



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](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](mailto: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  
Cojanu Camelia**

## 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”

*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.

## HOTĂRĂȘTE:

**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.

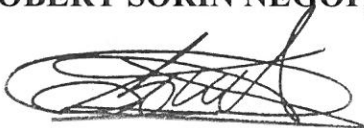
**Art.4.** După aprobare, în vederea efectuării modificărilor în evidențele cadastrale, prin grija beneficiarului, se va transmite Oficiului de Cadastru și Publicitate Imobiliară București documentația specifică prevăzută în norme.

**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 pentru<sup>3)</sup> Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu  $RH_{propus} = 4S+P+6E$ , construcții anexe**

**generat de imobilul<sup>4)</sup> 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 – D<sub>20</sub> E.**

**Amplasare, delimitare, suprafață zona studiată în P.U.D.:** amplasamentul este situat în intravilanul Municipiului București, delimitat de următoarele repere urbane – la Nord și la Vest Strada Liviu Rebreanu, la Sud Bulevardul Camil Resso 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 streășina;
- 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 streășina;

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 emitere 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).

#### 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<sub>maxim propus</sub> = 60%;
- CUT<sub>maxim propus</sub> = 2,5mp.ADC/mp.teren;
- H<sub>maximă propusă</sub> = 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<sup>5)</sup>: 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 Dumitrescu



ANEXA nr. 2

M3

3S+P+2E+Eth

M3

P.U.D.

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

6. REGLEMENTARI URBANISTICE

LEGENDA

Limita de proprietate teren reglementat: str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2  
Sector 3, Bucuresti  
5 teren = 1000 mp

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 comerciale/servicii  
Cladiri educative  
Cladiri depozitare

REGLEMENTARI conform PUZ Sector 3

M3 - subzona mixta aflată în afara zonelor protejate, cu cladiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi 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-locuire si functiuni conexe

Limita balcoane

Limita subsol

Spatii verzi la nivelul solului orientatilor

Acces Auto

Profilul stradal de perspectiva conform aviz SPU nr. 868/2020

Suprafata amenajata pentru acces carosabil de min 4m - conform acord notarial

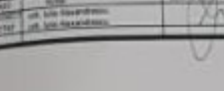
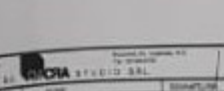
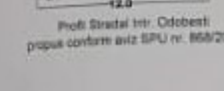
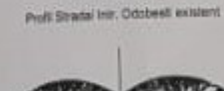
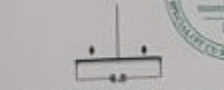
| SILANT TERITORIAL PE PARCELA INITIALA |                   |            |            |
|---------------------------------------|-------------------|------------|------------|
| PROIECTANT                            | PROIECTANT P.U.C. | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |

| SILANT TERITORIAL PE PARCELA STUDIATA |                   |            |            |
|---------------------------------------|-------------------|------------|------------|
| PROIECTANT                            | PROIECTANT P.U.C. | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |
| PROIECTANT                            | PROIECTANT        | PROIECTANT | PROIECTANT |



Numarul locurilor de parcare necesare se va stabili la Birou OTAC, conform legatilor in vigoare

| Coordonate Teren |                           |                             |             |
|------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------|
| Nr. Pct.         | Coordonate punct de start | Coordonate punct de sfarsit | Longitudine |
| 1                | 325005.293                | 591588.360                  | 11.835      |
| 2                | 325030.503                | 591588.857                  | 3.694       |
| 3                | 325033.809                | 591590.504                  | 35.335      |
| 4                | 325018.962                | 591622.135                  | 0.432       |
| 5                | 325017.873                | 591621.842                  | 26.229      |
| 6                | 325005.988                | 591645.424                  | 91.134      |
| 7                | 325087.577                | 591686.072                  | 26.789      |
| 8                | 325086.937                | 591708.801                  | 87.745      |
| 9                | 325082.833                | 591795.893                  | 4.440       |
| 10               | 325078.335                | 591794.778                  | 3.721       |
| 11               | 325078.515                | 591794.081                  | 32.184      |
| 12               | 325048.222                | 591786.801                  | 28.566      |
| 13               | 325021.214                | 591791.183                  | 0.474       |
| 14               | 325020.745                | 591781.117                  | 0.349       |
| 15               | 325020.428                | 591780.971                  | 15.308      |
| 16               | 325024.745                | 591775.810                  | 30.090      |
| 17               | 325037.243                | 591744.333                  | 22.991      |
| 18               | 325047.521                | 591723.687                  | 59.174      |
| 19               | 325033.296                | 591683.163                  | 1.728       |
| 20               | 325031.871                | 591686.190                  | 46.947      |
| 21               | 324993.248                | 591656.877                  | 12.767      |
| 22               | 325000.250                | 591648.980                  | 2.080       |
| 23               | 325001.194                | 591647.198                  | 3.854       |
| 24               | 325002.841                | 591642.844                  | 32.008      |
| 25               | 325017.271                | 591615.273                  | 17.910      |







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<sub>propus</sub> = 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 Documentații 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;



- 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;
- S.C. PARKLAKE SHOPPING S.A. – vecin Vest – Strada Liviu Rebreanu nr. 4, Sector 3, București, nr. cad. 229412;
- , în calitate de locuitor al Sectorului 3, în zona adiacentă amplasamentului studiat;
- , în calitate de locuitor al Sectorului 3;
- , în calitate de locuitor al Sectorului 3, în zona adiacentă amplasamentului studiat;
- , în calitate de locuitor al Sectorului 3;

În perioada desfășurării informării și consultării populației, în cadrul Primăriei Sectorului 3 al Municipiului București, au fost înregistrate comentarii din partea publicului, respectiv din partea numiților , Primăria Municipiului București.

**Un rezumat al problemelor, observațiilor și rezervelor exprimate de public pe parcursul procesului de informare și consultare, inclusiv:**

1. Modul în care solicitantul a rezolvat, intenționează să rezolve sau se va ocupa de problemele, observațiile și rezervele exprimate de public:

*Elaboratorul/inițiatorul documentației de urbanism - P.U.D. a transmis către Compartimentul Documentații de Urbanism răspunsuri argumentate cu privire la observațiile numiților*

*, Primăria Municipiului București. Prin intermediul acestora a fost adus la cunoștință, precum și argumentat faptul că soluția propusă respectă legislația specifică în vigoare.*

*Ulterior, structura de specialitate din subordinea Arhitectului Șef - Compartimentul Documentații de Urbanism, a informat în scris persoanele mai sus menționate, cu privire la răspunsurile primite.*

2. Probleme, observații și rezerve pe care inițiatorul panoului de urbanism sau amenajare a teritoriului nu poate sau nu e dispus să le rezolve, împreună cu motivația acestui lucru:

*Nu au fost semnalate.*

3. Orice alte informații considerate necesare pentru a susține preluarea sau nepreluarea propunerilor:

- referitor la propunerea soluției tehnice de amplasare a construcției au fost respectate prevederile Regulamentului Local de Urbanism aferent P.U.Z. Sector 3 al Municipiului București, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 49/31.01.2019, precum și legislația, normele și reglementările specifice în vigoare;

- referitor la propunerea soluției de reglementare a circulației au fost respectate cerințele din Avizul de circulații nr. 18093/02.09.2020-1879130/08.09.2020 emis de P.M.B.-D.T.-C.T.C. 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;

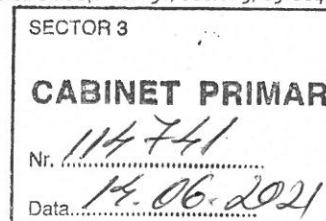
- referitor la evaluarea de mediu, P.U.D. nu se încadrează în categoria planurilor care intră sub incidența H.G. nr. 1076/2004 deoarece nu creează cadrul pentru realizarea de proiecte de investiții menționate în Anexa 1 sau Anexa 2 la H.G. nr. 445/2009, conform circularei nr. 13554/SON/15.06.2016 și adresei nr. 7195/24.03.2021 emise de A.N.P.M.

În conformitate cu art. 43 și 44 din Ordinul 2701/30.12.2010 emis de Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, în vederea aprobării P.U.D., se va asigura introducerea în documentația supusă aprobării consiliului local a raportului informării și consultării publicului, respectiv informațiile cuprinse în P.U.D. ce reprezintă informații de interes public, vor fi furnizate și puse la dispoziție în urma solicitărilor, conform Legii nr. 544/2001, cu modificările și completările ulterioare.

Față de cele prezentate se constată că, a fost îndeplinită Metodologia și cerințele Ordinului și propunem Consiliului Local Sector 3 însușirea prezentului raport.

Arhitect Șef,  
arh. Ștefan Călin Dumitrescu

Întocmit: arh./Adrian Rachieru



## 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:

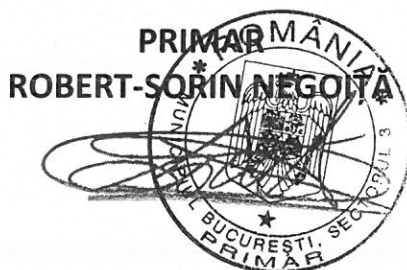
- Raportul de specialitate nr. 24/08.06.2021 al Arhitectului Șef,
- Avizul Arhitectului Șef nr. D/LR/37-2020/08.06.2021;
- Raportul informării și consultării publicului nr. 22/08.06.2021;
- Punctul de vedere al Arhitectului Șef nr. 23/08.06.2021;

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<sub>propos</sub> = 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 emitere 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<sub>propos</sub> = 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 avis favorabil sub nr. D/LR/37-2020/08.06.2021.

Indicatori urbanistici propuși pentru adresa descrisă mai sus sunt: POT<sub>maxim</sub> <sub>propos</sub> = 60%, CUT<sub>maxim</sub> <sub>propos</sub> = 2,5mp.ADC/mp.teren, H<sub>maxim</sub> <sub>proposă</sub> = 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<sub>propos</sub> = 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<sub>propos</sub> = 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 $RH_{\text{propus}} = 4S+P+6E$ , 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 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  $RH_{\text{propus}} = 4S+P+6E$ .

