt			0.957			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3499	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3499	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	115.0		31.3			71.0
Travel Time (s)	8.3		2.3			5.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	1013	24	0	1141
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1037	0	0	1141
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	30.4%		ICU Level of Service A			
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations						↗
Traffic Volume (vph)	0	0	0	0	10	28
Future Volume (vph)	0	0	0	0	10	28
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Fit						
Fit Protected						0.987
Satd. Flow (prot)	0	0	0	0	0	1818
Fit Permitted						0.987
Satd. Flow (perm)	0	0	0	0	0	1818
Link Speed (k/h)	50		50		50	50
Link Distance (m)	110.7		101.6		63.8	
Travel Time (s)	8.0		7.3		4.6	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	0	0	11	30
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	0	0	0	41
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		0.0		0.0	
Link Offset(m)	0.0		0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Stop			Stop

Intersection Summary

Area Type: Other

Control Type: Unsignalized

Intersection Capacity Utilization 3.4% ICU Level of Service A

Analysis Period (min) 15

Lanes, Volumes, Timings
32: Intrarea Odobesti & Acces2

Scenariul CuProiect AM



Lane Group	EBL	EBR	NBL	NBT	SEB	SEB
Lane Configurations	Y			↑	↑	
Traffic Volume (vph)	0	104	11	24	42	0
Future Volume (vph)	0	104	11	24	42	0
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.865					
Flt Protected				0.984		
Satd Flow (prot)	1593	0	0	1813	1642	0
Flt Permitted				0.984		
Satd Flow (perm)	1593	0	0	1813	1642	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	79.7			53.3	97.6	
Travel Time (s)	5.7			3.8	7.0	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	113	12	26	46	0
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	113	0	0	38	46	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	3.5			0.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14	24			14
Sign Control	Stop			Free	Free	

Intersection Summary

Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization:	13.6%
Analysis Period (min):	15
	ICU Level of Service A

Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	→			←	←	←
Traffic Volume (vph)	70	5	35	65	7	17
Future Volume (vph)	70	5	35	65	7	17
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.992				0.907	
Flt Protected				0.983	0.985	
Satd. Flow (prot)	1827	0	0	1811	1442	0
Flt Permitted				0.983	0.985	
Satd. Flow (perm)	1827	0	0	1811	1442	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	59.7			87.5	104.0	
Travel Time (s)	4.3			6.3	7.5	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	76	5	38	71	8	18
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	81	0	0	109	26	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	2.4	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	12.1%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EST	WBT	WSP	SBL	SBR
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↑
Traffic Volume (vph)	0	1145	1212	24	0	40
Future Volume (vph)	0	1145	1212	24	0	40
Ideal Flow (vph/ft)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.5	3.5	3.5	3.5	2.4	2.4
Lane Util Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Frt		0.997			0.865	
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5014	0	0	1396
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5014	0	0	1396
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		124.0	80.6		100.4	
Travel Time (s)		8.9	5.8		7.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1245	1317	26	0	43
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1245	1343	0	0	43
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.20	1.20
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	

Intersection Summary
 Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 29.1% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min): 15

Lane Group	EBT	ESR	WBL	WBT	NEE	NEF
Lane Configurations	1*			4	7	18
Traffic Volume (vph)	81	6	56	93	7	18
Future Volume (vph)	81	6	56	93	7	19
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Fri	0.990				0.902	
Fit Protected				0.982	0.986	
Satd. Flow (prot)	1624	0	0	1609	1638	0
Fit Permitted				0.982	0.986	
Satd. Flow (perm)	1624	0	0	1639	1639	0
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	87.5			42.9	122.5	
Travel Time (s)	6.3			3.1	8.8	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	88	7	61	101	8	21
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	95	0	0	162	29	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0			0.0	3.5	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Leadway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization:	14.8%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBF	SEL	SBR
Lane Configurations		↑↑↑	↑↑↑			↑
Traffic Volume (vph)	0	1145	1174	26	0	62
Future Volume (vph)	0	1145	1174	26	0	62
Ideal Flow (vph/pl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	0.91	0.91	0.91	1.00	1.00
Phi			0.897			0.865
Phi Protected						
Satd. Flow (prot)	0	5029	5014	0	0	1593
Phi Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	5029	5014	0	0	1593
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		80.8	93.5		84.5	
Travel Time (s)		5.8	6.7		6.1	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	1245	1276	28	0	67
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	1245	1304	0	0	67
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		15.0	15.0		0.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	29.8%		ICU Level of Service A			
Analysis Period (min)	15					

Lanes, Volumes, Timings
7. Str. Liviu Rebreanu & Libertatii

Scenariul CuProiect PM



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SBL	SBR
Lane Configurations	↖	↑↑	↑↑	↗	↖↗	↗
Traffic Volume (vph)	319	644	621	445	841	518
Future Volume (vph)	319	644	621	445	841	518
Ideal Flow (vph/d)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	60.0			70.0	0.0	30.0
Storage Lanes	1			1	2	1
Taper Length (m)	15.0				5.0	
Lane Util Factor	1.00	0.95	0.95	1.00	0.97	1.00
Frt				0.850		0.850
Flt Protected	0.950				0.950	
Satd. Flow (prot)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Flt Permitted	0.950				0.950	
Satd. Flow (perm)	1750	3500	3500	1566	3395	1566
Right Turn on Red				Yes		Yes
Satd. Flow (RTOR)						250
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		123.8	457.5		151.8	
Travel Time (s)		8.9	32.9		10.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	347	700	675	484	914	563
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	347	700	675	484	914	563
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		7.0	7.0		7.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Turn Type	Prot	NA	NA	custom	Prot	Perm
Protected Phases	1	6	2		3	
Permitted Phases				1 2 6 3		3
Minimum Split (s)	10.0	23.0	23.0		10.0	10.0
Total Split (s)	43.0	80.0	37.0		30.0	30.0
Total Split (%)	39.1%	72.7%	33.6%		27.3%	27.3%
Maximum Green (s)	38.0	75.0	32.0		25.0	25.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0	3.0		3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0	2.0		2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0
Total Lost Time (s)	5.0	5.0	5.0		5.0	5.0
Lead/Lag	Lead		Lag			
Lead-Lag Optimize?	Yes		Yes			
Walk Time (s)		7.0	7.0			
Flash Dont Walk (s)		11.0	11.0			
Pedestrian Calfs (#/h)		0	0			
Act Effct Green (s)	38.0	75.0	32.0	110.0	25.0	25.0
Actuated g/C Ratio	0.56	0.58	0.29	1.00	0.23	0.23
v/c Ratio	0.57	0.29	0.66	0.31	1.19	1.03
Control Delay	34.0	7.3	38.0	0.5	134.6	69.4
Queue Delay	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Total Delay	34.0	7.3	38.0	0.5	134.6	69.4
LOS	C	A	D	A	F	E



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBR	SEB	SEB
Approach Delay		16.2	22.4		109.7	
Approach LOS		B	C		F	

Intersection Summary

Area Type: Other

Cycle Length: 110

Actuated Cycle Length: 110

Offset: 0 (0%), Referenced to phase 1 EBL and 6 EBT, Start of Green

Natural Cycle: 70

Control Type: Pre-timed

Maximum v/c Ratio: 1.19

Intersection Signal Delay: 55.6

Intersection LOS: E

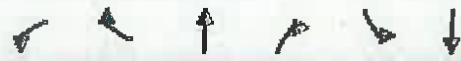
Intersection Capacity Utilization: 63.8%

ICU Level of Service B

Analysis Period (min): 15

Splits and Phases: 7. Str. Liviu Rebreanu & Libertatii





Lane Group	WBL	WBR	NET	NER	SBL	SBT
Lane Configurations		FF	↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	176	787	0	0	1139
Future Volume (vph)	0	176	787	0	0	1139
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.5	3.5	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	0.88	0.95	1.00	1.00	0.95
Frt		0.850				
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	2601	3500	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	2601	3500	0	0	3500
Link Speed (km/h)		50	50			50
Link Distance (m)	136.9		40.6			123.8
Travel Time (s)	5.9		2.5			8.9
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	191	855	0	0	1238
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	191	855	0	0	1238
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free

Intersection Summary	
Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	32.8%
	ICU Level of Service A
Analysis Period (min)	15



Lane Group	NBT	NBR	SBL	SBT	NWL	NWF
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑
Traffic Volume (vph)	694	0	0	1139	0	93
Future Volume (vph)	694	0	0	1139	0	93
Ideal Flow (vphpf)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	1.00
Ft						0.865
FII Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	1593
FII Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	1593
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	237.0			40.6	89.8	
Travel Time (s)	17.1			2.9	5.0	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	754	0	0	1238	0	101
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	754	0	0	1238	0	101
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	

Intersection Summary

Area Type: Other
 Control Type: Unsignalized
 Intersection Capacity Utilization 32.8% ICU Level of Service A
 Analysis Period (min) 15

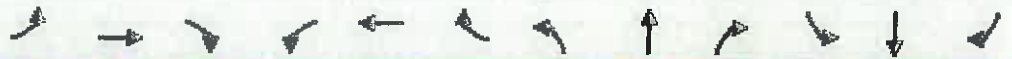


Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	894	102	0	1139
Future Volume (vph)	0	0	694	102	0	1139
Real Flow (vph)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Fr			0.981			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3433	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (permt)	0	0	3433	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	100.8		71.0			287.0
Travel Time (s)	7.3		5.1			17.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	754	111	0	1238
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	865	0	0	1238
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free		Free	

Intersection Summary	
Area Type:	Other
Control Type:	Unsignalized
Intersection Capacity Utilization	32.8%
	ICU/ Level of Service A
Analysis Period (min)	15

Lanes, Volumes, Timings
 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu

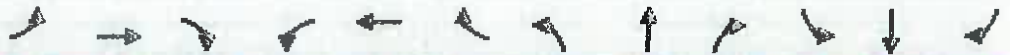
Scenariul CuProiect PM



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBR	SBL	SBT	SEB
Lane Configurations		↑↑↑			↑↑↑			↑↑			↑↑	
Traffic Volume (vph)	542	974	67	108	1045	98	47	488	42	129	621	389
Future Volume (vph)	542	974	67	109	1045	98	47	488	42	129	621	389
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Storage Length (m)	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		60.0	0.0		70.0
Storage Lanes	0		0	0		0	0		1	0		1
Taper Length (m)	5.0			5.0			5.0			5.0		
Lane Util. Factor	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	1.00
Frt		0.994			0.988			0.989			0.991	0.850
Flt Protected		0.983			0.986			0.996			0.991	
Satd. Flow (prot)	0	4914	0	0	4949	0	0	3448	0	0	3468	1566
Flt Permitted		0.660			0.638			0.723			0.653	
Satd. Flow (perm)	0	3299	0	0	3170	0	0	2503	0	0	2215	1566
Right Turn on Red			Yes			Yes			Yes			Yes
Satd. Flow (RTOR)		9			20			8				68
Link Speed (k/h)		50			50			50			50	
Link Distance (m)		524.3			124.0			168.1			113.3	
Travel Time (s)		37.7			6.9			12.1			6.2	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	589	1059	73	116	1136	107	51	530	46	140	675	423
Shared Lane Traffic (%)												
Lane Group Flow (vph)	0	1721	0	0	1361	0	0	627	0	0	815	423
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right	Left	Left	Right
Median Width(m)		15.0			15.0			0.0			7.0	
Link Offset(m)		0.0			0.0			0.0			0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0			4.0			4.0			4.0	
Two way Left Turn Lane												
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24		14	24		14	24		14	24		14
Turn Type	Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA		Perm	NA	Perm
Protected Phases		4			6			2			6	
Permitted Phases	4			8			2			6		6
Minimum Split (s)	23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0		23.0	23.0	23.0
Total Split (s)	65.0	65.0		65.0	65.0		45.0	45.0		45.0	45.0	45.0
Total Split (%)	59.1%	59.1%		59.1%	59.1%		40.9%	40.9%		40.9%	40.9%	40.9%
Maximum Green (s)	60.0	60.0		60.0	60.0		40.0	40.0		40.0	40.0	40.0
Yellow Time (s)	3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0		3.0	3.0	3.0
All-Red Time (s)	2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0		2.0	2.0	2.0
Lost Time Adjust (s)		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Lost Time (s)		5.0			5.0			5.0			5.0	5.0
Lead/Lag												
Lead-Lag Optimize?												
Walk Time (s)	7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0		7.0	7.0	7.0
Flash Dont Walk (s)	11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0		11.0	11.0	11.0
Pedestrian Calls (#/hr)	0	0		0	0		0	0		0	0	0
Act Effect Green (s)		60.0			60.0			40.0			40.0	40.0
Actuated g/C Ratio		0.55			0.55			0.36			0.56	0.36
v/c Ratio		3.98d			1.31d			0.69			1.01	0.69
Control Delay		37.1			23.6			33.9			70.4	31.0
Queue Delay		0.0			0.0			0.0			0.0	0.0
Total Delay		37.1			23.6			33.9			70.4	31.0
LOS		D			C			C			E	C

Lanes, Volumes, Timings
 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu

Scenariul CuProiect PM



Lane Group	EBL	EBT	EBR	WBL	WBT	WBR	NBL	NBT	NBF	SBL	SBT	SBR
Approach Delay		37.1			23.6			33.9			57.2	
Approach LOS		D			C			C			E	

Intersection Summary

Area Type	Other
Cycle Length	110
Actuated Cycle Length	110
Offset	0 (0%), Referenced to phase 2:NBT and 6:SETL, Start of Green
Natural Cycle	70
Control Type	Pretimed
Maximum v/c Ratio	1.01
Intersection Signal Delay	38.0
Intersection Capacity Utilization	99.7%
Analysis Period (min)	15
Intersection LOS	D
ICU Level of Service	F

dl Defacto Left Lane. Recode with 1 though lane as a left lane.

Splits and Phases: 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu & Bd. Camil Ressu





Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBL	SBL	SBR
Lane Configurations			↑		↓	
Traffic Volume (vph)	0	0	72	0	75	1
Future Volume (vph)	0	0	72	0	75	1
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Fit					0.958	
Fit Protected					0.953	
Satd. Flow (prot)	0	0	1842	0	1752	0
Fit Permitted					0.953	
Satd. Flow (perm)	0	0	1842	0	1752	0
Link Speed (k/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		161.3	59.7		101.6	
Travel Time (s)		11.6	4.3		7.3	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	78	0	82	1
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	78	0	83	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.5	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24			14	24	14
Sign Control		Stop	Free		Stop	

Intersection Summary

Area Type: Other

Control Type: Unsignalized

Intersection Capacity Utilization: 10.7% ICU Level of Service: A

Analysis Period (min): 15



Lane Group	EBL	EBT	WBT	WBF	SBL	SBR
Lane Configurations		↕	↕		↕	↕
Traffic Volume (vph)	38	62	92	21	31	57
Future Volume (vph)	38	62	92	21	31	57
Desired Flow (vph/s)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt			0.975		0.913	
Frt Protected		0.981			0.983	
Satd. Flow (prot)	0	1706	1695	0	1560	0
Frt Permitted		0.981			0.983	
Satd. Flow (perm)	0	1706	1695	0	1560	0
Link Speed (km/h)		50	50		50	
Link Distance (m)		42.9	228.0		165.5	
Travel Time (s)		3.1	16.4		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	41	62	100	23	34	62
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	109	123	0	56	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Left	Left	Right	Left	Right
Median Width(m)		0.0	0.0		3.0	
Link Offset(m)		0.0	0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)		4.0	4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09
Turning Speed (km/h)	24			14	24	14
Sign Control		Free	Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	15.9%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBT	EBR	WBL	WBT	NBL	NBR
Lane Configurations	↑			↑	↑	
Traffic Volume (vph)	34	58	30	45	39	20
Future Volume (vph)	34	58	30	45	39	20
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Width (m)	3.0	3.0	3.0	3.0	3.5	3.5
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Frt	0.915		0.954			
Frt Protected			0.980		0.968	
Satd. Flow (prot)	1591	0	0	1704	1701	0
Frt Permitted			0.980		0.968	
Satd. Flow (perm)	1591	0	0	1704	1701	0
Link Speed (km/h)	50		50		50	
Link Distance (m)	53.3		177.2		165.5	
Travel Time (s)	3.8		12.8		11.9	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	37	63	33	49	42	22
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	100	0	0	82	64	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	0.0		0.0		3.5	
Link Offset(m)	0.0		0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.09	1.09	1.09	1.09	1.01	1.01
Turning Speed (km/h)	14		24		14	
Sign Control	Free		Free		Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	12.7%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



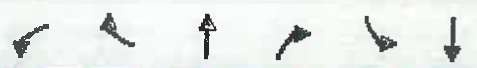
Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SBL	SBT
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	1073	128	0	1139
Future Volume (vph)	0	0	1073	128	0	1139
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Frt			0.984			
Flt Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3444	0	0	3500
Flt Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3444	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	63.8		112.0			31.6
Travel Time (s)	4.6		8.1			2.3
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	1166	139	0	1238
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1305	0	0	1238
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	35.1%		ICU Level of Service A			
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	NET	NBR	SBL	SBT	NWL	NWR
Lane Configurations	↑↑			↑↑		↑↑
Traffic Volume (vph)	1128	0	0	1139	0	73
Future Volume (vph)	1128	0	0	1139	0	73
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	0.95	1.00	1.00	0.95	1.00	0.83
Fit						(0.65)
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	3500	0	0	3500	0	2756
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	3500	0	0	3500	0	2756
Link Speed (k/h)	50			50	50	
Link Distance (m)	113.3			112.0	161.3	
Travel Time (s)	8.2			8.1	11.6	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	1226	0	0	1238	0	79
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	1226	0	0	1238	0	79
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	7.0			7.0	0.0	
Link Offset(m)	0.0			0.0	0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0			4.0	4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)		14	24		24	14
Sign Control	Free			Free	Stop	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	36.4%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	WBL	WBR	NBT	NBR	SSL	SBT
Lane Configurations			↑↑			↑↑
Traffic Volume (vph)	0	0	796	277	0	1139
Future Volume (vph)	0	0	796	277	0	1139
Peak Hour Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	0.95	0.95	1.00	0.95
Fit			0.961			
Fit Protected						
Satd. Flow (prot)	0	0	3363	0	0	3500
Fit Permitted						
Satd. Flow (perm)	0	0	3363	0	0	3500
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	115.0		31.6			71.0
Travel Time (s)	8.3		2.3			5.1
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	865	301	0	1238
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	1166	0	0	1238
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		7.0			7.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Leadway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Free			Free
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	32.6%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					

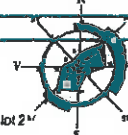


Lane Group	WEL	WER	NET	NER	SBL	SE1
Lane Configurations						4
Traffic Volume (vph)	0	0	0	0	52	76
Future Volume (vph)	0	0	0	0	52	76
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Flt						
Flt Protected						0.980
Satd. Flow (prot)	0	0	0	0	0	1805
Flt Permitted						0.980
Satd. Flow (perm)	0	0	0	0	0	1805
Link Speed (k/h)	50		50			50
Link Distance (m)	110.7		101.0			63.8
Travel Time (s)	8.0		7.3			4.6
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	0	0	0	57	83
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	0	0	0	0	0	140
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane-Alignment	Left	Right	Left	Right	Left	Left
Median Width(m)	0.0		0.0			0.0
Link Offset(m)	0.0		0.0			0.0
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0			4.0
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14		14	24	
Sign Control	Stop		Stop			Stop
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	8.2%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					



Lane Group	EBL	EBR	NBL	NBT	SEB	SEB
Lane Configurations	Y			↑	↓	
Traffic Volume (vph)	0	52	52	32	40	0
Future Volume (vph)	0	52	52	32	40	0
Ideal Flow (vphpl)	1900	1900	1900	1900	1900	1900
Lane Util. Factor	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Fit	0.865					
Flt Protected				0.970		
Satd. Flow (prot)	1593	0	0	1787	1842	0
Flt Permitted				0.970		
Satd. Flow (perm)	1593	0	0	1787	1842	0
Link Speed (k/h)	50		50		50	
Link Distance (m)	79.7		53.3		97.6	
Travel Time (s)	5.7		3.8		7.0	
Peak Hour Factor	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92	0.92
Adj. Flow (vph)	0	57	57	35	43	0
Shared Lane Traffic (%)						
Lane Group Flow (vph)	57	0	0	92	43	0
Enter Blocked Intersection	No	No	No	No	No	No
Lane Alignment	Left	Right	Left	Left	Left	Right
Median Width(m)	3.5		0.0		0.0	
Link Offset(m)	0.0		0.0		0.0	
Crosswalk Width(m)	4.0		4.0		4.0	
Two way Left Turn Lane						
Headway Factor	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01	1.01
Turning Speed (k/h)	24	14	24			14
Sign Control	Stop		Free		Free	
Intersection Summary						
Area Type:	Other					
Control Type:	Unsignalized					
Intersection Capacity Utilization	13.1%			ICU Level of Service A		
Analysis Period (min)	15					

5. REGULAMENTARI URBANISTICE



LEGENDA
 - Limite de proprietate/teren rezidential str. L. Niu Rebreanu nr. 4 lot 2
 - Parcela
 - Parcela nr. 5 teren = 7659 mp

ZONIFICARE FUNCTIONALA conf. PUZ Sector 3:
 M3
 V1a
 L4a

CIRCULATI conform PUZ Sector 3 aprobat:
 - Circulatii carosabile propuse
 - Circulatii pietonale propuse

CONSTRUCTII EXISTENTE:
 - Locuinte colective
 - Cladiri comerc/servicii
 - Cladiri educative
 - Cladiri depozitare