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



**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 aleile 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 definitivă 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 burlanelor 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 spală și sifon de scurgere racordat la canalizare, vor fi dimensionate pe baza indicelui maxim de producere a gunoliului 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 înverzite 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 viltorea 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 viu, terase etc. Porțile de acces se vor deschide spre interiorul proprietății. Pe parcele afectate de străzi noi propuse sau supralărgiri, 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 separate 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 urbanismului, 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 noului 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 profilul strădale 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 mașinilor de C.U.T. 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 emitere 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 specialiști verificatori 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. Alea 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 emitere a acordului de mediu se desfășoară după emiterea 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 emitere 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:

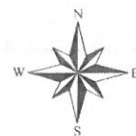
După primirea prezentului Certificat de urbanism, TITULARUL are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii necesității evaluării efectelor acestora asupra mediului. În urma evaluării inițiale se va emite actul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





# 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

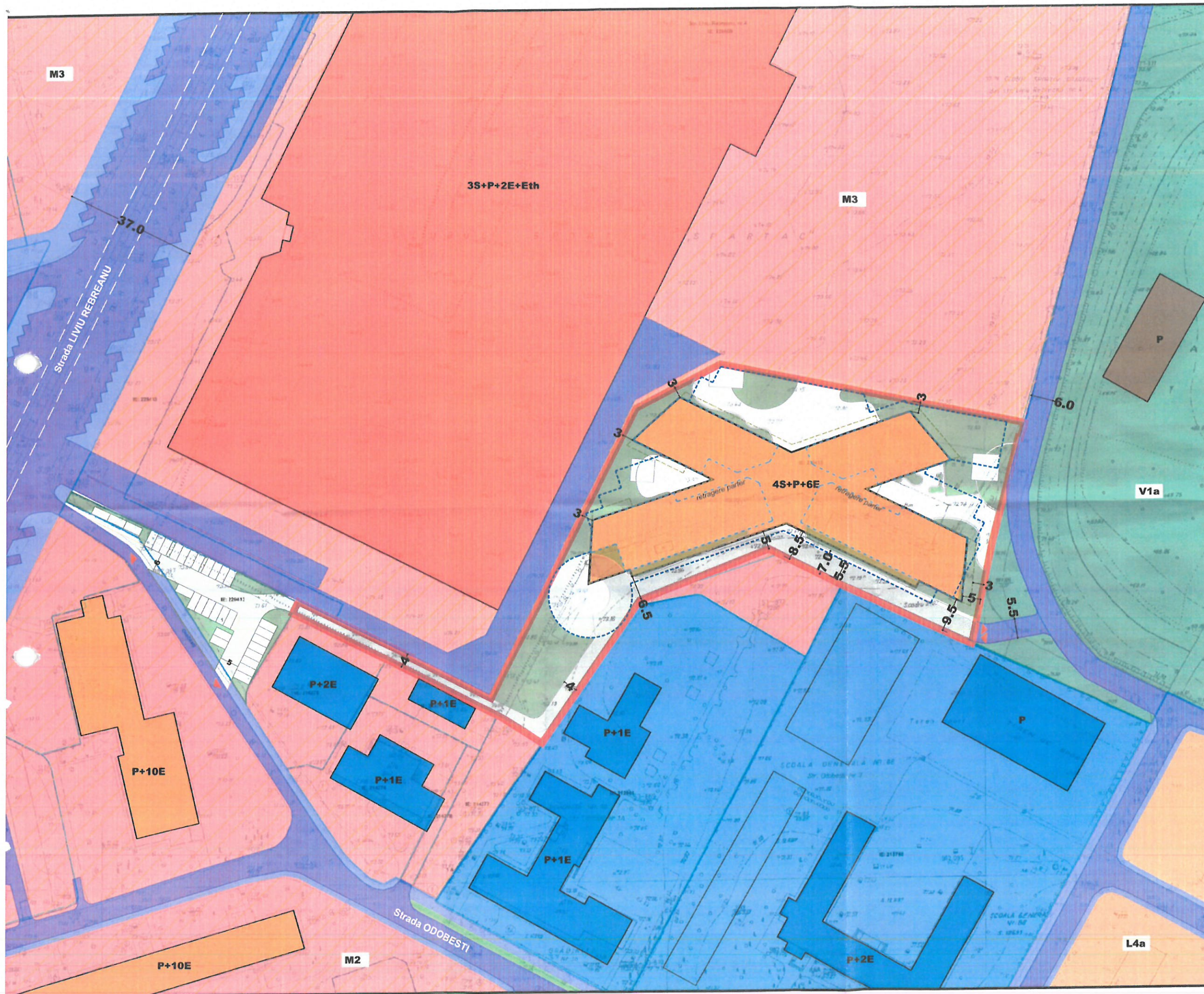
FILIP ATANASIU



Redactat: B.M. – 2 exemplare – 09.09.2020

28





# P.U.D.

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

PLAN URBANISTIC DE DETALIU  
5. REGLEMENTARI URBANISTICE

## LEGENDA

- Limita de proprietate/ teren reglementat str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2<sup>av</sup>
- 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 comert/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 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 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 aprobare conform aviz  
nr. 127/2020 al C.T.C.  
din 08.09.2020  
Semnatura



|            |                        |          |       |           |                                       |                          |     |
|------------|------------------------|----------|-------|-----------|---------------------------------------|--------------------------|-----|
| Proiectant | SC CRA STUDIO SRL      | Scara    | 1/500 | Titlu     | PUZ - str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2 | Proiect                  | 400 |
| Elaborat   | us. Iuliu Alexandrescu | Revizuit |       | Intabulat |                                       | Plan                     | P.1 |
| Proiectat  | us. Iuliu Alexandrescu |          |       |           |                                       | Reglementari Urbanistice |     |
|            |                        |          |       |           |                                       |                          |     |





# 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. Paliere 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 planselor 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

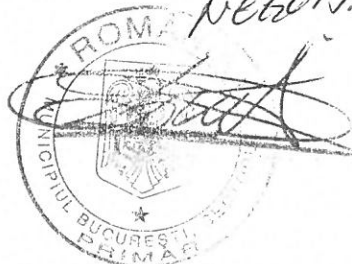




Nr. 111939/09.06.2021

De acord  
PRIMAR

ROBERT  
NEHOITĂ



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  $RH_{\text{propos}} = P+1E$ , pe un teren situat în Bulevardul Basarabia nr. 250, Sector 3";
- "Ansamblu cu funcțiuni mixte (locuire și funcțiuni conexe locuirii) cu  $RH_{\text{propos}} = 4S+P+6E$ , 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



**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 Dumitrașcu

Întocmit: arh. A. Rachieru - 2 ex.



**Primăria Sectorului 3 - Bucuresti**



21-148190-PS3

*Adi*  
*Adi Iug*

*05.08 2021*

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

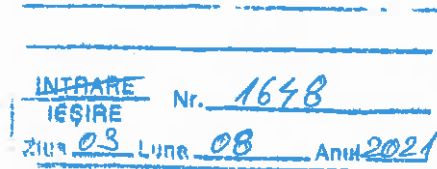
-Sediul Campia Libertatii nr. 36: 021/ 3247 195; 021/3247 196

-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 numărul 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







**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

*mbacrau*





# 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, 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

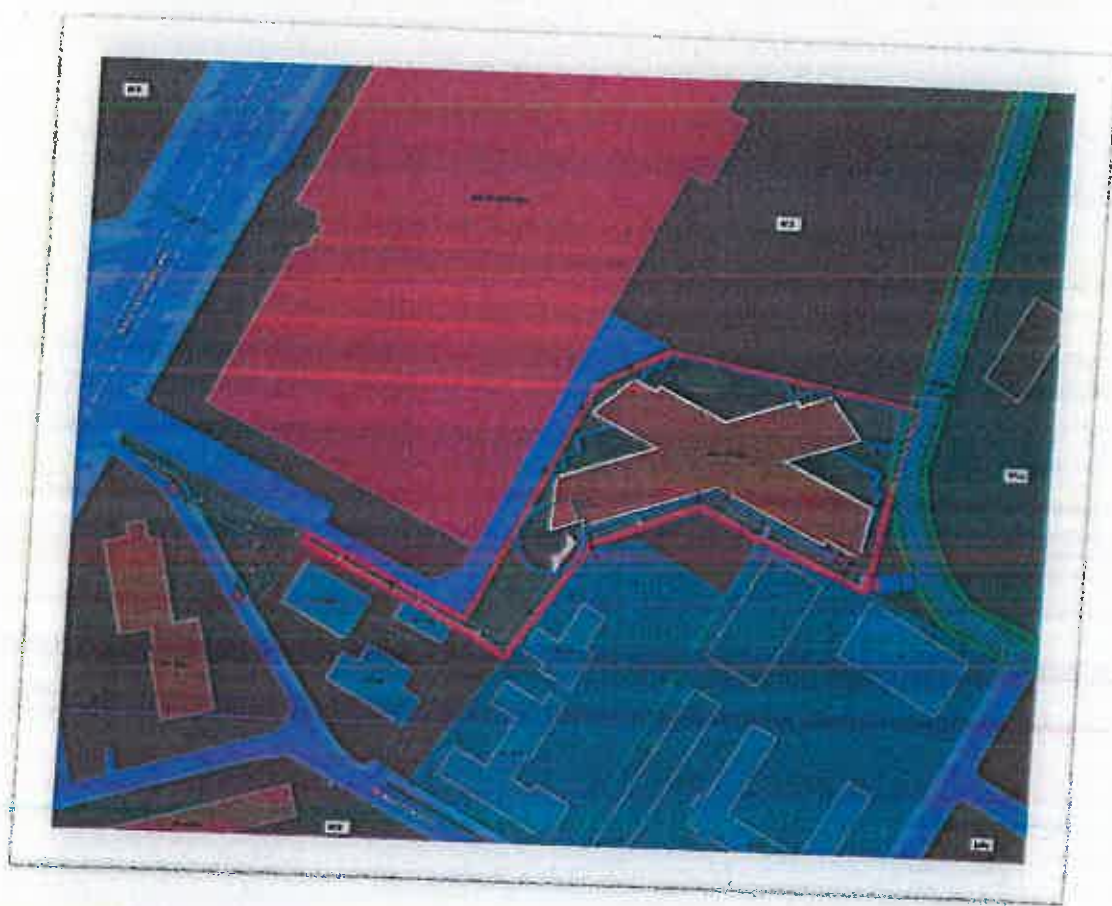


BENEFICIAR

**SC PARK LAKE BUSINESS CENTER SRL**

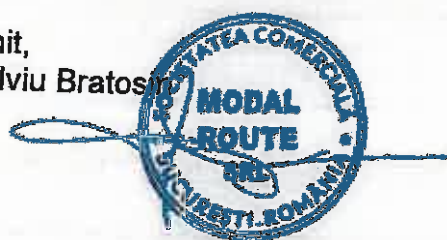
STUDIU DE TRAFIC/CIRCULATIE

**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

|                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INFORMATII GENERALE</b>                                                     | <b>3</b>  |
| 1.1. Denumirea Obiectivului de Investitie                                         | 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. Reperele de Timp ale Investitiei                                             | 3         |
| <b>2. METODOLOGIA</b>                                                             | <b>3</b>  |
| 2.1. Abordarea Studiului                                                          | 3         |
| 2.2. Cadrul normativ si de reglementare                                           | 4         |
| 2.3. Terminologie                                                                 | 4         |
| <b>3. SITUATIA EXISTENTA</b>                                                      | <b>7</b>  |
| 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        |
| <b>4. DATE DE TRAFIC COLECTATE, ANALIZA TRAFICULUI</b>                            | <b>13</b> |
| 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        |
| <b>5. DESCRIEREA GENERALA A SITUATIEI PROIECTATE</b>                              | <b>22</b> |
| 5.1. Informatii generale privind investitia                                       | 22        |
| 5.2. Plan de Situatii                                                             | 23        |
| <b>6. TRAFICUL GENERAT DE INVESTITIE</b>                                          | <b>24</b> |
| 6.1. Traficul generat de Investitie - Operare la Capacitate                       | 24        |
| 6.2. Distributia Traficului Generat de Investitie - Ipoteze de Calcul             | 25        |
| <b>7. PROGNOZA TRAFICULUI</b>                                                     | <b>25</b> |
| 7.1. Indicele de Motorizare                                                       | 25        |
| 7.2. Influenta Proiectelor de Perspectiva                                         | 27        |
| 7.3. Coeficientii de Evolutie ai Traficului                                       | 28        |
| <b>8. SCENARIILE DE EVALUARE</b>                                                  | <b>29</b> |
| 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        |

|                             |           |
|-----------------------------|-----------|
| <b>9. CONCLUZII .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>10. RECOMANDARI.....</b> | <b>35</b> |
| <b>11. ANEXE.....</b>       | <b>0</b>  |