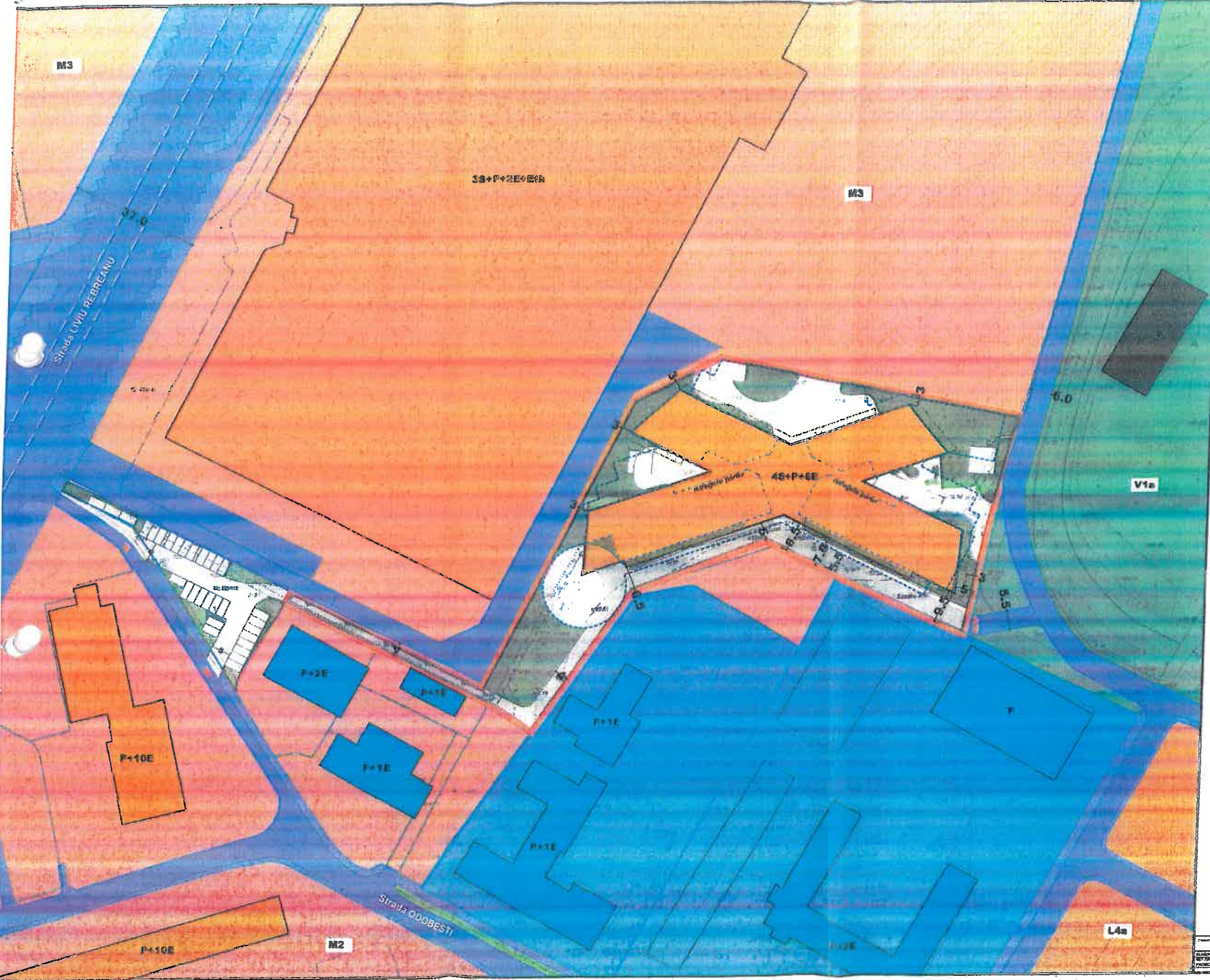
REGLEMENTARI conform PUZ Sector 3
 M3 - subzona mixta afeta in afara zonelor protejate, cu cladiri avand regim de constructie continuu sau discontinuu si inaltime maxima de P+4 etaje

Subzona M3 - cf. PUZ Sector 3
 P.O.T. max = 80%
 C.U.T. max = 2.5
 Rh max = P+4E
 *cu posibilitatea a doua etaje retrase

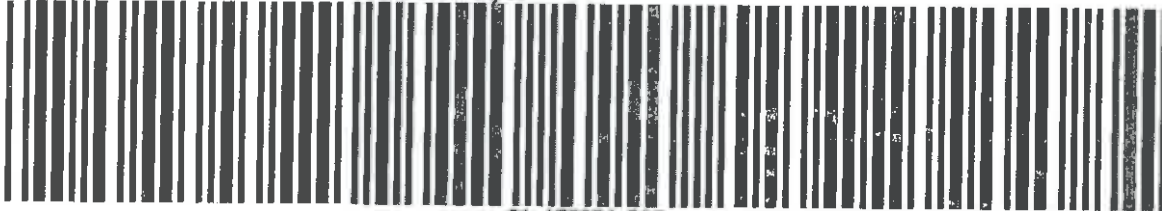
P.O.T. propus - 60%
 C.U.T. propus - 2.5
 Rh propus - 4S+P+6E

REGLEMENTARI:
 - Constructii propuse - Ansamblu cu functii mixte- locuire si functii conexe
 - Limite balcona
 - Limite subsol
 - Spatii verzi la sol pozitionate orientativ
 - Acces Auto

COMISIA TEHNICA DE CIRCULATIE A MUNICIPIULUI BUCURESTI
 Spre aprobare conform aviz nr. 278/2013 al C.T.C.
 din 20.05.2013
 Semnatura



Titlu	Proiectant	Scara	Proiectant
P.U.D.	STUDIO SPA	1:500	STUDIO SPA
Str. L. Niu Rebreanu nr. 4 lot 2	Str. L. Niu Rebreanu nr. 4 lot 2	Str. L. Niu Rebreanu nr. 4 lot 2	Str. L. Niu Rebreanu nr. 4 lot 2
Reglementari Urbanistice	Reglementari Urbanistice	Reglementari Urbanistice	Reglementari Urbanistice

Primăria Sectorului 3 - Bucuresti

21-173934-PS3

Nr.inreg.: 173934

Data inreg.: 13.09.2021

Ora inreg.: 11:33:08

Provenienta: PARKLAKE BUSINESS CENTRE SRL

Telefon: 0751 088 831

Email: lpopa@sonaesierra.com

Adresant: Primăria Sectorului 3 - București

Cuprins: Adresa

Adresa: Bucuresti, strada Liviu Rebreanu, nr. 4, sector. 3

Adresa Lucrare: Bucuresti, strada Liviu Rebreanu, nr. 4, lot 2

Observatii: solicita reanalizare documentatie PUD

Nr. File: 3

Termen de raspuns: 30 zile

Program de lucru

luni, marti, miercuri, vineri: 8:30 - 16:30,

joi: 8:30 - 18:30

Telefon

Biroul Relatii cu Publicul Calea Ducești nr. 191: 021/318 0323

Directia Generala Impozite si Taxe Locale Sector 3

-Sediul Sfanta Vineri nr. 32: 021/ 327 5145

-Sediul Campia Libertatii nr. 36: 021/ 3247 195; 021/3247 196

-Sediul Lucretiu Patrascanu nr. 3-5: 021/ 3411 760

1857/13.09.2021

Către:

Consiliul local al Sectorului 3 al Municipiului Bucuresti
Comisia de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ si arhitectura

Subiect : Solicitare reanalizare documentatie PUD „Ansamblu cu functiuni mixte (locuire si functiuni conexe locuirii) cu RHpropus=4S+P+6E,Constructii anexe, pe un teren situat in Strada Liviu Rebreanunr.4, lot 2 (provizoriu nr.4A), Sector 3

Subscrisa **PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L.**, persoana juridica romana, cu sediul in București, Sector 3, Str. Liviu Rebreanu nr. 4, centrul comercial si de loisir Parklake, etaj 2, birou nr. 8 si înregistrata la Registrul Comerțului București sub nr. J40/725/2018, având cod unic de înregistrare RO 38723870 , în calitate de initiator al documentatiei P.U.D. „*Ansamblu cu functiuni mixte (locuire si functiuni conexe locuirii) cu RHpropus=4S+P+6E,Constructii anexe, pe un teren situat in Strada Liviu Rebreanunr.4, lot 2 (provizoriu nr.4A), Sector 3*” înregistrată la Registratura Primariei Sectorului 3 sub Nr. 581184/10.11.2020 („Documentatia PUD”),

Prin prezentă dorim sa va supunem atentiei urmatoarele:

Documentatia PUD a fost supusa avizarii *Comisiei de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ si arhitectura („Comisia”)* in data de 28.07.2021, respectiv 25.08.2021 primind aviz NEFAVORABIL in cadrul celor doua sedinte de avizare, conform informarii primite prin scrisoarea numarul 165557/02.09.2021 emisa de Secretar general al Sectorului 3- Primaria Sectorului 3 Bucuresti, precum si pe email in data de 23.08.2021. In cadrul avizelor emise se precizeaza „*Comisia de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ si arhitectura, intrunita in sedinta din data de 25.08.2021, a analizat proiectul de hotarare mentionat mai sus si considera ca acesta NU A FOST intocmit in conformitate cu prevederile legale.*”, respectiv „*Comisia de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ si arhitectura, intrunita in sedinta din data de 28.07.2021, in sistem videoconferinta si prezenta fizica, a analizat proiectul de hotarare mentionat mai sus si considera ca acesta NU A FOST intocmit in conformitate cu prevederile legale.*”

Hotararile Comisiei de a acorda aviz nefavorabil in ambele sedinte au avut la baza urmatoarele opinii:

- pentru solicitarea avizarii din cadrul sedintei de data de 28.07.2021 - „*Nu consideram ca infrastructura aferenta este capabila sa preia traficul exitent*”
- pentru solicitarea avizarii din cadrul sedintei de data de 25.08.2021 - „*Nu consideram oportuna dezvoltarea unui asemenea proiect unde arterele de circulatie sunt subdimensionate, la fel ca si distantele privind retragerile*”

Avand in vedere cele prezentate mai sus, va prezentam mai jos urmatoarele argumente in vederea avizarii Documentatiei PUD:

- referitor la opinia Comisiei din data de 28.07.2021 **“Nu consideram ca infrastructura aferenta este capabila sa preia traficul existent”**, va solicitam sa aveti in vedere urmatoarele: Prin cele doua studii de trafic comandate de PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L, realizate de firma autorizata MODAL ROUTE SRL ce au fost puse la dispozitia Comisiei, a fost demonstrat ca dupa realizarea investitiei ce face obiectul Documentatie PUD, arterele de circulatie pastreaza o **rezerva de capacitate de cel putin 75 %** la orele de varf in conformitate cu legislatia in vigoare, prin urmare, infrastructura existenta este capabila sa preia in conditii normale de trafic investitia propusa;

- referitor la opinia Comisiei din data de 25.08.2021 **“Nu consideram oportuna dezvoltarea unui asemenea proiect unde arterele de circulatie sunt subdimensionate, la fel ca si distantele privind retragerile”**, consideram ca infrastructura locala este capabila sa preia acest proiect avand in vedere rezerva de capacitate de cel putin 75% rezultata din Studiile de trafic realizate si puse la dispozitie Comisiei, precum si faptul ca in zona analizata nu sunt preconizate alte investitii.

Conform RLU aferent PUZ Sector 3, art. 9.5.1., pentru zonele functionale M3 retragerea minima fata de limitele laterale ale parcelei este de 3,0 m. In cazul nostru, pe latura de Vest, distanta dintre proiectia fatadei pe sol si limita de proprietate conform documentelor cadastrale este de 3m. Pe aceasta latura, parcela se invecineaza cu terenul pe care este amplasat centrul comercial Parklake respectiv fatada de Vest a centrului comercial (ce nu prezinta suprafete vitrate) ce este la o distanta de aproximativ 12m fata de fatada Proiectului rezidential.