## **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. Reperele 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 intersectiile 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, în general conventional, în care se transforma, prin echivalare conform coeficienti STAS 7348, diferitele vehicule care circula pe un drum și care folosește ca unitate de referință pentru dimensionarea și verificarea drumurilor din punct de vedere al capacității de circulație și al capacității portante a sistemului rutier;
- Volum trafic – numărul maxim de vehicule care trec printr-o secțiune de drum într-un interval de timp, în general mai mare de 24ore.
- Întârzierile medii de control și nivelul de serviciu (LOS – Level Of Service):

| Nivelul de Serviciu – Intersecții Semaforizate |                                 | Nivelul de Serviciu – Intersecții Nesemaforizate |                                 |
|------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------|
| Nivel de serviciu                              | Întârzieri de control (sec/veh) | Nivel de serviciu                                | Întârzieri 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 și nivelul de serviciu (LOS – Level Of Service):

| Nivelul de Serviciu – ICU |                  |
|---------------------------|------------------|
| 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:

Intensitatea traficului – încadrarea în Clasa Tehnică:

| 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 in Harta Localitatii

Terenul este situat în partea estica a intravilanului Municipiului Bucuresti:



#### 3.2. Limite si Suprafata Ocupate

Terenul, in suprafata totala de 7659mp, are forma neregulata in 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 considerată în programul de microsimulare