Subliniem, de asemenea, avand in vedere functiunea non-rezidentiala a spatiilor din cladirea Parklake, respectiv a spatiilor fara goluri / suprafete vitrate corespunzatoare fatadei adiacente laturii catre care se propune amplasarea Proiectului rezidential, ca distanta de aproximativ 12m propusa intre cele doua constructii nu afecteaza niciun fel de camere de locuit prin pozitionarea sa in raport cu retragerea de 3m propusa.



Retragerea de 3 m pe latura de Nord reprezinta distanta de la constructie pana la limita de proprietate, conform documentelor cadastrale. Pe acesta latura sunt amenajate spatii verzi respectiv terenuri de joaca, la o distanta de aproximativ 6 m distanta fata de fatada propusa.



Spatiile verzi de pe terenul Parklake au fost reglementate printr-o documentatie PUD aprobata anterior, astfel pe aceasta portiune de teren nu se vor putea amplasa cladiri in viitor. Astfel retragerea de 3 metri nu creaza o aglomerare si nici nu creaza disfunctionalitati fata de vecinatati.

Mentionam ca pentru amplasarea Proiectului rezidential la aceste distante exista acordul scris al vecinului (ParkLake Shopping Center).

Fata de cele prezentate mai sus, solicitam respectuos reanalizarea documentatiei in cadrul Comisiei de urbanism cu modificarile si completarile din data de 25.08.2021.

PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L

Prin Cristovao Rocha

Cristovao Rocha



NR. 207133/PS3/02.11.2021



Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen
SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAȚI

Legal & Tax

București
29 octombrie, 2021

Via: *posta*

**CĂTRE: CONSILIUL LOCAL AL SECTORULUI 3 BUCUREȘTI,
COMISIA DE URBANISM, AMENAJAREA TERITORIULUI,
FOND LOCATIV ȘI ARHITECTURĂ
Calea Dudești, nr. 191, sector 3, 031084, București
www.primarie3.ro, tel.: 021.318.03.23, fax: 021.318.03.04, e-
mail: consiliu@primarie.ro; relatiipublice@primarie3.ro**

BUCUREȘTI
Str. Barbu Văcărescu nr. 201,
Clădirea Globalworth Tower,
Et. 18, Sector 2, București,
Cod postal 020276, România
T +40 21 201 1200, +40 31 225 3300
F +40 21 201 1210, +40 31 225 3310
E office@nndkp.ro, www.nndkp.ro

TIMIȘOARA
T +40 256 202 133
F +40 256 202 146
E office.timisoara@nndkp.ro

CLUJ-NAPOCA
T +40 264 433 527, +40 364 229 000
+40 364 229 005
E office.cluj@nndkp.ro

**DE LA : ParkLake Business Centre SRL
prin S.C.A. Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen,
București, Strada Barbu Văcărescu, nr. 201, Globalworth Tower,
etajul 18, Sector 2, Cod poștal: 020276 e-mail : office@nndkp.ro**

**RE: Plângere prealabilă împotriva (i) Avizului nefavorabil emis
de către Comisia de urbanism amenajarea teritoriului,
fond locativ și arhitectură pentru punctul nr.3 de pe
ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului Local al
Sectorului 3 din data de 30.09.2021 "Proiect de hotărâre
privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu
"Ansamblu cu funcțiuni mixte(locuire și funcțiuni conexe
locuirii) cu RHpropus = 4S + P + 6E, construcții anexe, pe
un teren situat în Strada Liviu Rebreanu nr.4, lot 2(
provizoriu nr.4A), Sector 3" (denumit în continuare
„PUD”), precum și împotriva (ii) refuzului Consiliului
Local al Sectorului 3 București de a emite o hotărâre de
aprobare a PUD ,**

Stimate Doamne/Stimați Domni,

SEE

Legal – Athens • Belgrade • **Bucharest** • Istanbul • Ljubljana • Podgorica • Pristina • Sarajevo • Skopje • Sofia • Tirana • Zagreb

Subscrisa, **PARKLAKE BUSINESS CENTRE SRL** (numită în continuare „**PARKLAKE**”), cu sediul social în București, sectorul 3, str. Liviu Rebreanu nr. 4, Centrul Comercial și de Loisir Parklake, biroul administrativ nr. 8, et. 2,

Reprezentată convențional în prezentul demers prin **S.C.A. Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen**, având sediul profesional în București, Strada Barbu Văcărescu, nr. 201, Globalworth Tower, etajul 18, Sector 2, Cod poștal: 020276 (sediul procesual ales pentru comunicarea actelor de procedură),

în temeiul art. 1 și art. 7 și urm. din Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ („**Legea nr. 554/2004**”), formulăm prezenta:

PLÂNGERE PREALABILĂ

Împotriva (i) Avizului nefavorabil emis de către Comisia de urbanism amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură pentru punctul nr.3 de pe ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului Local al Sectorului 3 din data de 30.09.2021 ”Proiect de hotărâre privind aprobarea PUD , precum și împotriva (ii) refuzului Consiliului Local al Sectorului 3 București de a emite o hotărâre de aprobare a PUD exprimat în cadrul ședinței Adunării ordinare din data de 30.09.2021,

prin care vă solicităm:

Să revocați (i) Avizul nefavorabil emis de către Comisia de urbanism amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură pentru punctul nr.3 de pe ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului Local al Sectorului 3 din data de 30.09.2021 ”Proiect de hotărâre privind aprobarea PUD, precum și să reveniți asupra (ii) refuzului Consiliului Local al Sectorului 3 București de a emite o hotărâre de aprobare a PUD, exprimat în cadrul ședinței Adunării ordinare din data de 30.09.2021,

având în vedere că acestea au fost adoptate cu încălcarea prevederilor legale incidente

În măsura în care nu procedați conform celor de mai sus, vom formula acțiune în justiție pentru recunoașterea drepturilor și intereselor legitime ale Subscrisei.

MOTIVE

I. ASPECTE PRELABILE

- (1) Prezenta cerere reprezintă o **plângere administrativă prealabilă**, astfel cum este aceasta definită în art. 2 lit. j din Legea nr. 554/2004.

Prin aceasta, solicităm **Consiliului Local Al Sectorului 3 București și Comisiei de Urbanism, Amenajarea Teritoriului, Fond Locativ și Arhitectură**, în calitate lor de emitent al (i) *Avizului nefavorabil pentru punctul nr.3 de pe ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului Local al Sectorului 3 din data de 30.09.2021 "Proiect de hotărâre privind aprobarea PUD, și al (ii) refuzului de a emite o hotărâre de aprobare a PUD exprimat în cadrul ședinței Adunării ordinare din data de 30.09.2021*, să revoce aceste acte administrative vătămătoare pentru drepturile și interesele legitime ale subscrisei.

(2) În ipoteza în care emitenții înțeleg ca în continuare să nu revoce actele vătămătoare și astfel, să persiste în încălcarea drepturilor și intereselor legitime ale subscrisei, vom promova acțiunea corespunzătoare în justiție, în fața instanțelor competente, pe calea contenciosului administrativ, conform prevederilor art. 8 și art. 11 alin. 1¹ din *Legea nr. 554/2004*.

(3) Potrivit art. 7 alin. (1) din *Legea nr. 554/2004*²:

*"Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoana care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim printr-un act administrativ individual trebuie să solicite autorității publice emitente sau autorității ierarhic superioare, dacă aceasta există, în termen de 30 de zile de la data comunicării actului, **revocarea, în tot sau în parte, a acestuia**" (subl.ns.).*

(4) În același timp, art. 8 alin. (1) din *Legea nr. 554/2004* prevede că:

*"Persoana vătămată într-un drept recunoscut de lege sau într-un interes legitim printr-un act administrativ unilateral, **nemulțumit de răspunsul primit la plângerea prealabilă sau care nu a primit niciun răspuns în termenul prevăzut la art. 2 alin. (1) lit. h)**, poate sesiza instanța de contencios administrativ competentă, **pentru a solicita anularea în tot sau în parte a actului, repararea pagubei cauzate și, eventual, reparații pentru daune morale**" (subl.ns.).*

(5) În acord cu cele de mai sus, în cazul nesoluționării favorabile a prezentei plângeri promovate de subscrisea, sunt îndeplinite toate condițiile prevăzute de lege pentru investirea instanței de contencios administrativ cu aspectele ce configurează conflictul administrativ astfel generat.

¹ »(1) Cererile prin care se solicită anularea unui act administrativ individual, a unui contract administrativ, recunoașterea dreptului pretins și repararea pagubei cauzate se pot introduce în termen de 6 luni de la:

a) data comunicării răspunsului la plângerea prealabilă;

b) data comunicării refuzului nejustificat de soluționare a cererii;

c) data expirării termenului de soluționare a plângerii prealabile, respectiv data expirării termenului legal de soluționare a cererii;

d) data expirării termenului prevăzut la art. 2 alin. (1) lit. h), calculat de la comunicarea actului administrativ emis în soluționarea favorabilă a cererii sau, după caz, a plângerii prealabile;

e) data încheierii procesului-verbal de finalizare a procedurii concilierii, în cazul contractelor administrative."

² *Legea nr. 554 din data de 02.12.2004 a contenciosului administrativ a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1.154 din data de 07.12.2004.*

II. PREZENTAREA SITUAȚIEI DE FAPT

- (6) În calitate de inițiator al documentației PUD pentru ”Proiect de hotărâre privind aprobarea PUD, Subscrisa am înregistrat la Registratura Primăriei Sectorului 3 sub Nr.581184/10.11.2020 dosarul administrativ (”Documentația PUD”).
- (7) Documentația PUD a fost supusă avizării Comisiei de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură în data de 28.07.2021, respectiv 25.08.2021 primind aviz nefavorabil în cadrul celor două ședințe de avizare, conform informării primite prin scrisoarea nr.165557/02,09,2021, precum și prin e-mail la data de 23.08.2021.
- (8) Conform avizelor negative emise, Comisia de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură, a analizat proiectul de hotărâre și consideră că acesta nu a fost emis în conformitate cu prevederile legale.
- (9) Hotărârile Comisiei au la baza următoarele considerente:
 - Infrastructura aferentă nu ar fi capabilă să preia traficul existent(28.07.2021);
 - Nu ar fi oportună dezvoltarea unui asemenea proiect unde arterele de circulație sunt subdimensionate, la fel ca și distanțele privind retragererile(25.08.2021);
 - Nu s-ar fi adus modificări proiectului de la ultima respingere (30.09.2021).