Fig.13 – Reteaua de transport utilizată în analiza traficului





#### **4. DATE DE TRAFIC COLECTATE, ANALIZA TRAFICULUI**

Masuratorile de trafic efectuate de proiectant pentru aria de influenta a proiectului au constatat 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                     | Autos                          | Orbita                         | Interval<br>ora                | Autoturisme   | Microbuze | Camioane | Autocamioane<br>cu 2 osi | Autocamioane<br>cu 3 si 4 osi | Autovehicule<br>articulate | Autobuze | Total<br>vehicule<br>sielo | Total<br>vehicule<br>etelon |     |
|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------|-----------|----------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------|----------------------------|-----------------------------|-----|
| Traf. Camil Ressu/Rebreanu East | Acesta Romanele 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         | 5        | 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                         | 66                          |     |
|                                 |                                | Strada pe Liviu Rebreanu (R-E) | 07:00 - 08:00                  | 408           | 2         | 14       | 18                       | 9                             | 0                          | 0        | 442                        | 469                         |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 410           | 5         | 6        | 10                       | 0                             | 0                          | 0        | 430                        | 445                         |     |
|                                 |                                |                                | 09:00 - 10:00                  | 374           | 3         | 29       | 16                       | 3                             | 0                          | 0        | 424                        | 451                         |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 430           | 3         | 16       | 5                        | 0                             | 0                          | 0        | 454                        | 462                         |     |
|                                 |                                |                                | 18:00 - 19:00                  | 399           | 1         | 18       | 8                        | 0                             | 0                          | 0        | 426                        | 438                         |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 378           | 2         | 6        | 6                        | 0                             | 0                          | 0        | 391                        | 399                         |     |
|                                 |                                | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 07:00 - 08:00                  | 21            | 0         | 1        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 22                         | 22                          |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 36            | 2         | 2        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 40                         | 40                          |     |
|                                 |                                |                                | 09:00 - 10:00                  | 33            | 5         | 2        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 42                         | 46                          |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 31            | 3         | 0        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 37                         | 42                          |     |
|                                 |                                |                                | 18:00 - 19:00                  | 33            | 3         | 1        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 43                         | 43                          |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 41            | 3         | 0        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 44                         | 44                          |     |
|                                 |                                | Acesta Camil Ressu (R-E)       | Strada pe Romanele East (R-E)  | 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 |
|                                 | Strada pe Camil Ressu (R-E)    |                                | 07:00 - 08:00                  | 1292          | 6         | 60       | 4                        | 1                             | 0                          | 3        | 1364                       | 1375                        |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 1163          | 2         | 42       | 8                        | 0                             | 0                          | 1        | 1217                       | 1231                        |     |
|                                 |                                |                                | 09:00 - 10:00                  | 1020          | 3         | 33       | 11                       | 0                             | 0                          | 2        | 1069                       | 1088                        |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 941           | 6         | 40       | 7                        | 0                             | 0                          | 1        | 1019                       | 1030                        |     |
|                                 |                                |                                | 18:00 - 19:00                  | 830           | 7         | 30       | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 868                        | 870                         |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 865           | 7         | 21       | 4                        | 0                             | 0                          | 2        | 899                        | 898                         |     |
|                                 | Strada pe Liviu Rebreanu (R-E) |                                | 07:00 - 08:00                  | 71            | 1         | 2        | 4                        | 0                             | 0                          | 1        | 78                         | 87                          |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 62            | 0         | 8        | 2                        | 6                             | 0                          | 1        | 68                         | 80                          |     |
|                                 |                                |                                | 09:00 - 10:00                  | 57            | 0         | 1        | 4                        | 0                             | 0                          | 1        | 63                         | 71                          |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 55            | 0         | 1        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 58                         | 68                          |     |
|                                 |                                |                                | 18:00 - 19:00                  | 134           | 0         | 5        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 139                        | 139                         |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 122           | 0         | 1        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 123                        | 123                         |     |
|                                 | Acesta Liviu Rebreanu (R-E)    |                                | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 07:00 - 08:00 | 69        | 1        | 3                        | 6                             | 0                          | 0        | 0                          | 89                          | 100 |
|                                 |                                |                                |                                | 08:00 - 09:00 | 86        | 0        | 6                        | 3                             | 0                          | 0        | 0                          | 94                          | 98  |
|                                 |                                |                                |                                | 09:00 - 10:00 | 78        | 0        | 6                        | 4                             | 0                          | 0        | 0                          | 88                          | 94  |
|                                 |                                |                                |                                | 17:00 - 18:00 | 163       | 0        | 6                        | 2                             | 0                          | 0        | 0                          | 167                         | 179 |
|                                 |                                |                                | Strada pe Liviu Rebreanu (R-E) | 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 |
|                                 |                                | 07:00 - 08:00                  |                                | 70            | 2         | 7        | 1                        | 0                             | 0                          | 1        | 81                         | 84                          |     |
|                                 |                                | 08:00 - 09:00                  |                                | 67            | 0         | 6        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 75                         | 78                          |     |
|                                 |                                | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 09:00 - 10:00                  | 64            | 0         | 4        | 4                        | 0                             | 0                          | 0        | 62                         | 68                          |     |
|                                 |                                |                                | 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                         | 70                          |     |
|                                 | Acesta Camil Ressu (R-E)       | Strada pe Romanele East (R-E)  | 07:00 - 08:00                  | 306           | 6         | 43       | 9                        | 0                             | 0                          | 0        | 364                        | 376                         |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 618           | 3         | 63       | 15                       | 0                             | 0                          | 0        | 699                        | 712                         |     |
|                                 |                                |                                | 09:00 - 10:00                  | 446           | 4         | 38       | 26                       | 0                             | 0                          | 0        | 514                        | 568                         |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 634           | 2         | 30       | 6                        | 0                             | 0                          | 0        | 672                        | 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                        | 457                         |     |
|                                 |                                | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 07:00 - 08:00                  | 333           | 0         | 13       | 8                        | 0                             | 0                          | 0        | 354                        | 368                         |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 274           | 1         | 3        | 4                        | 0                             | 0                          | 5        | 283                        | 306                         |     |
|                                 |                                |                                | 09:00 - 10:00                  | 273           | 0         | 19       | 6                        | 0                             | 0                          | 5        | 292                        | 306                         |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 304           | 3         | 7        | 2                        | 0                             | 0                          | 6        | 306                        | 327                         |     |
|                                 |                                |                                | 18:00 - 19:00                  | 206           | 0         | 6        | 5                        | 0                             | 0                          | 4        | 220                        | 234                         |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 202           | 0         | 9        | 3                        | 0                             | 0                          | 4        | 218                        | 229                         |     |
|                                 |                                | Acesta Liviu Rebreanu (R-E)    | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 07:00 - 08:00 | 346       | 4        | 16                       | 7                             | 0                          | 0        | 6                          | 373                         | 402 |
|                                 |                                |                                |                                | 08:00 - 09:00 | 395       | 5        | 37                       | 14                            | 0                          | 0        | 4                          | 455                         | 482 |
|                                 |                                |                                |                                | 09:00 - 10:00 | 320       | 3        | 33                       | 7                             | 0                          | 0        | 4                          | 367                         | 384 |
|                                 |                                |                                |                                | 17:00 - 18:00 | 463       | 4        | 25                       | 2                             | 0                          | 0        | 1                          | 504                         | 516 |
|                                 |                                |                                | Strada pe Liviu Rebreanu (R-E) | 18:00 - 19:00 | 468       | 4        | 17                       | 2                             | 0                          | 0        | 4                          | 494                         | 494 |
|                                 |                                |                                |                                | 19:00 - 20:00 | 442       | 2        | 9                        | 0                             | 0                          | 0        | 5                          | 459                         | 468 |
|                                 |                                |                                |                                | 07:00 - 08:00 | 637       | 17       | 46                       | 23                            | 0                          | 0        | 6                          | 729                         | 794 |
|                                 |                                |                                |                                | 08:00 - 09:00 | 666       | 9        | 60                       | 20                            | 0                          | 1        | 6                          | 762                         | 794 |
|                                 |                                |                                | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 09:00 - 10:00 | 603       | 6        | 63                       | 20                            | 1                          | 0        | 6                          | 699                         | 724 |
|                                 |                                |                                |                                | 17:00 - 18:00 | 826       | 16       | 36                       | 12                            | 0                          | 0        | 2                          | 880                         | 914 |
|                                 |                                |                                |                                | 18:00 - 19:00 | 880       | 16       | 26                       | 9                             | 1                          | 0        | 4                          | 936                         | 966 |
|                                 |                                |                                |                                | 19:00 - 20:00 | 897       | 7        | 37                       | 8                             | 0                          | 0        | 6                          | 956                         | 976 |
|                                 | Acesta Camil Ressu (R-E)       | Strada pe Liviu Rebreanu (R-E) | 07:00 - 08:00                  | 25            | 4         | 1        | 1                        | 0                             | 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                          | 0        | 25                         | 27                          |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 68            | 0         | 2        | 0                        | 0                             | 0                          | 1        | 71                         | 76                          |     |
|                                 |                                | Strada pe Camil Ressu (R-E)    | 18:00 - 19:00                  | 73            | 3         | 1        | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 77                         | 87                          |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 71            | 0         | 2        | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 74                         | 80                          |     |
|                                 |                                |                                | 07:00 - 08:00                  | 4900          | 44        | 211      | 66                       | 1                             | 0                          | 22       | 5244                       | 5528                        |     |
|                                 |                                |                                | 08:00 - 09:00                  | 4013          | 29        | 234      | 81                       | 6                             | 1                          | 17       | 4380                       | 4637                        |     |
|                                 |                                | TOTAL INTERSECTIE              | 09:00 - 10:00                  | 3398          | 25        | 241      | 104                      | 6                             | 0                          | 21       | 3796                       | 3992                        |     |
|                                 |                                |                                | 17:00 - 18:00                  | 4261          | 42        | 182      | 48                       | 3                             | 0                          | 14       | 4508                       | 4628                        |     |
|                                 |                                |                                | 18:00 - 19:00                  | 4013          | 36        | 198      | 38                       | 1                             | 0                          | 12       | 4299                       | 4316                        |     |
|                                 |                                |                                | 19:00 - 20:00                  | 3892          | 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 | Camionete | Autocamioane<br>cu 2 ose | Autocamioane<br>cu 3 și 4 ose | Autovehicule<br>asistenate | Autobuze | Total<br>vehicule<br>sigure | Total<br>vehicule<br>dubioase |
|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|---------------|-------------|-----------|-----------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------|-----------------------------|-------------------------------|
| Int. Liviu Rebreanu-Campia Libertatii | Acces Liviu Rebreanu<br>(E-V)    | Intrare pe Liviu Rebreanu (E-V)    | 07:00 - 08:00 | 625         | 14        | 18        | 16                       | 0                             | 1                          | 5        | 679                         | 713                           |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 638         | 8         | 26        | 10                       | 0                             | 0                          | 6        | 688                         | 712                           |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 530         | 5         | 37        | 17                       | 1                             | 0                          | 7        | 597                         | 635                           |
|                                       |                                  |                                    | 17:00 - 18:00 | 683         | 9         | 18        | 7                        | 0                             | 0                          | 4        | 691                         | 698                           |
|                                       |                                  |                                    | 18:00 - 19:00 | 494         | 4         | 9         | 6                        | 0                             | 0                          | 5        | 518                         | 535                           |
|                                       |                                  | Dreapta pe Campia Libertatii (E-V) | 19:00 - 20:00 | 458         | 4         | 12        | 3                        | 0                             | 0                          | 4        | 479                         | 490                           |
|                                       |                                  |                                    | 07:00 - 08:00 | 740         | 7         | 15        | 4                        | 0                             | 1                          | 12       | 779                         | 886                           |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 491         | 2         | 70        | 4                        | 0                             | 0                          | 4        | 571                         | 583                           |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 546         | 5         | 27        | 5                        | 0                             | 0                          | 7        | 590                         | 608                           |
|                                       |                                  |                                    | 12:00 - 13:00 | 387         | 0         | 13        | 7                        | 1                             | 0                          | 0        | 424                         | 445                           |
|                                       |                                  | Stanga pe Liviu Rebreanu (E-E)     | 18:00 - 19:00 | 637         | 0         | 13        | 2                        | 0                             | 0                          | 5        | 657                         | 688                           |
|                                       |                                  |                                    | 19:00 - 20:00 | 381         | 2         | 13        | 2                        | 0                             | 0                          | 8        | 404                         | 416                           |
|                                       |                                  |                                    | 07:00 - 08:00 | 333         | 0         | 23        | 0                        | 0                             | 0                          | 8        | 364                         | 376                           |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 394         | 0         | 20        | 1                        | 0                             | 0                          | 8        | 423                         | 437                           |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 304         | 0         | 24        | 0                        | 0                             | 0                          | 7        | 335                         | 345                           |
|                                       | Acces Campia Libertatii<br>(E-V) | Intrare pe Liviu Rebreanu (E-E)    | 17:00 - 18:00 | 887         | 0         | 26        | 0                        | 0                             | 0                          | 5        | 898                         | 891                           |
|                                       |                                  |                                    | 18:00 - 19:00 | 858         | 0         | 23        | 0                        | 0                             | 0                          | 7        | 888                         | 899                           |
|                                       |                                  |                                    | 19:00 - 20:00 | 783         | 0         | 13        | 0                        | 0                             | 0                          | 9        | 805                         | 819                           |
|                                       |                                  | Dreapta pe Liviu Rebreanu (E-V)    | 07:00 - 08:00 | 385         | 4         | 32        | 4                        | 0                             | 0                          | 1        | 426                         | 434                           |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 426         | 3         | 30        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 461                         | 464                           |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 383         | 3         | 30        | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 417                         | 419                           |
|                                       |                                  |                                    | 17:00 - 18:00 | 508         | 6         | 20        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 537                         | 540                           |
|                                       |                                  |                                    | 18:00 - 19:00 | 473         | 2         | 16        | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 492                         | 494                           |
|                                       | Acces Liviu Rebreanu<br>(E-E)    | Stanga pe Campia Libertatii (E-V)  | 19:00 - 20:00 | 490         | 1         | 22        | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 513                         | 513                           |
|                                       |                                  |                                    | 07:00 - 08:00 | 244         | 4         | 14        | 3                        | 0                             | 0                          | 0        | 261                         | 267                           |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 287         | 2         | 9         | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 300                         | 303                           |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 285         | 5         | 25        | 3                        | 0                             | 0                          | 1        | 319                         | 325                           |
|                                       |                                  |                                    | 17:00 - 18:00 | 324         | 2         | 7         | 6                        | 0                             | 1                          | 8        | 340                         | 352                           |
|                                       |                                  | Intrare pe Liviu Rebreanu (E-E)    | 18:00 - 19:00 | 311         | 3         | 11        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 327                         | 330                           |
|                                       |                                  |                                    | 19:00 - 20:00 | 303         | 2         | 7         | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 313                         | 315                           |
|                                       |                                  |                                    | 07:00 - 08:00 | 548         | 3         | 48        | 7                        | 0                             | 1                          | 8        | 615                         | 641                           |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 585         | 1         | 50        | 24                       | 0                             | 0                          | 5        | 665                         | 709                           |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 491         | 2         | 70        | 4                        | 0                             | 0                          | 4        | 571                         | 583                           |
|                                       | TOTAL INTERSECȚIE                | Intrare pe Liviu Rebreanu (E-V)    | 17:00 - 18:00 | 684         | 2         | 47        | 1                        | 0                             | 0                          | 4        | 737                         | 719                           |
|                                       |                                  |                                    | 18:00 - 19:00 | 545         | 3         | 34        | 2                        | 0                             | 0                          | 4        | 588                         | 597                           |
|                                       |                                  |                                    | 19:00 - 20:00 | 637         | 0         | 13        | 2                        | 1                             | 0                          | 5        | 658                         | 679                           |
|                                       |                                  |                                    | 07:00 - 08:00 | 41          | 0         | 2         | 1                        | 0                             | 1                          | 0        | 45                          | 49                            |
|                                       |                                  |                                    | 08:00 - 09:00 | 59          | 1         | 9         | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 71                          | 74                            |
|                                       |                                  | Intrare pe Liviu Rebreanu (E-V)    | 09:00 - 10:00 | 46          | 0         | 10        | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 58                          | 61                            |
|                                       |                                  |                                    | 17:00 - 18:00 | 136         | 5         | 4         | 1                        | 0                             | 0                          | 0        | 146                         | 145                           |
|                                       |                                  |                                    | 18:00 - 19:00 | 143         | 0         | 1         | 0                        | 0                             | 0                          | 0        | 144                         | 144                           |
|                                       |                                  |                                    | 19:00 - 20:00 | 146         | 0         | 1         | 2                        | 0                             | 0                          | 0        | 149                         | 152                           |
|                                       |                                  |                                    | 07:00 - 08:00 | 2913        | 32        | 153       | 35                       | 0                             | 4                          | 34       | 3171                        | 3285                          |
|                                       |                                  | TOTAL INTERSECȚIE                  | 08:00 - 09:00 | 2880        | 17        | 214       | 45                       | 0                             | 0                          | 23       | 3178                        | 3281                          |
|                                       |                                  |                                    | 09:00 - 10:00 | 2585        | 20        | 223       | 32                       | 1                             | 0                          | 26       | 2887                        | 2976                          |
|                                       |                                  |                                    | 17:00 - 18:00 | 2635        | 18        | 120       | 24                       | 1                             | 1                          | 17       | 2811                        | 2971                          |
|                                       |                                  |                                    | 18:00 - 19:00 | 3491        | 12        | 107       | 13                       | 0                             | 0                          | 21       | 3614                        | 3665                          |
|                                       |                                  |                                    | 19:00 - 20:00 | 3198        | 9         | 81        | 10                       | 1                             | 0                          | 24       | 3321                        | 3374                          |

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

| Str. Liviu Rebreanu - Odobesti Sud - Mall |                                     |                           |               |           |           |                      |                           |                        |          |                       |                       |  |
|-------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|---------------|-----------|-----------|----------------------|---------------------------|------------------------|----------|-----------------------|-----------------------|--|
| Acces                                     | Robile                              | Interval orar             | Autoturisme   | Microbuze | Caraucană | Autoturisme cu 2 ose | Autoturisme cu 3 si 4 ose | Autoturisme articulate | Autobuze | Total vehicule fizice | Total vehicule echivo |  |
| Acces Rebreanu (SUD)                      | Dreapta pe Str. Odobesti Nord (S-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                    |  |
|                                           | Dreapta intrare Mall Rampa A (S-E)  | 19:00 - 20:00             | 96            |           | 2         |                      |                           |                        |          | 98                    | 98                    |  |
|                                           |                                     | 07:00 - 08:00             | 20            |           | 2         |                      |                           |                        |          | 22                    | 22                    |  |
|                                           |                                     | 08:00 - 09:00             | 88            |           | 6         |                      |                           |                        |          | 94                    | 94                    |  |
|                                           |                                     | 09:00 - 10:00             | 200           |           | 12        |                      |                           |                        |          | 212                   | 212                   |  |
|                                           |                                     | 17:00 - 18:00             | 281           |           | 16        |                      |                           |                        |          | 297                   | 297                   |  |
|                                           | Dreapta intrare Mall Rampa B (S-E)  | 18:00 - 19:00             | 405           |           | 14        |                      |                           |                        |          | 419                   | 419                   |  |
|                                           |                                     | 19:00 - 20:00             | 295           |           | 10        |                      |                           |                        |          | 305                   | 305                   |  |
|                                           |                                     | 07:00 - 08:00             | 15            |           | 1         |                      |                           |                        |          | 16                    | 16                    |  |
|                                           |                                     | 08:00 - 09:00             | 32            |           | 2         |                      |                           |                        |          | 34                    | 34                    |  |
|                                           |                                     | 09:00 - 10:00             | 87            |           | 6         |                      |                           |                        |          | 93                    | 93                    |  |
|                                           | Acces Odobesti Sud (SUD)            | 17:00 - 18:00             | 89            |           | 6         |                      |                           |                        |          | 95                    | 95                    |  |
|                                           |                                     | 18:00 - 19:00             | 113           |           | 8         |                      |                           |                        |          | 121                   | 121                   |  |
|                                           |                                     | 19:00 - 20:00             | 117           |           | 8         |                      |                           |                        |          | 125                   | 125                   |  |
|                                           |                                     | 07:00 - 08:00             | 124           | 2         | 4         | 3                    | 0                         | 0                      | 0        | 133                   | 133                   |  |
|                                           |                                     | 08:00 - 09:00             | 203           | 2         | 6         | 2                    | 0                         | 0                      | 0        | 213                   | 213                   |  |
|                                           | Acces Mall Rebreanu B (SUD)         | 09:00 - 10:00             | 81            | 2         | 2         | 0                    | 0                         | 0                      | 0        | 85                    | 85                    |  |
|                                           |                                     | 17:00 - 18:00             | 87            | 2         | 2         | 0                    | 0                         | 0                      | 0        | 91                    | 91                    |  |
|                                           |                                     | 18:00 - 19:00             | 92            | 4         | 1         | 0                    | 0                         | 0                      | 0        | 97                    | 97                    |  |
|                                           |                                     | 19:00 - 20:00             | 55            | 2         | 0         | 0                    | 0                         | 0                      | 0        | 57                    | 57                    |  |
|                                           |                                     | 07:00 - 08:00             | 6             |           | 1         |                      |                           |                        |          | 7                     | 7                     |  |
|                                           | Acces Mall Rebreanu C (SUD)         | Dreapta pe Rebreanu (E-N) | 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                   |                       |  |
| TOTAL                                     | Dreapta 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             | 147           | 1         | 3         | 0                    | 0                         | 0                      | 151      | 151                   |                       |  |
|                                           |                                     | 18:00 - 19:00             | 218           | 0         | 4         | 1                    | 0                         | 0                      | 223      | 223                   |                       |  |
|                                           |                                     | 19:00 - 20:00             | 252           | 0         | 5         | 0                    | 0                         | 0                      | 257      | 257                   |                       |  |
|                                           |                                     | 07:00 - 08:00             | 296           | 2         | 16        | 2                    | 0                         | 0                      | 316      | 316                   |                       |  |
|                                           |                                     | 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             | 743           | 4         | 37        | 0                    | 0                         | 0                      | 784      | 784                   |                       |  |
| 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                          | Acces                         | Relație                        | Interval oră  | Autoturisme | Microbuze | Camioane | Autocamioane cu 2 sau 3 axe | Autocamioane cu 3 și 4 axe | Autovehicule articulate | Autobuze | Total vehicule fizice | Total vehicule echivalente |
|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------|-------------|-----------|----------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------|----------|-----------------------|----------------------------|
| Int. Str. Odobesti-Intrarea Odobesti | Acces 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 | 82          |           | 4        |                             |                            |                         |          | 86                    | 86                         |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 60          |           | 3        |                             |                            |                         |          | 63                    | 63                         |
|                                      |                               |                                | 19:00 - 20:00 | 68          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 70                    | 70                         |
|                                      |                               | Dreapta pe Str. Odobesti (E-S) | 07:00 - 08:00 | 4           |           | 2        |                             |                            |                         |          | 6                     | 6                          |
|                                      |                               |                                | 08:00 - 09:00 | 6           |           | 0        |                             |                            |                         |          | 6                     | 6                          |
|                                      |                               |                                | 09:00 - 10:00 | 8           |           | 1        |                             |                            |                         |          | 9                     | 9                          |
|                                      |                               |                                | 17:00 - 18:00 | 12          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 14                    | 14                         |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 10          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 11                    | 11                         |
|                                      | Acces Intrarea Odobesti (N-S) | Intrare pe Str. Odobesti (N-S) | 07:00 - 08:00 | 8           |           | 1        |                             |                            |                         |          | 9                     | 9                          |
|                                      |                               |                                | 08:00 - 09:00 | 12          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 14                    | 14                         |
|                                      |                               |                                | 09:00 - 10:00 | 16          |           | 4        |                             |                            |                         |          | 20                    | 20                         |
|                                      |                               |                                | 17:00 - 18:00 | 20          |           | 3        |                             |                            |                         |          | 23                    | 23                         |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 16          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 18                    | 18                         |
|                                      |                               |                                | 19:00 - 20:00 | 40          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 41                    | 41                         |
|                                      |                               | Dreapta pe Str. Odobesti (N-S) | 07:00 - 08:00 | 16          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 18                    | 18                         |
|                                      |                               |                                | 08:00 - 09:00 | 32          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 33                    | 33                         |
|                                      |                               |                                | 09:00 - 10:00 | 24          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 25                    | 25                         |
|                                      |                               |                                | 17:00 - 18:00 | 28          |           | 3        |                             |                            |                         |          | 31                    | 31                         |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 24          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 26                    | 26                         |
|                                      | Acces Str. Odobesti (S-E)     | Intrare pe Str. Odobesti (S-E) | 07:00 - 08:00 | 8           |           | 1        |                             |                            |                         |          | 9                     | 9                          |
|                                      |                               |                                | 08:00 - 09:00 | 8           |           | 2        |                             |                            |                         |          | 10                    | 10                         |
|                                      |                               |                                | 09:00 - 10:00 | 28          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 30                    | 30                         |
|                                      |                               |                                | 17:00 - 18:00 | 16          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 17                    | 17                         |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 20          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 21                    | 21                         |
|                                      |                               | Intrare pe Str. Odobesti (S-E) | 07:00 - 08:00 | 12          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 13                    | 13                         |
|                                      |                               |                                | 08:00 - 09:00 | 28          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 29                    | 29                         |
|                                      |                               |                                | 09:00 - 10:00 | 52          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 54                    | 54                         |
|                                      |                               |                                | 17:00 - 18:00 | 60          |           | 2        |                             |                            |                         |          | 62                    | 62                         |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 52          |           | 1        |                             |                            |                         |          | 53                    | 53                         |
| TOTAL INTERSECȚIE                    |                               |                                | 07:00 - 08:00 | 156         | 0         | 15       | 0                           | 0                          | 0                       | 0        | 171                   | 171                        |
|                                      |                               |                                | 08:00 - 09:00 | 210         | 0         | 16       | 0                           | 0                          | 0                       | 0        | 226                   | 226                        |
|                                      |                               |                                | 09:00 - 10:00 | 188         | 0         | 18       | 0                           | 0                          | 0                       | 0        | 206                   | 206                        |
|                                      |                               |                                | 17:00 - 18:00 | 230         | 0         | 20       | 0                           | 0                          | 0                       | 0        | 250                   | 250                        |
|                                      |                               |                                | 18:00 - 19:00 | 178         | 0         | 10       | 0                           | 0                          | 0                       | 0        | 188                   | 188                        |
|                                      |                               |                                | 19:00 - 20:00 | 228         | 0         | 8        | 0                           | 0                          | 0                       | 0        | 236                   | 236                        |

#### 4.1.5. *Int. Intrarea Odobesti*

| Intersecție                                    | Amplas                      | Rețea                                                 | Interval<br>orar                                       | Autoturisme   | Microbuze | Camioane | Autocamioane<br>cu 2 axi | Autocamioane<br>cu 3 și 4 axi | Autovehicule<br>articulate | Autobuze | Total<br>vehicule<br>fizice | Total<br>vehicule<br>echipate |
|------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------|-----------|----------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------|-----------------------------|-------------------------------|
| Pct. 848 Calea București - Calea 13 Septembrie | Autocaldare București (B-1) | Stația pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(B-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                           |                               |
|                                                |                             | Stația pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(B-E) | 18:00 - 19:00                                          | 12            |           | 1        |                          |                               |                            | 13       | 13                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 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                           |                               |
|                                                | Autocaldare București (B-2) | Stația pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(E-E) | 17:00 - 18:00                                          | 8             |           | 2        |                          |                               |                            | 10       | 10                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 18:00 - 19:00                                          | 4             |           | 1        |                          |                               |                            | 5        | 5                           |                               |
|                                                |                             |                                                       | 07:00 - 08:00                                          | 2             |           | 0        |                          |                               |                            | 2        | 2                           |                               |
|                                                |                             |                                                       | 08:00 - 09:00                                          | 4             |           | 1        |                          |                               |                            | 5        | 5                           |                               |
|                                                |                             |                                                       | 09:00 - 10:00                                          | 12            |           | 3        |                          |                               |                            | 15       | 15                          |                               |
|                                                |                             | Stația pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(E-V) | 17:00 - 18:00                                          | 20            |           | 4        |                          |                               |                            | 24       | 24                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 18:00 - 19:00                                          | 20            |           | 5        |                          |                               |                            | 25       | 25                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 19:00 - 20:00                                          | 24            |           | 4        |                          |                               |                            | 28       | 28                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 07:00 - 08:00                                          | 8             |           | 2        |                          |                               |                            | 10       | 10                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 08:00 - 09:00                                          | 4             |           | 3        |                          |                               |                            | 7        | 7                           |                               |
|                                                | Autocaldare București (B-3) | Stația pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(V-E) | 09:00 - 10:00                                          | 4             |           | 4        |                          |                               |                            | 8        | 8                           |                               |
|                                                |                             |                                                       | 17:00 - 18:00                                          | 10            |           | 8        |                          |                               |                            | 18       | 18                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 18:00 - 19:00                                          | 8             |           | 2        |                          |                               |                            | 10       | 10                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 19:00 - 20:00                                          | 4             |           | 1        |                          |                               |                            | 5        | 5                           |                               |
|                                                |                             |                                                       | 07:00 - 08:00                                          | 12            |           | 8        |                          |                               |                            | 20       | 20                          |                               |
|                                                |                             | Stația pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(V-V) | 08:00 - 09:00                                          | 12            |           | 8        |                          |                               |                            | 20       | 20                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 09:00 - 10:00                                          | 4             |           | 1        |                          |                               |                            | 5        | 5                           |                               |
|                                                |                             |                                                       | 17:00 - 18:00                                          | 12            |           | 4        |                          |                               |                            | 16       | 16                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 18:00 - 19:00                                          | 8             |           | 2        |                          |                               |                            | 10       | 10                          |                               |
|                                                |                             |                                                       | 19:00 - 20:00                                          | 16            |           | 4        |                          |                               |                            | 20       | 20                          |                               |
|                                                | TOTAL INTERSECȚIE           |                                                       | Orăștie pe<br>intrarea<br>Calea 13 Septembrie<br>(V-E) | 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                          |                               |
|                                                |                             |                                                       |                                                        | 07:00 - 08:00 | 54        | 0        | 13                       | 0                             | 0                          | 0        | 67                          | 67                            |
|                                                |                             |                                                       |                                                        | 08:00 - 09:00 | 46        | 0        | 20                       | 0                             | 0                          | 0        | 66                          | 66                            |
|                                                |                             |                                                       |                                                        | 09:00 - 10:00 | 54        | 0        | 15                       | 0                             | 0                          | 0        | 69                          | 69                            |
|                                                |                             |                                                       |                                                        | 17:00 - 18:00 | 72        | 0        | 21                       | 0                             | 0                          | 0        | 93                          | 93                            |
| 18:00 - 19:00                                  | 58                          | 0                                                     | 14                                                     | 0             | 0         | 0        | 72                       | 72                            |                            |          |                             |                               |
| 19:00 - 20:00                                  | 84                          | 0                                                     | 15                                                     | 0             | 0         | 0        | 99                       | 99                            |                            |          |                             |                               |