III. INTERESUL SUBSCRISEI ÎN FORMULAREA PREZENTEI PLANGERI. INCALCAREA UNUI DREPT SAU INTERES LEGITIM

1. Condiția interesului din perspectiva legii de procedură civilă

- (10) Pentru inițierea oricărui demers în justiție, reclamantul are obligația de a justifica interesul/folosul practic pe care urmărește să-l obțină. Conform art. 33 din Codul de Procedură Civilă: ”Interesul trebuie să fie determinat, legitim și actual.”
- (11) Interesul reprezintă folosul practic pe care o parte îl urmărește prin punerea în mișcare a unui mijloc procesual ce intră în conținutul acțiunii.
- (12) Astfel, interesul este motorul tuturor acțiunilor sau, în alte cuvinte, raportul ce unește autorul actului cu scopul urmărit deoarece constă în avantajul pe care cineva crede că și-l poate procura prin exercitarea unei activități care urmărește satisfacerea unei nevoi sau prin împiedicarea unei activități străine care i-ar putea cauza un prejudiciu.³
- (13) Revocarea actelor administrative atacate/atacat **salvgardează dreptul de proprietate al Subscrisei cu privire proiectul supus aprobării, precum și dreptul de libertate economică și beneficiile direct, pecuniare derivate din activitatea comercială (pierderi generate de imposibilitatea de exploatare a proiectului, proprietatea Subscrisei).**
- (14) Interesul Subscrisei este personal și direct, **pertinent, legitim și real/sigur**, câtă vreme actul a cărei legalitate o contestăm, împreună cu documentația aferentă nu face altceva decât conducă la îngrădirea activității comerciale a Subscrisei, fără justă cauză.

³ Negulescu P., *Tratat de drept administrativ*, Ed. A. Marvan, București, 1934.

- (15) Interesul de a acționa trebuie să fie **pertinent (adecvat)** și este astfel atunci când calitatea în care acționează reclamantul este în corespondență cu ceea ce conține decizia litigioasă. **Interesul trebuie să fie și legitim** și este astfel atunci când acesta este exercitat pentru a salva o **situația ilegală sau imorală**.
- (16) Scopul actelor administrative este reprezentat chiar de anihilarea abuzivă a activității noastre comerciale – proiectul supus aprobării.

2. Condiția interesului din perspectiva contenciosului administrativ

- (17) Una dintre condițiile exercitării unei acțiuni în contencios administrativ privind nelegalitatea unui act emis în regim de putere publică este următoarea: actul administrativ atacat trebuie să vătămă un drept recunoscut de lege sau un interes legitim.
- (18) Condiția se desprinde din prevederile art. 1 din legea contenciosului administrativ conform căruia:
- “Orice persoană care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim, de către o autoritate publică, printr-un act administrativ sau prin nesoluționarea în termenul legal a unei cereri, se poate adresa instanței de contencios administrativ competente, pentru anularea actului, recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim și repararea pagubei ce i-a fost cauzată. Interesul legitim poate fi atât privat, cât și public.”*
- (19) Este știut că noțiunea de interes legitim în sensul Legii nr. 554/2004 este o noțiune de drept substanțial, distinctă de cea a interesului procesual de a acționa. Cu toate acestea, interesul de a ataca un act în contencios administrativ, ca instituție procedurală, este particularizată în realitatea raporturilor litigioase administrative.
- (20) **Particularitatea este următoarea: în dreptul administrativ român declanșarea cercetărilor de contencios este condiționată de justificarea contenciosului subiectiv. Cu alte cuvinte, câtă vreme nu arăt vătămarea, nu pot declanșa cercetarea legalității actului administrativ contestat.**
- (21) Regula a fost expusă cu claritate în cuprinsul Deciziei Curții Constituționale nr. 4945/2010,⁴ dar și de Înalta Curte de Casație și Justiție care în motivarea Deciziei nr. 5003/2012 pronunțată în dosarul 2068/2/2010 a explicat:

⁴ Nu trebuie uitate dispozițiile speciale ale Legii contenciosului administrativ care definesc noțiunile de drept vătămat (art. 2 alin. (1) lit. o), interes legitim privat (art. 2 alin. (1) lit. p) și interes legitim public (art. 2 alin. (1) lit. r). Astfel, dreptul vătămat reprezintă, în accepțiunea legii, orice drept prevăzut de Constituție, de lege sau de alt act normativ, căruia i se aduce o atingere printr-un act administrativ.

Interesul legitim privat reprezintă posibilitatea de a pretinde o anumită conduită, în considerarea realizării unui drept subiectiv viitor și previzibil, prefigurată. Interesul legitim public constituie interesul care vizează ordinea de drept și democrația constituțională, garantarea drepturilor, libertăților și îndatoririlor fundamentale ale cetățenilor, satisfacerea nevoilor comunitare, realizarea competenței autorităților publice.

Pentru corecta soluționare a cauzei prezintă relevanță și prevederile art. 8 alin. (1)¹ din Legea nr. 554/2004, modificată, potrivit căreia persoanele fizice și persoanele juridice de drept privat pot formula cerere prin care invocă

“(…) Pe de altă parte, potrivit art. 8 alin. (1)⁵ din Legea nr. 554/2004, persoanele fizice pot formula cerere prin care se invocă apărarea unui interes legitim public numai în subsidiar, în măsura în care vătămarea interesului legitim public decurge logic din încălcarea dreptului subiectiv sau interesului legitim privat. Reclamantul nu a probat existența unui drept subiectiv sau interes legitim care să fie încălcat prin H.G. 1013 din 9 septembrie 2009. (…)

În deplin acord cu judecătorul fondului, Înalta Curte observă că interesul este o condiție de exercitare a acțiunii civile, înțeles ca folosul practic material ori moral pe care partea îl urmărește în judecată.

Art. 8 alin. (1)⁵ din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004 permite controlul judecătoresc al unui act infra-legislativ pe temeiul ilegalității obiective a acestuia, control justificat prin prisma interesului public lezată, **numai în ipoteza în care persoana care a intentat acțiunea în contencios administrativ justifică un interes în anularea actului, ca urmare a vătămării sale într-un drept prevăzut de lege sau într-un interes legitim (protejat de lege) privat.**” (s.n. – NNDKP)

- (22) Motivele pentru care cererea Subscrisei îndeplinește condiția prevăzută la art. 1 și 8 din legea contenciosului administrativ **sunt reprezentate folosul practic al demersului, dar sunt și argumente care constituie apărări pe fondul (ne)legalității actelor contestate, care vor fi tratate în secțiunea următoare.**
- (23) **Actele contestate produc efecte față de drepturile Subscrisei, prin aceea că ne lipsesc de prerogativa dreptului de proprietate, fără o analiză temeinică prealabilă ori studiu de trafic.**
- (24) Subscrisa, suntem expuși unei vătămări concrete și certe pricinuită prin refuzul de aprobare al proiectului de PUD, în sensul că proiectul de PUD a cărei aprobare se solicită este aservit activității noastre comerciale.

IV. MOTIVE DE NELEGALITATE ALE ACTELOR ADMINISTRATIVE

1. Actele administrative au fost adoptate cu încălcarea art. 31 alin. (2) din Constituție

- (25) Potrivit art. 31 alin. (2) din Constituție, „*autoritățile publice, potrivit competențelor ce le revin, sunt obligate să asigure informarea corectă a cetățenilor asupra treburilor publice și asupra problemelor de interes personal*”.
- (26) Așadar, art. 31 alin. (2) din Constituție consacră regula motivării în drept și în fapt a actelor administrative emise de autoritățile publice.
- (27) Menționăm faptul că în doctrina de specialitate, motivarea în drept și în fapt a actelor administrative a fost abordată ca una dintre condițiile de validitate și de legalitate ale actului administrativ, fiind privită ca un principiu obligatoriu⁵ în cazul actelor administrative.

apărarea unui interes legitim public numai în subsidiar, în măsura în care vătămarea interesului legitim public decurge logic din încălcarea dreptului subiectiv sau a interesului legitim privat.

⁵ A. Iorgovan – *Tratat de drept administrativ*, vol. II, ed. A III-a, ed. All Beck, București, 2002, pag. 60.

Motivarea este definită ca fiind o operațiune administrativă prin care sunt prezentate considerentele de drept și de fapt care au impus și justifică adoptarea sau emiterea unui act administrativ⁶.

- (28) Mai mult, s-a considerat că motivarea nu reprezintă numai o condiție de validitate și de legalitate a actului administrativ ci, din perspectiva existenței și funcționării unei bune administrații, aceasta constituie o componentă și o dovadă a funcționării principiului transparenței decizionale în activitatea autorităților și instituțiilor publice ale administrației publice centrale și locale⁷.
- (29) Astfel, din perspectiva faptului că permite un control jurisdicțional riguros, motivarea în drept și în fapt a actului administrativ reprezintă o premisă esențială, dar și o condiție fundamentală de funcționare a unor mecanisme de protecție a drepturilor și intereselor legitime ale particularilor față de acțiunile administrației în general, în așa fel încât rezultă cu putere de evidență că lipsa de motivare a unui act administrativ atrage nulitatea acestuia.
- (30) Jurisprudența constantă⁸ a statuat asupra faptului că este nelegal actul administrativ care nu este motivat în fapt și în drept.
- (31) Nu în ultimul rând, obligația autorităților publice de a-și motiva deciziile este consacrată și de reglementările comunitare.
- (32) Potrivit art. 41 din Carta Drepturilor Fundamentale A Uniunii Europene: „[o]rice persoană are dreptul de a beneficia, în ce privește problemele sale, de un tratament imparțial, echitabil și într-un termen rezonabil din partea instituțiilor, organelor, oficiilor și agențiilor Uniunii”. Potrivit aceluiași articol, „dreptul la o bună administrare implică, printre altele, obligația administrației de a-și motiva deciziile”. Un astfel de principiu poate fi transpus și la nivelul administrației naționale, după cum a reținut și Înalta Curte de Casație și Justiție prin Decizia nr. 1580/2008 mai sus citată. În jurisprudența constantă a Curții de Justiție a Uniunii s-a arătat că motivarea „trebuie să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției care a emis actul, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de temeiurile măsurii luate, iar instanței competente să își exercite controlul de legalitate”⁹.
- (33) Din cuprinsul Avizului negativ și al refuzului autorității de emitere a hotărârii de aprobare a PUD-ului, nu se arată care sunt studiile pe baza cărora aceasta s-a concluzionat că este necesară modificarea proiectului, care sunt reglementările din care ar rezultă inoportunitatea proiectului, respectiv incapacitatea infrastructurii aferente de a prelua traficul generat și nici nu arată pe baza căror criterii s-a decis respingerea solicitării de emitere a avizului favorabil, respectiv de aprobare a PUD-ului.
- (34) Având în vedere cele de mai sus, considerăm că **emitenții au încălcat prevederile art. 31, alin. (2) din Constituție** prin modul în care au motivat actele adoptate.

⁶ E. Balan – *Procedura administrativa*, Ed. Universitara, Bucuresti, 2005, p.116.

⁷ M. Oroveanu – *Tratat de drept administrativ*, ed. a II-a, ed. Cerna, Bucuresti, 1998, pag. 134.

⁸ Decizia nr. 1580 din 11.04.2008 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, Secția de Contencios Administrativ și Fiscal, Hotărârea nr. 385 din 23.11.2009 a Curții de Apel Timișoara, Sentința nr. 10/F din data de 13.01.2010 a Curții de Apel Alba Iulia.

⁹ Hotărârea Tribunalului (camera a treia) din 28 mai 2013, cauza Mohamed Trabelsi și alții împotriva Consiliul Uniunii Europene.