## 4.2. Ora de varf AM/PM

În urma centralizării datelor de trafic recensate în intersecțiile studiate, au rezultat:

- Ora de varf de dimineață este între orele 07:00 – 08:00, iar ora de varf de după-amiaza este între orele 17:00 – 18:00;
- Totalul deplasărilor înregistrate (ora de varf) pe accese în Intersecția Camil Ressu – Liviu Rebreanu:

|                                 |                             |               |                                         |      |      |
|---------------------------------|-----------------------------|---------------|-----------------------------------------|------|------|
| Int. Camil Ressu-Sarmăraș Sarat | Acces Râmnicu Sarat (SUD)   | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[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 |                                         | 516  | 528  |
|                                 |                             | 19:00 - 20:00 |                                         | 498  | 497  |
|                                 | Acces Camil Ressu (EST)     | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 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 |
|                                 | Acces Liviu Rebreanu (NORD) | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 1132 | 1147 |
|                                 |                             | 08:00 - 09:00 |                                         | 1107 | 1152 |
|                                 |                             | 09:00 - 10:00 |                                         | 1180 | 1194 |
|                                 |                             | 17:00 - 18:00 |                                         | 972  | 1047 |
|                                 |                             | 18:00 - 19:00 |                                         | 1254 | 1283 |
|                                 | Acces Camil Ressu (VEST)    | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 1079 | 1108 |
|                                 |                             | 08:00 - 09:00 |                                         | 972  | 987  |
|                                 |                             | 09:00 - 10:00 |                                         | 1204 | 1269 |
|                                 |                             | 17:00 - 18:00 |                                         | 1248 | 1320 |
|                                 |                             | 18:00 - 19:00 |                                         | 1080 | 1147 |
|                                 | Total Accese                | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 1516 | 1557 |
|                                 |                             | 08:00 - 09:00 |                                         | 1438 | 1490 |
|                                 |                             | 09:00 - 10:00 |                                         | 1487 | 1517 |
|                                 |                             | 17:00 - 18:00 |                                         | 4253 | 4525 |
|                                 |                             | 18:00 - 19:00 |                                         | 4280 | 4597 |
|                                 |                             | 19:00 - 20:00 |                                         | 4239 | 4318 |
|                                 |                             |               |                                         | 4078 | 4148 |

- Totalul deplasărilor înregistrate (ora de varf) pe accese în Intersecția Liviu Rebreanu – Campia Libertății:

|                                       |                                |               |                                         |      |      |
|---------------------------------------|--------------------------------|---------------|-----------------------------------------|------|------|
| Int. Liviu Rebreanu-Campia Libertatii | Acces Liviu Rebreanu (EST)     | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 1458 | 1519 |
|                                       |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 1259 | 1295 |
|                                       |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 1187 | 1243 |
|                                       |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 1053 | 1093 |
|                                       |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 1175 | 1202 |
|                                       | Acces Campia Libertatii (NORD) | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 883  | 896  |
|                                       |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 790  | 810  |
|                                       |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 884  | 901  |
|                                       |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 752  | 764  |
|                                       |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 1373 | 1381 |
|                                       | Acces Liviu Rebreanu (VEST)    | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 1380 | 1382 |
|                                       |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 1318 | 1332 |
|                                       |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 923  | 957  |
|                                       |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 1096 | 1096 |
|                                       |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 948  | 969  |
|                                       | Total Accese                   | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 1183 | 1204 |
|                                       |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 1059 | 1072 |
|                                       |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 1120 | 1137 |
|                                       |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 3121 | 3285 |
|                                       |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 3179 | 3281 |
|                                       |                                | 19:00 - 20:00 |                                         | 2887 | 2976 |
|                                       |                                |               |                                         | 3521 | 3673 |
|                                       |                                |               |                                         | 3614 | 3655 |
|                                       |                                |               |                                         | 3321 | 3374 |

- Totalul deplasărilor înregistrate (ora de varf) pe accese în Intersecția Str. Odobesti – Intrarea Odobesti:

|                                      |                                |               |                                         |     |     |
|--------------------------------------|--------------------------------|---------------|-----------------------------------------|-----|-----|
| Int. Str. Odobesti-Intrarea Odobesti | Acces Str. Odobesti (EST)      | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 122 | 122 |
|                                      |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 140 | 140 |
|                                      |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 77  | 77  |
|                                      |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 106 | 106 |
|                                      |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 74  | 74  |
|                                      | Acces Intrarea Odobesti (NORD) | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 87  | 87  |
|                                      |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 27  | 27  |
|                                      |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 47  | 47  |
|                                      |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 45  | 45  |
|                                      |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 54  | 54  |
|                                      | Acces Str. Odobesti (VEST)     | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 44  | 44  |
|                                      |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 87  | 87  |
|                                      |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 22  | 22  |
|                                      |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 39  | 39  |
|                                      |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 84  | 84  |
|                                      | Total Accese                   | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 84  | 84  |
|                                      |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 79  | 79  |
|                                      |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 62  | 62  |
|                                      |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 171 | 171 |
|                                      |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 228 | 228 |
|                                      |                                | 19:00 - 20:00 |                                         | 206 | 206 |
|                                      |                                |               |                                         | 340 | 340 |
|                                      |                                |               |                                         | 188 | 188 |
|                                      |                                |               |                                         | 236 | 236 |

- Totalul deplasărilor înregistrate (ora de varf) pe accese în Intersecția Intrarea Odobesti:

|                                          |                                |               |                                         |    |    |
|------------------------------------------|--------------------------------|---------------|-----------------------------------------|----|----|
| Int. Intrarea Odobesti-Intrarea Odobesti | Acces Intrarea Odobesti (SUD)  | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 19 | 19 |
|                                          |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 20 | 20 |
|                                          |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 15 | 15 |
|                                          |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 17 | 17 |
|                                          |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 16 | 16 |
|                                          |                                | 19:00 - 20:00 |                                         | 18 | 18 |
|                                          | Acces Intrarea Odobesti (EST)  | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 12 | 12 |
|                                          |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 12 | 12 |
|                                          |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 23 | 23 |
|                                          |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 40 | 40 |
|                                          |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 35 | 35 |
|                                          |                                | 19:00 - 20:00 |                                         | 33 | 33 |
|                                          | Acces Intrarea Odobesti (VEST) | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 36 | 36 |
|                                          |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 34 | 34 |
|                                          |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 31 | 31 |
|                                          |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 36 | 36 |
|                                          |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 21 | 21 |
|                                          |                                | 19:00 - 20:00 |                                         | 48 | 48 |
|                                          | Total Accese                   | 07:00 - 08:00 | Total pe Acces<br>[veh/ora]/[vehEt/ora] | 67 | 67 |
|                                          |                                | 08:00 - 09:00 |                                         | 66 | 66 |
|                                          |                                | 09:00 - 10:00 |                                         | 69 | 69 |
|                                          |                                | 17:00 - 18:00 |                                         | 99 | 99 |
|                                          |                                | 18:00 - 19:00 |                                         | 72 | 72 |
|                                          |                                | 19:00 - 20:00 |                                         | 96 | 96 |

## 5. DESCRIEREA GENERALA A SITUATIEI PROIECTATE

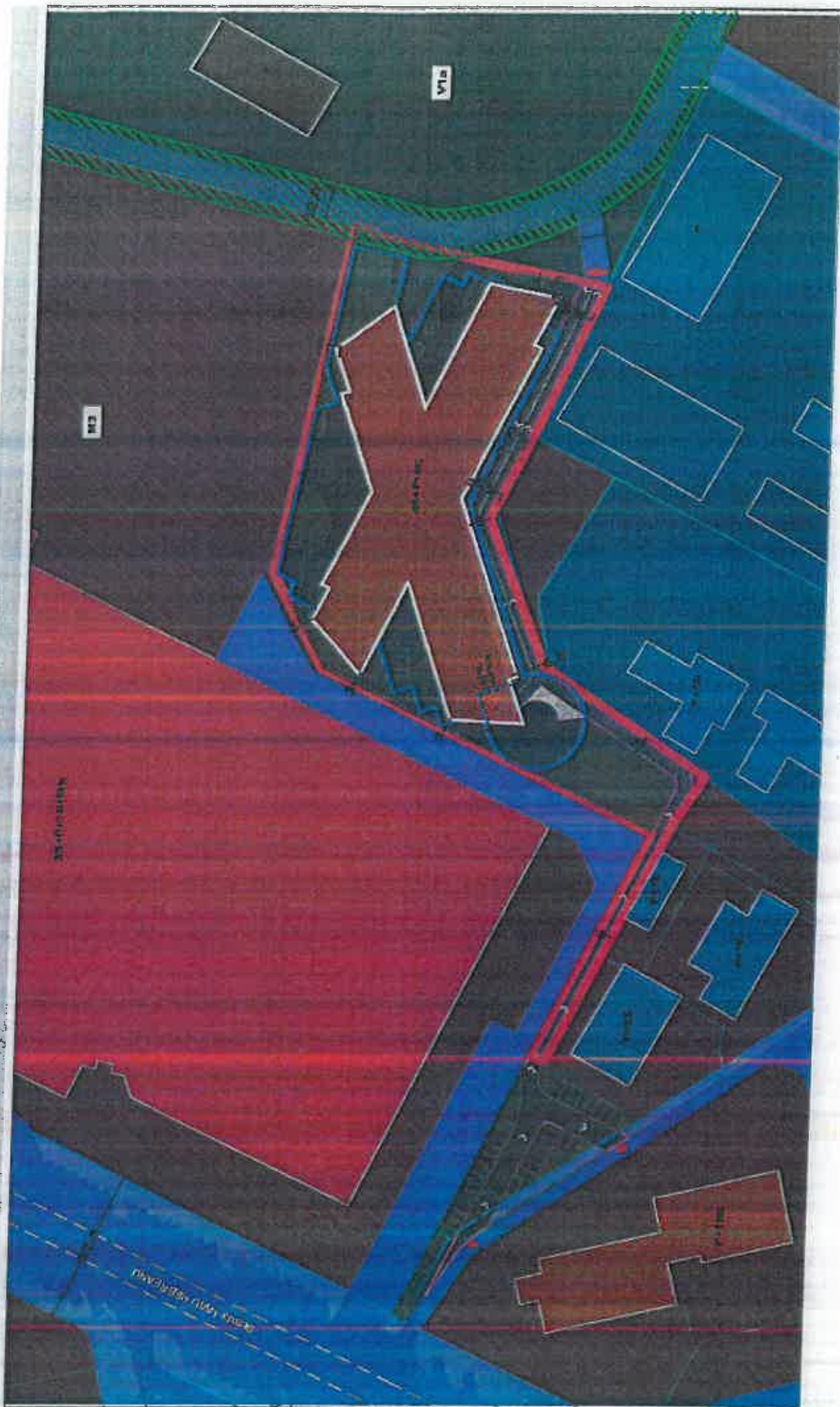
### 5.1. Informații generale privind investiția

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 legătură în Str. Liviu Rebreanu;
  - drumul de acces cu lățimea de 5.50m se va realiza cu sens bidirecțional cu legătură 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





## 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:

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

- 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:

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



## 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 | 22,581,686 | 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  |
| National             | Indice Motorizare        | 157        | 178        | 188        | 192        | 193        | 200        | 210        | 220        | 231        | 246        | 270        | 290        | 311        |
| Municipiul Bucuresti | Populatie dupa domiciliu | 2,158,585  | 2,160,871  | 2,160,640  | 2,161,905  | 2,191,074  | 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    | 1,034,137  | 1,058,317  | 1,107,190  | 1,169,376  |
| Municipiul Bucuresti | Indice Motorizare        | 402        | 460        | 458        | 435        | 410        | 414        | 420        | 433        | 452        | 498        | 503        | 524        | 548        |

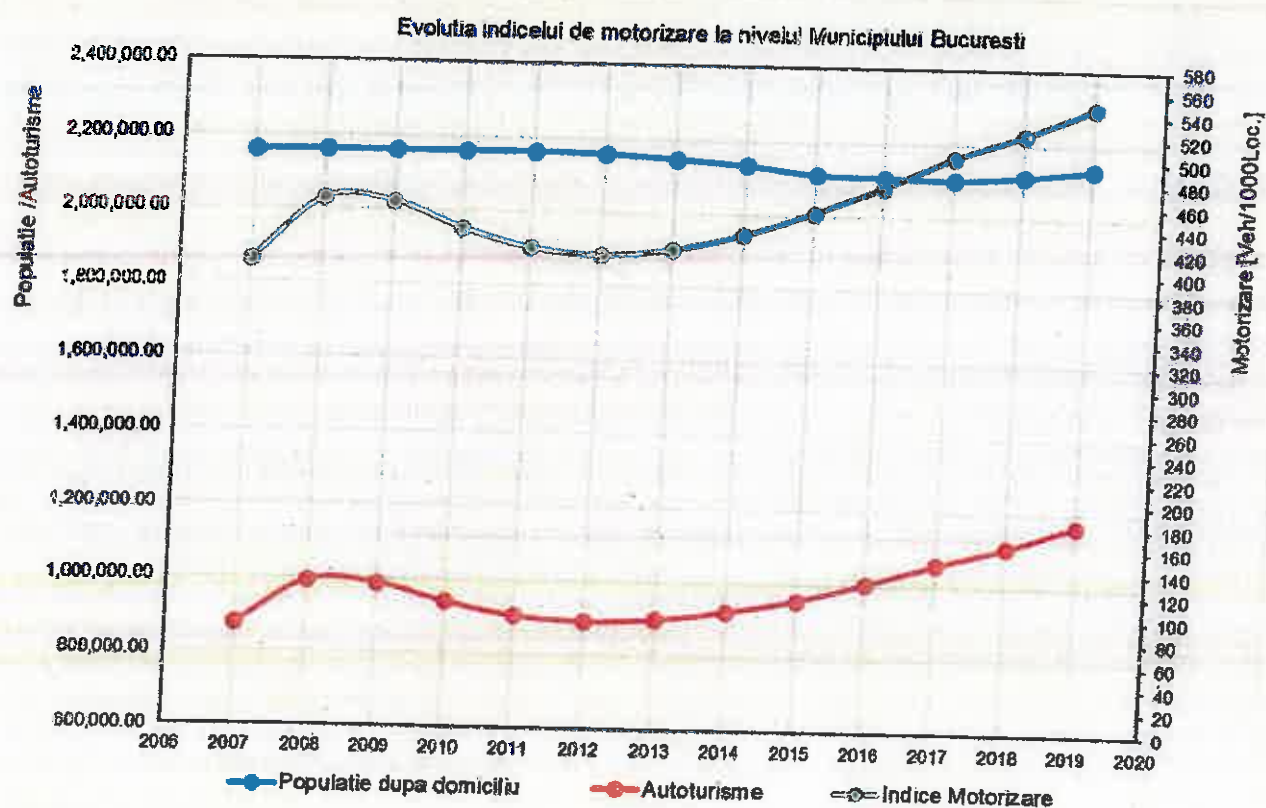
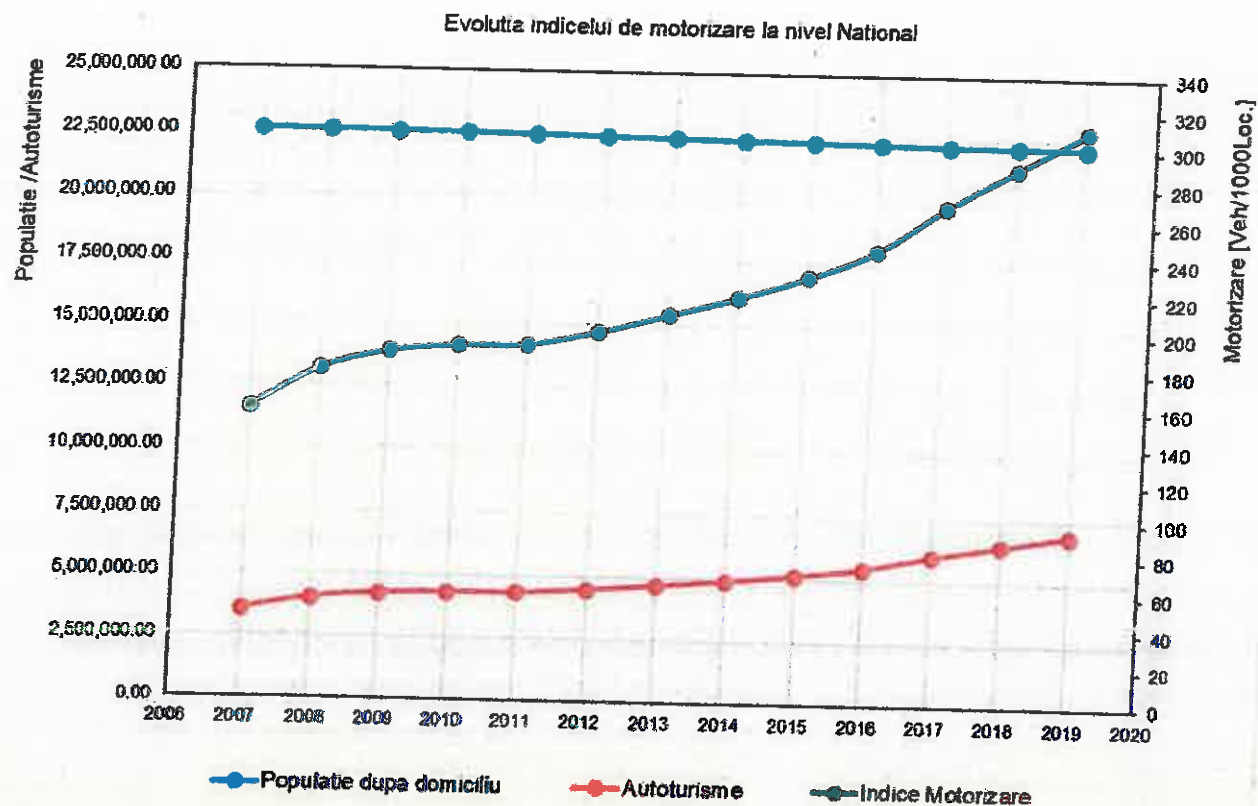
In zonele urbane din tarile dezvoltate s-au atins saturatii pentru indicele de motorizare de aproximativ 600-700 autoturisme/100locuitori, astfel se estimeaza ca municipiul Bucuresti va atinge un grad de saturatie de aproximativ 650autoturisme/1000 locuitori.

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.