2. Atingerile aduse dreptului de proprietate al Subscrisei - Corelații între art. 44 din Constituția României și noțiunea autonomă de „bun” consacrată de art.1 din Protocolul adițional nr.1 al Convenției Europene a Drepturilor Omului („CEDO”)

- (35) Articolul 1 din Protocolul Adițional nr. 1 la Convenție proclamă protecția proprietății sub forma a trei norme distincte. În prima frază a primului alineat se enunță principiul general al necesității respectării dreptului de proprietate: „*Orice persoană fizică sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale.*”
- (36) Noțiunea de „bun” a primit o definiție autonomă în cadrul jurisprudenței Curții Europene a Drepturilor Omului, reținându-se că aceasta nu se limitează la proprietatea unor bunuri corporale; alte drepturi și interese ce constituie active pot să fie considerate „drepturi de proprietate”, deci „bunuri”, potrivit acestei dispoziții (Cauza Fasy's Doiser-und Fordertechnik GmbH c. Pays-Bas). Totodată, protecția instituită de text are în vedere și alte drepturi reale.
- (37) Insecuritatea circuitului civil și incertitudinea măsurilor legislative, judiciare sau administrative ale statelor contractante constituie în concepția Curții un factor important pe care ea îl are în vedere pentru a examina îndeplinirea de către autoritățile statale a obligației de a asigura protecția dreptului de proprietate.
- (38) Prin urmare, câștigul material obținut din exploatarea unor activități comerciale, reprezintă „bunuri” în sensul jurisprudenței CEDO – a căror protecție este garantată de art. 1 din Protocolul adițional nr. 1 la CEDO. Cu alte cuvinte, asupra sumelor de bani obținute ca urmare a exploatării obiectului de activitate, titularul dreptului real are un veritabil drept de proprietate protejat de art. 1 din Protocolul nr. 1.
- (39) În consecință, beneficiile obținute de Societate din activitatea economică constituie un „*interes substanțial de natură patrimonială*”, în acord cu jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului și a Curții Constituționale.
- (40) Astel, actele administrative contestate înfrâng garanțiile convenționale ale dreptului de proprietate.
- (41) Refuzul aprobării PUD-ului va conduce invariabil la imposibilitatea dezvoltării proiectului imobiliar al Societății, prin perturbarea activității comerciale.
- (42) Astfel, conținutul actelor administrative contestate aduce atingere interesului substanțial, de natură patrimonială al Societății, constând în dobândirea și păstrarea beneficiilor obținute din activitatea economică desfășurată, de vreme ce măsura determina în mod necesar încetinirea activității economice.
- (43) Așadar, indirect, se conturează o ingerință cu privire la acest interes substanțial de natură patrimonială, reprezentat de beneficiile aduse de exploatarea proiectului imobiliar de către Societate, **contrar dispozițiilor art. 44 alin. 3 din Constituție.**
- (44) Prin urmare, o astfel de ingerință a Statului nu poate fi în niciun caz una legală, dat fiind că pentru a se considera că o ingerință este prevăzută de lege, aceasta din urmă trebuie să fie previzibilă sub aspectul aplicării ei.

- (45) Articolul 44 din Constituție ocrotește dreptul de proprietate privată, prevăzând în alin. (1) că „*dreptul de proprietate, precum și creanțele asupra statului, sunt garantate. Conținutul și limitele acestor drepturi sunt stabilite de lege*”.
- (46) Deși textul constituțional admite posibilitatea impunerii unor limite, restricția echivalează cu o limitare adusă dreptului de proprietate privată incompatibilă cu prevederile Constituției.
- (47) **În primul rând**, după cum dispune art. 44 alin. (1) din Constituție, limitele dreptului de proprietate pot fi stabilite doar prin **lege**. Noțiunea de lege consacrată în articolul ante menționat este cea de **act al Parlamentului**, așadar este avut în vedere sensul restrâns al noțiunii de lege. Potrivit doctrinei, în materia dreptului constituțional funcționează **teoria drepturilor fundamentale potrivit căreia**, unul dintre efectele înscrierii în Constituție a drepturilor fundamentale este posibilitatea limitată ca autoritățile statului să intervină asupra acestora, o astfel de intervenție, după cum s-a arată și literatura de specialitate¹⁰, fiind posibilă doar atunci când Constituția prevede expres această posibilitate, și fiind acordată doar Parlamentului.
- (48) Prin urmare, limitarea dreptului de proprietate privată, constând în interzicerea derulării unei activități comerciale, prin refuzul aprobării PUD-ului, prin intermediul unui aviz consultativ, respectiv a unei hotărâri de consiliu local, **acte cu forță juridică inferioară legilor, încalcă prevederile art. 44 alin. (1) din Constituție**, coroborate cu art.53 din Constituție.
- (49) **În al doilea rând**, conform doctrinei și jurisprudenței naționale și europene, orice limitare adusă dreptului de proprietate trebuie să fie **proporțională** cu interesul urmărit, astfel cum vom detalia mai jos.
- (50) În susținerea acestei teze vine și jurisprudența CEDO, care a statuat în repetate rânduri obligația statelor de a respecta regula proporționalității, atunci când instituie limitări ale drepturilor consacrate de convenție, în scopul asigurării unui just echilibru între măsura impusă și scopul urmărit prin aceasta.
- (51) În vasta sa interpretare a articolului 1 din Protocolul 1 Adițional Convenției Europene a Drepturilor Omului¹¹, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a precizat că acesta cuprinde trei reguli fundamentale – (i) protecția generală a proprietății, (ii) condițiile lipirii de

¹⁰ „[...] legiuitorul poate primi o delegare expresă din partea puterii constituante pentru a interveni exclusiv în domeniul modalității de exercitare a drepturilor fundamentale nominalizate de constituant dar al căror regim juridic a fost lăsat la latitudinea legiuitorului. [...] Uneori constituantul a precizat că nu întreg regimul juridic al unui drept fundamental este la latitudinea legiuitorului, ci numai limitele sale -S. Tănăsescu în Constituția României, Comentariu pe articole, Coordonatori I. Murar, E.S. Tănăsescu, Ed. CH Beck, București, 2008, p. 534.

¹¹ Prevederile art. 1 din Protocolul 1 fiind relevante în prezenta speță din prisma jurisprudenței constante a Curții Constituționale, conform căreia prevederile Constituției, inclusiv ale art. 44, se aplică și interpretează și prin raportare la prevederile Convenției Europene a Drepturilor Omului (A se vedea Decizia Curții Constituționale Române nr. 655 din 17 mai 2011, publicată în Monitorul Oficial nr. 517 din 22 iulie 2011, Decizia Curții Constituționale Române nr. 200 din 14 aprilie 2005, publicată în Monitorul Oficial nr. 403 din 12 mai 2005).

Articolul 1 din Protocolul 1 Adițional la Convenția Europeană a Drepturilor Omului dispune: „Art. 1: Orice persoană fizică sau juridică are dreptul la respectarea bunurilor sale. Nimeni nu poate fi lipsit de proprietatea sa decât pentru cauză de utilitate publică și în condițiile prevăzute de lege și de principiile generale ale dreptului internațional. Dispozițiile precedente nu aduc atingere dreptului statelor de a adopta legile pe care le consideră necesare reglementării folosirii bunurilor conform interesului general sau pentru a asigura plata impozitelor ori a altor contribuții, sau a amenzilor”.

proprietate, și nu în ultimul rând (iii) condițiile de exercitare a controlului statului în materia proprietății.

- (52) Astfel, legiuitorul român, în virtutea textelor de lege menționate are posibilitatea instituirii unor limite legale de exercitare a dreptului de proprietate, cu condiția ca aceste limitări legale să nu atingă însăși substanța dreptului de proprietate, fiind necesară îndeplinirea a două condiții: justificarea unui interes general și existența proporționalității dintre limitarea dreptului și interesul urmărit.
- (53) În practica sa, Curtea a lăsat la aprecierea autorităților naționale sfera de interpretare a noțiunii de interes public, considerând că acestea sunt mai în măsură să cunoască nevoile fiecărei societăți în parte, însă atunci când presupusul interes general nu este fundamentat în mod rezonabil, Curtea analizează ea însăși respectarea acestei cerințe.
- (54) Un astfel de exemplu este Cauza *James v. Marea Britanie*, în care Curtea statuează că¹² **„existența unei utilități publice nu este suficientă pentru justificarea privării de proprietate, întrucât Curtea a considerat că trebuie să existe un raport de proporționalitate între mijloacele utilizate și scopul vizat. Statul trebuie să păstreze un just echilibru între interesele colective ale societății și interesele particulare, astfel încât persoana afectată să nu fie pusă în situația de a suporta o sarcină specială și exorbitantă în folos public”**¹³.
- (55) Și instanțele naționale au reiterat condiția proporționalității în analiza limitărilor aduse dreptului de proprietate consacrat prin art. 44 din Constituție, Curtea Constituțională însăși, într-una dintre deciziile sale a arătat că **„pot fi stabilite prin lege anumite limite, îngrădiri fie în privința obiectului dreptului, fie în privința unor atribute ale dreptului. Pentru apărarea intereselor sociale și economice generale sau pentru apărarea drepturilor altor persoane. Esențial este ca prin aceste restricții stabilite de lege să nu se atingă fondul acestui drept, să nu se anihileze complet dreptul de proprietate. Altfel spus, aceste limite aduse dreptului de proprietate sunt supuse principiului proporționalității, înscris în art. 49 alin. (2) din Constituție (devenit art. 53 după republicarea din 2003 a Constituției)”**¹⁴.
- (56) În situația de față, actul atacat nu explică cum interesul general urmărit este atins prin lipsirea Subscrisei de posibilitatea dezvoltării proiectului imobiliar, fiind astfel imposibilă analizarea respectării principiului proporționalității.
- (57) În condițiile în care actele contestate nu conțin nicio fundamentare din punct de vedere tehnic și ignoră împrejurarea că subscrisea am depus două studii de trafic realizate în acest scop, privarea de bun este absolută, și se manifestă atât prin imposibilitatea de exploatare a proiectului imobiliar, cât și prin pierderea câștigului rezultat din activitatea comercială.

3. Atingerile aduse dreptului de libertate economică - art.45 și art.134 din Constituție

¹² A se vedea de asemenea cauza *Fostul Rege al Greciei v. Grecia*

¹³ A se vedea Cauza *James v. Marea Britanie*.

¹⁴ Decizia Curții Constituționale nr. 19 din 8 aprilie 1993, publicată în Monitorul Oficial nr.105 din 24.05.1993.

- (58) Libertatea economică este consacrată la nivel constituțional în art. 45 și are un conținut complex, care implică nu doar libertatea de a începe o activitate economică ci și „*exercitarea activității economice într-un mediu concurențial nedistorsionat de bariere legale discriminatorii și practici anticoncurențiale, abuzive sau neloiale*”¹⁵.
- (59) Potrivit art. 45 din Constituție, „*accesul liber al persoanei la o activitate economică, libera inițiativă și exercitarea acestora în condițiile legii sunt garantate*”.
- (60) Obligațiile statului decurgând din principiul libertății economice sunt reglementate prin art. 135 alin. (2) lit. a) din Constituție, potrivit căruia „*statul trebuie să asigure: a) libertatea comerțului, protecția concurenței loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție*”.
- (61) Curtea Constituțională s-a exprimat în jurisprudența sa în sensul că limitările aduse prerogativei dispoziției din conținutul dreptului de proprietate pot constitui ingerințe în libertatea de a desfășura o activitate economică¹⁶.
- (62) Libertatea de a desfășura o activitate economică este consacrată și la nivelul convențiilor internaționale, inclusiv în Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene. Potrivit art. 16 („Libertatea de a desfășura o activitate comercială”) din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene: „*libertatea de a desfășura o activitate comercială este recunoscută în conformitate cu dreptul Uniunii și cu legislațiile și practicile naționale.*”
- (63) După cum rezultă din însuși textul constituțional, statul are posibilitatea de a adopta prin lege reguli pentru desfășurarea activităților economice, însă, potrivit doctrinei și jurisprudenței Curții Constituționale¹⁷, limitele aduse libertății economice trebuie să îndeplinească mai multe condiții, respectiv: (i) să fie nediscriminatorii, (ii) să fie justificate de un interes general și (iii) să fie proporționale cu scopul urmărit.
- (64) Cu privire la condiția justificării și proporționalității, similar explicațiilor prezentate anterior, actele administrative atacate nu explică interesul general urmărit prin instituirea acestei limitări, aspect care atrage imposibilitatea analizării îndeplinirii acestor două condiții.
- (65) Tot cu privire la problema proporționalității, Curtea de Justiție a Uniunii Europene, a dispus în cauza C-201/15 AGET Iraklis¹⁸ că o astfel de măsură **înfrânge principiul proporționalității întrucât evaluarea pe care autoritatea națională o poate face se bazează pe criterii generale și imprecise**, cum ar fi „situația întreprinderii” și „condițiile de pe piața muncii”,

¹⁵ Fl. Baias, M. Tomescu în Constituția României, Comentariu pe articole, Coordonatori I. Murar, E.S. Tănăsescu, Ed. CH Beck, București, 2008, p. 462.

¹⁶ A se vedea Decizia nr.230 din 14 martie 2007 referitoare la sesizarea de neconstituționalitate a Legii pentru protejarea operatorilor economici care au ca obiect de activitate exploatarea și prelucrarea lemnului din zonele forestiere afectate de doborâturi de vânt și de alte calamități naturale, Publicată în Monitorul Oficial nr.236 din 05.04.2007.

¹⁷ A se vedea Fl. Baias, M. Tomescu în Constituția României, Comentariu pe articole, Coordonatori I. Murar, E.S. Tănăsescu, Ed. CH Beck, București, 2008, apud. A. Iorgovan, p. 464 și jurisprudența citată (Decizia Curții Constituționale Române nr. 230/2007, Decizia Curții Constituționale Române nr. 186/2007, Decizia Curții Constituționale Române nr. 474/2006).

¹⁸ Hotărârea Curții de Justiție din 21 decembrie 2016, cauza C-201/15.

fără a se face referire prin lege la anumite circumstanțe obiective în care autoritatea își poate exercita puterile.

- (66) Potrivit raționamentului Curții în cauza anterior citată, practica statului de a institui criterii vagi în baza cărora urmează a fi exprimat acordul unei autorități statale asupra unei măsuri ce poate aduce atingere libertății economice, nu respectă criteriul proporționalității; **cu atât mai mult ar trebui să se admită că instituirea unei asemenea restricții, fără desemnarea unei rute ocolitoare efective, reprezintă o încălcare a principiului proporționalității.**
- (67) Având în vedere jurisprudența Curții Constituționale și a instanței europene, principiul proporționalității este încălcat în speța de față prin simpla lipsă a unor justificări de ordin tehnic, care să permită derularea activității comerciale a Subscrisei:
- (68) Potrivit doctrinei de specialitate, parte din conținutul libertății economice este și obligația statului de a asigura „*procedura prin care subiectul de drept devine participant efectiv la viața economică să nu fie dificilă, greoaie, să fie caracterizată de celeritate, astfel încât cel interesat să devină parte a sistemului economic să poată îndeplini anumite condiții minimale de ordin material într-un termen scurt pentru a putea să exercite activitatea propusă [...]*”¹⁹. Astfel, refuzul de aprobare a PUD-ului constituie o piedică efectivă în exercitarea activității comerciale pe care Subscrisea are dreptul să o desfășoare, prin imposibilitatea de exploatare, acces și valorificare a proprietății sale.

4. Actele administrative contestate au fost adoptate cu exces de putere, neavând la bază nicio justificare de ordin obiectiv, sau argumentație normativă

- (69) Prin refuzul avizării, respectiv adoptării hotărârii de aprobare a proiectului PUD, emitenții au acționat cu exces de putere în exercitarea dreptului de apreciere a autorităților publice, prin încălcarea limitelor competenței prevăzute de lege și prin încălcarea drepturilor și libertăților cetățenilor (art. 2, alin. 1 lit. n) din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004).
- (70) Proiectul PUD a fost însoțit de înscrisuri din care rezultă că infrastructura stradală este corespunzătoare derulării investiției ce face obiectul documentației PUD:
- Acordul de principiu emis de Comisia tehnică de circulație nr.18093/02.09.2020, în conformitate cu Certificatul de urbanism nr.121/28.01.2020, emis în urma ședinței Comisiei tehnice de circulație din 08.09.2020;
 - Aviz tehnic de consultanță preliminară de circulație nr. 868/21.09.2020 semnat de arhitect șef al Municipiului București;
 - Certificatul de urbanism nr.121/28.01.2020, pentru promovarea PUD și eliberarea documentației în vederea autorizării lucrărilor de construire;
 - Raportul de specialitate privind aprobarea planului urbanistic de detaliu nr.24/08.06.2021, Avizat de arhitectul șef Ștefan Călin Dumitrașcu;

¹⁹ C. Bălăceanu, D.M. Tilea în Constituția României, Comentarii și explicații, Coordonatori C. Ionescu, C.A. Dumitrescu, Ed. CH Beck, București, 2017, p.557.

- Punctul de vedere al compartimentului documentații de urbanism nr.23/08.06.2021, avizat de arhitectul șef Ștefan Călin Dumitrașcu;

- Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021, vizat de Arhitectul Șef Ștefan Călin Dumitrescu;

- Referatul de aprobare al Proiectului de hotărâre privind aprobarea PUD nr.114741/14.06.2021, semnat de Primarul Sectorului 3 Robert Negoită, pe baza (i) Raportului de specialitate nr. 24/08.06.2021 al Arhitectului șef, (ii) Avizul Arhitectului șef nr. D/LR/37-2020/08.06.2021; (iii) Raportului informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021; precum și (iv) Punctului de vedere al Arhitectului șef nr. 23/08.06.2021;

- (71) În baza actelor aferente documentației PUD, printre care se află și documentele enumerate mai sus, a fost emis și Avizul Arhitectului Șef al Sectorului 3 București, nr. D/LR/37-2020/08.06.2021, pentru PUD pe strada Liviu Rebreanu, sector 3, aviz emis de Serviciul Urbanism.
- (72) Prin Studiile de trafic elaborate de SC MODAL ROUTE SRL în lunile aprilie și august 2021 (puse deja la dispoziția autorității) s-a analizat în detaliu capacitatea străzilor adiacente de a prelua traficul generat de noua investiție și atesta ca acestea pot suporta în limite normale creșterea numărului de autovehicule, ca urmare a dării în folosință a construcției propuse spre avizare.
- (73) Astfel, studiile de trafic realizate în vederea analizării modului în care traficul rutier existent poate fi influențat de viitoarele investiții imobiliare în zona conțin o analiză amănunțită și au fost realizate pentru o zonă extinsă cu mult peste vecinătățile apropiate.
- (74) Acestea analizează modul în care traficul rutier existent poate fi influențat de viitoarele investiții imobiliare în intersecțiile din zona urbană. În analizele de trafic au fost cuprinse, pe lângă debitele generate de imobilul propus și efectele ce vor fi generate de imobilele realizate în vecinătate:
- *Totalul deplasărilor estimate, produse și atrase de Investitia Propusa la orele de varf ale orasului sunt:*
 - o $Q_{calcul} = 125 \text{ vehEt/ora} - AM;$
 - o $Q_{calcul} = 156 \text{ vehEt/ora} - PM;$
 - *Impactul traficului generat de investitie asupra rezervei de capacitate in intersecțiile cele mai solicitate (Int. L.Rebreanu - C. Ressu și Int. L.Rebreanu - C.Libertatii) va fi sub 3% Se observa ca traficul generat de investitia propusa nu modifica nivelul de serviciu rezultat in situatia existenta la orele de varf. De asemenea, celelalte intersecții studiate vor functiona in scenariul Cu Proiect, in domeniul circulatiei lejere - nivel de serviciu A.*
 - *Investitia propusa va dispune de un drum de acces cu circulatie cu sens unic, cu deschidere catre Liviu Rebreanu, respectiv Intrarea Odobesti ce permit o distributie echilibrata in rețeaua stradala existenta a deplasărilor noi generate de investitia propusa. Distributia deplasărilor noi generate se poate realiza prin intermediul*

rețelei existente de strazi locale catre Bd. Camil Ressu, Bd. Nicolae Grigorescu, Str. Liviu Rebreanu si Str. Fizicienilor.

- (75) Mai mult, conform Studiilor de trafic proiectul rezidențial prevede un număr de 260 de locuri de parcare.
- (76) Referitor la accesul în cadrul Proiectului rezidențial propus la limita de Est din Str. Intrarea Odobești, menționăm că în cadrul certificatului de urbanism nr.121/28.01.2020 obținut în vederea aprobării PUD și autorizării lucrărilor de construire sunt specificate următoarele:

Parcări/circulații/accese:

- *Parcela are acces la Strada Liviu Rebreanu și la Strada Odobești prin intermediul imobilului identificat cu N.C. 229412, poziționat la limita de Vest a terenului studiat, precum și deschidere și acces direct la Intrarea Odobești, poziționată la limita de Est a imobilului, care are un profil existent de aprox. 6,00m. -7,00m., urmând ca pe termen scurt profilul să fie posibil majorate, conform avizului de circulații D.T. – P.M.B. nr.9142/26.06.2018 (PUZ – S3)*

De asemenea, în cadrul aceluiași Certificat de Urbanism este specificat:

3. REGIMUL TEHNIC

Autorizația de construire se va emite în conformitate cu prevederile Legii nr.50/1991 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, a Regulamentului Local de Urbanism aferent PUZ – S3 aprobat, a Codului civil, precum și alte prevederi legale incidente în vigoare.

Notă: Terenul este posibil afectat, la limita de Est de o posibilă supralărgire a arterei de circulație – Intrarea Odobești, propusă prin avizul de circulații DT – PMB nr.9142/26.06.2018(PUZ – S3), astfel pragul de afectare a parcelei va fi stabilit prin soluția tehnică, care va fi însoțită de suport topografic în sistem Stereo 70, precum și prin avizul de circulații. Lucrările de construire, inclusiv împrejurimi, parcele, rețele interioare și echipamentele aferente(firide, cofrete, etc.) se vor realiza strict de la limita exterioară a noului profil stradal propus spre interiorul proprietății.

Prin urmare, accesul la parcela se realizează atât din str. Liviu Rebreanu— Str. Odobești prin dreptul de trecere constituit pe parcela NC 229412 printr-un acces carosabil cu un profil de 4m, cat si direct din -artera de circulație - intrarea Odobești care are un „profil existent de aprox. 6,00-7.00m”

Ambele profiluri existente, fără a lua în considerare supralărgirea arterei de circulație — Intrarea Odobești conform aviz de circulații DT PMB 9142/26.06.2018 (PUZ S3), îndeplinesc condiție minime de acces pentru Proiectul rezidențial propus a fi construit pe această parcela.

Referitor la posibilul ambuteiaj dimineața în fața Școlii gimnaziale nr.88

Prin Studiul de trafic elaborat de SC MODAL ROUTE SRL si pus la dispoziție in cadrul documentației PUD, s-a analizat in detaliu capacitatea străzilor adiacente de a prelua traficul

generat de Proiectul rezidențial propus. Concluzia studiului a fost că străzile adiacente pot suporta în limite normale creșterea numărului de autovehicule ca urmare a dării în folosință a construcției propuse spre aprobare.

Suplimentar ca urmare a observațiilor din ședința din 28.07.2021, s-a analizat și posibilitatea realizării intrării autovehiculelor pe artera de Est (Intrarea Odobești) și ieșirea acestora prin artera de Vest (Strada Odobești) în vederea îmbunătățirii traficului la orele dimineții în dreptul Scolii nr.88

- (77) Prin cele două studii de trafic comandate de PARKLAKE BUSINESS CENTRE SRL, realizate de firma autorizată MODAL ROUTE SRL ce au fost puse la dispoziția Comisiei și Consiliului, a fost demonstrat că după realizarea investiției ce face obiectul Documentației PUD, arterele de circulație păstrează o rezerva de capacitate de cel puțin 75 % la orele de vârf în conformitate cu legislația în vigoare, prin urmare, infrastructura existentă este capabilă să preia în condiții normale de trafic investiția propusă.
- (78) Infrastructura locală este capabilă să preia acest proiect având în vedere rezerva de capacitate de cel puțin 75% rezultată din Studiile de trafic realizate și puse la dispoziție Comisiei.
- (79) **Referitor la retragerile minime**
- Conform RLU aferent PUZ Sector 3, art. 9.5.1 pentru zonele funcționale M₃ retragerea minimă față de laterale parcele este de 3,00m. În cazul nostru, pe latura de vest, distanța dintre proiecția fațadei pe sol și limita de proprietate conform documentelor cadastrale este de 3,00m. Pe această latură, parcela se învecinează cu terenul pe care este amplasat centru comercial Parklake respectiv fațada de Vest a centrului comercial (ce nu prezintă suprafețe vitrate) la o distanță de aproximativ 12m față de fațada Proiectului rezidențial.
- (80) Din Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021 rezultă că NU AU FOST SEMNALATE OBIECTII, PROPUNERI, SESIZĂRI SAU RECLAMAȚII din partea publicului cu privire la proiectul nostru.
- (81) Toate documentele menționate mai sus au fost elaborate și însușite de persoane cu studii de specialitate, atestate conform legii, care au avut în vedere întregul ansamblu de documente depuse de Subscrisa, precum și încadrarea acestei documentații în cerințele imperative ale legilor aplicabile și conformitatea cu toate documentațiile de urbanism, inclusiv conformitatea cu Regulamentul Local de Urbanism aferent P.U.Z. Sector 3 al Municipiului București, aprobat prin HCGMB nr. 49/31.01.2019.
- (82) Structura de specialitate din cadrul Primăriei Sector 3, respectiv Direcția Generală de Urbanism și Amenajarea Teritoriului - prin ARHITECT ȘEF, analizând documentația depusă de Subscrisa, a constatat în mod direct și a consemnat în actele ce au însoțit proiectul de hotărâre supus aprobării Consiliului Local inclusiv faptul că:
- "- referitor la propunerea soluției de reglementare a circulației au fost respectate cerințele din Avizul de circulații nr. 18093/02.09.2020-1814846/23.01.2020, emis de P.M.B.-Direcția Transporturi-Comisia Tehnică de Circulație, cu condiția asigurării parcării în incintă, în conformitate cu prevederile H.C.G.M.B. nr. 66/2006 și a celorlalte prevederi înscrise în aviz."*
- (83) Prin Avizul de circulații nr. 18093/02.09.2020 (pus deja la dispoziția autorității), Comisia

Tehnică de circulație din cadrul Direcției transporturi, Primăria Municipiului București a aprobat de principiu documentația depusă de Subscrisa, din punct de vedere tehnic al circulației rutiere și pietonale, în conformitate cu Certificatul de Urbanism nr.121/28.01.2020, eliberat de Primăria Sectorului 3 București și planul anexat la aviz, cu condiția asigurării parcării în incintă. Această condiție a fost îndeplinită, după cum arătam anterior, proiectul imobiliar prevăzând un număr de 260 de locuri de parcare.

(84) Avizul nr.D/LR/37-2000/08.06.2021 emis de Arhitectul Șef prevede, de asemenea:

Prevederi P.U.D. propuse:

-retrageri minime față de limitele laterale = față retras (Vest) — retras 3,00m. față de limita de proprietate; dreapta (Sud)— retras 5,00m. față de limita de proprietate; stânga (Nord)— retras 3,00m. față de limita de proprietate;

*-retrageri minime față de limita posterioară (Est) = retras 5,00m. față de limita de proprietate;
_ POTmaxim propus = 60%;*

-CUT maxim propus = 2,5mp.ADC/mp.teren;

- = 25,00m. pentru 4S+P+6E;

-orice alte construcții realizate în exteriorul conturului maxim edificabil propus prin P.U.D. sunt interzise cu excepția elementelor cuprinse în prevederile R.L.U. aferent P.U.Z.-S.3 al Municipiului București sau în planșa de reglementări urbanistice, vizată spre neschimbare, anexată prezentului aviz; circulații și accesuri: conform Avizului de circulații nr. 18093/02.09.2020-1879130/08.09.2020 emis de P.M.B.-D.T.-C.T.C. cu respectarea normelor privind asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru noile construcții și amenajări autorizate pe teritoriul Municipiului București, aprobate cu H.C.G.M.B. nr. 66/06.04.2006 și a celorlalte prevederi înscrise în aviz;

-echipare tehnico-edilitară: toate clădirile noi vor fi racordate la rețelele tehnico - edilitare. De asemenea, se vor respecta condițiile impuse prin avizele/acordurile/declarații/studii de specialitate, prezentate la dosar, obținute conform certificatului de urbanism;

În urma ședinței Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism se avizează favorabil Planul urbanistic de detaliu, cu următoarele condiții: ansamblul se va încadra în edificabilul maxim reglementat prin P.U.D.

(85) Prin urmare, în speță s-a comis un veritabil exces de putere, astfel cum acesta este definit de lege, ca formă de exercitare a dreptului de apreciere al autorităților publice prin încălcarea limitelor competenței prevăzute de lege sau prin încălcarea drepturilor și libertăților cetățenilor, întrucât:

-toată documentația care a fost supusă aprobării este elaborată de persoane cu studii de specialitate și este însoțită de acte emise de structuri publice de specialitate;

-niciunul dintre membrii Comisiei de urbanism, amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură sau ai Consiliului Local al Sectorului 3 nu au contestat documentația tehnică depusă de Subscrisa, și nici nu au arătat care sunt circumstanțele de fapt pentru care dezvoltarea proiectului imobiliar nu ar fi posibilă, deși Subscrisa obținuse

în prealabil Avizul de circulații nr.18093/02.09.2020, emis de Comisia Tehnică de circulație;

-aprecierea că nu este oportun să se admită proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației, *"unde arterele de circulație sunt subdimensionate, la fel ca și distanțele privind retragerile"*, nu este fundamentată în drept.

- (86) Apreciem că avizul nefavorabil al Comisiei de urbanism este ca și inexistent, nefiind motivat, ci fiind dat cu exces de putere.
- (87) Aprecierile asupra oportunității proiectului contravin avizului emis de Comisia Tehnică de Circulație din cadrul Direcției Transporturi a Municipiului București, singura autoritate în domeniu. Hotărârile Consiliului Local trebuie să ateste existența sau inexistența documentației cerute de lege, iar dacă ele există, hotărârile Consiliului trebuie să fie de admitere, nu de respingere.
- (88) Hotărârea Consiliului local și votul negativ sunt total lipsite de temei juridic și nu au la bază nici argumente de ordin științific, atâta timp cât există la dosar Raportul informării și consultării publicului privind documentația PUD, de unde rezultă că nu au fost semnalate obiecții, propuneri, sesizări sau reclamații din partea publicului cu privire la proiectul nostru și la afectarea circulație.
- (89) Susținerile conform cărora prin aprobarea documentației PUD s-ar aglomera excesiv traficul în zonă nu sunt susținute de nici un document tehnic de specialitate, nu exista nici o justificare tehnica sau juridica ce infirma concluziile studiului de trafic depus de Subscrisa și ale avizului de circulație pe care l-a obținut Subscrisa.
- (90) Potrivit art. 3 alin. 1 litera j) din Regulamentul de organizare și funcționare al Sectorului 3 București, Anexă la HCL S3 nr. 340/10.11.2020, Consiliul Local *"aprobă, în condițiile legii, documentațiile de urbanism"*. Niciunul dintre membrii Consiliului Local sau Comisiei de Urbanism nu au adus argumente de fapt și de drept.
- (91) Pe același considerent, se neagă și finalitatea prevederilor art. 31 și 34 din Regulamentul de organizare și funcționare al Sectorului 3 București, Anexă la HCL S3 nr. 340/10.11.2020, care prevăd obligativitatea ca proiectul de hotărâre ce urmează a fi supus votului consiliului local să fie însoțit de rapoarte de specialitate în care să fie expuse motivele de fapt și de drept privind necesitatea inițierii proiectului de hotărâre și documentația ce a stat la baza întocmirii lui.

Pentru motivele arătate mai sus, vă solicităm:

Să revocați (i) Avizul nefavorabil emis de către Comisia de urbanism amenajarea teritoriului, fond locativ și arhitectură pentru punctul nr.3 de pe ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului Local al Sectorului 3 din data de 30.09.2021 "Proiect de hotărâre privind aprobarea PUD, precum și să reveniți asupra (ii) refuzului Consiliului Local al Sectorului 3 București de a emite o hotărâre de aprobare a PUD, având în vedere că acestea au fost adoptate cu încălcarea prevederilor legale incidente.

În măsura în care nu procedați conform celor de mai sus, vom formula acțiune în justiție pentru recunoașterea drepturilor și intereselor legitime ale Subscrisei.

În drept, art. 1, art. 7 și urm. din Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ, precum și restul dispozițiilor legale referite în cuprinsul prezentei plângeri prealabile și principiile de drept care guvernează respectivele materii.

PARKLAKE BUSINESS CENTRE SRL

Prin SCA Nestor Nestor Diculescu Kingston Peterson

Av. Marius Ezer

Av. Luciana Dutu