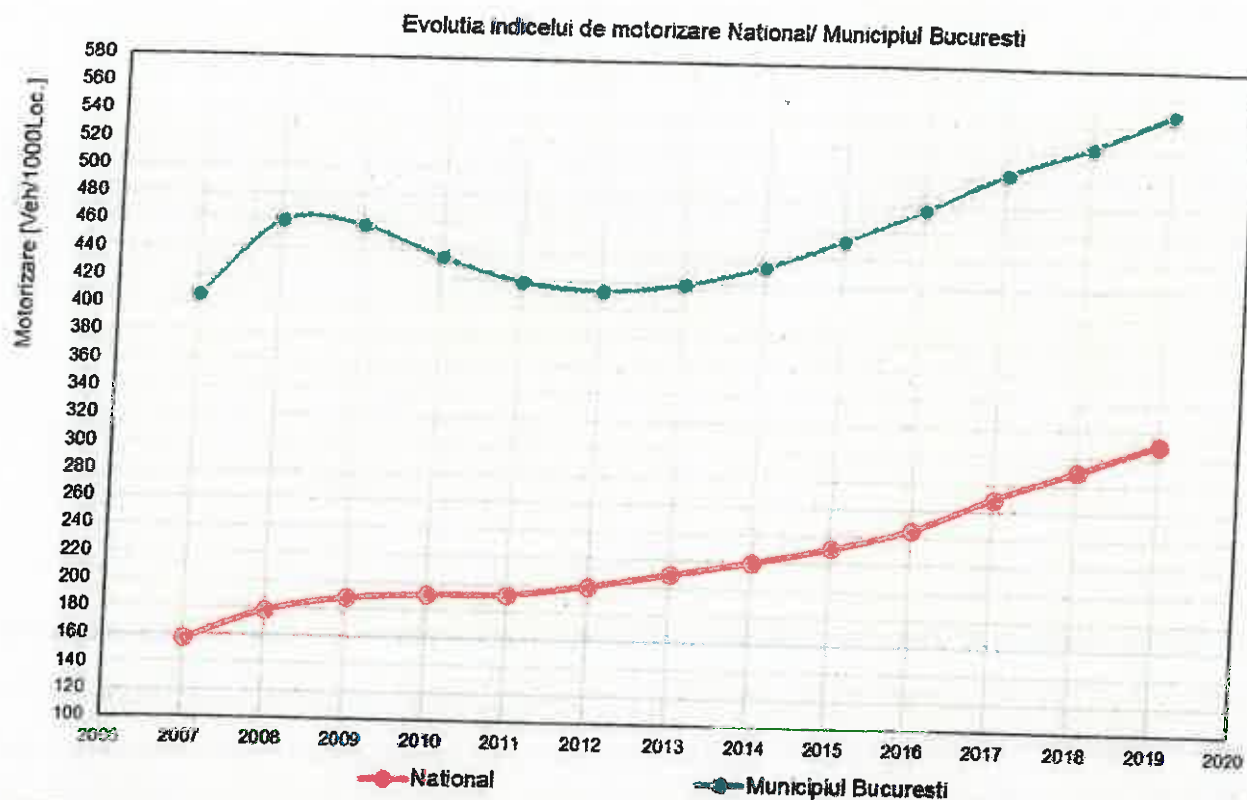
Numarul de autoturisme inregistrate in Municipiului Bucuresti reprezenta la nivelul anului 2019 aproximativ 17% din totalul autoturismelor inregistrate la nivel national.

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.







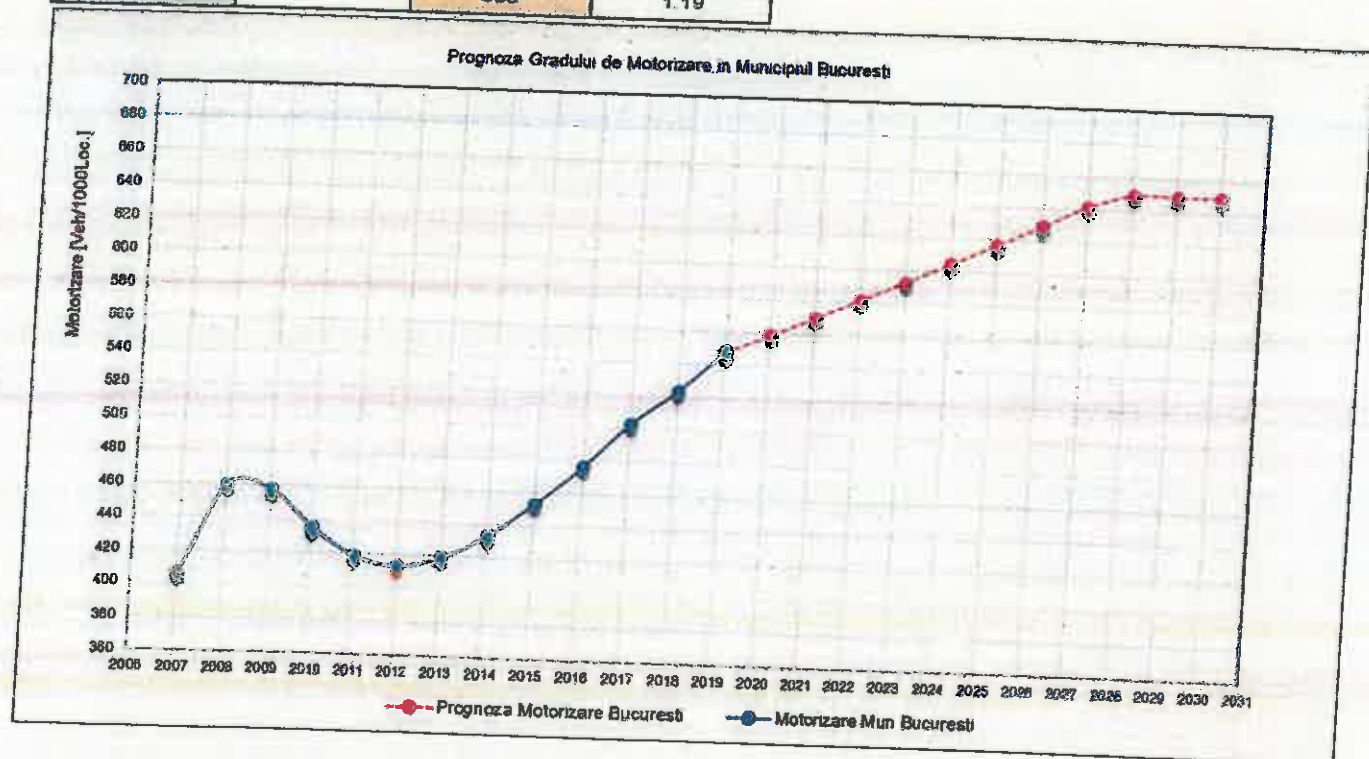
## 7.2. Influenta Proiectelor de Perspectiva

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 | Proгноza 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 |                          | 559                           | 1.02                           |
| 2021 |                          | 570                           | 1.04                           |
| 2022 |                          | 582                           | 1.06                           |
| 2023 |                          | 594                           | 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                           |



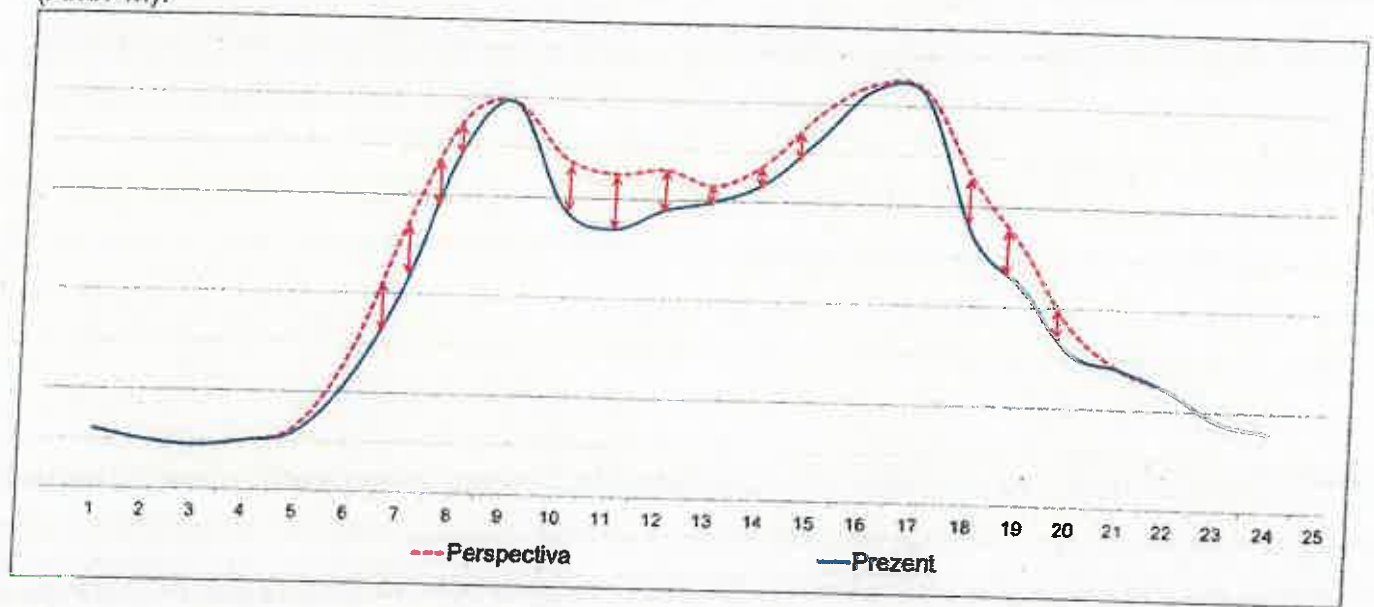
Conform propunerilor de modernizare si extindere a transportului public din cadrul PMUD Bucuresti – Ilfov se asteapta pe termen mediu si lung o temperare in utilizarea autoturismelor private in favoarea transportului public.

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. SCENARII 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.



### 8.2.1. Scenariul 1, FaraProiect, ora de varf AM

Fig.16 – Rezerva de capacitate – ICU





### 8.2.2. Scenariul 2, FaraProiect, ora de varf PM

Fig.17 – Rezerva de capacitate - ICU





Fig.18 – 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 stradală 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            | LOS F                  | LOS F  | LOS F                | LOS F  |
|                                   | C.Libertatii-L.Rebreanu       | LOS C                  | LOS C  | LOS C                | LOS C  |
|                                   | L.Rebreanu-OdobestiSud        | LOS A                  | LOS A  | LOS A                | LOS A  |
|                                   | L.Rebreanu-OdobestiNord       | LOS A                  | LOS A  | LOS A                | LOS A  |
|                                   | Str.Odobesti-IntrareaOdobesti | LOS A                  | LOS A  | LOS A                | LOS A  |
|                                   | Intrarea Odobesti             | LOS A                  | LOS A  | LOS A                | LOS A  |
|                                   | Acces1-OdobestiNord           | -                      | -      | LOS A                | LOS A  |
|                                   | Acces2-IntrareaOdobesti       | -                      | -      | LOS A                | LOS A  |
| Trafic Deservit<br>(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    |
| Rezervă de<br>Capacitate<br>(Cv%) | 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 circulației pe Bd. Camil Ressu și Str. Liviu Rebreanu, cu precădere în intersecțiile semaforizate Bd. Camil Ressu – Str. Liviu Rebreanu și Str. Liviu Rebreanu – Str. Campia Libertății se recomandă:

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

## 11. ANEXE



|                                   | →            | ↘     | ↙    | ←                      | ↖     | ↗     |
|-----------------------------------|--------------|-------|------|------------------------|-------|-------|
| Lane Group                        | EBT          | EBR   | WBL  | WBT                    | NBL   | NBR   |
| Lane Configurations               | TH           |       |      | TH                     | TH    |       |
| 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  |
| Adj. 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   |                        | 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   | WBT   | WBR                    | SBL   | SBR   |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|------------------------|-------|-------|
| Lane Configurations               |              | ↑↑↑   | ↑↑↑   |                        |       | ↑     |
| Traffic Volume (vph)              | 0            | 938   | 1512  | 24                     | 0     | 20    |
| Future Volume (vph)               | 0            | 938   | 1512  | 24                     | 0     | 20    |
| Desat 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                        | EBT                    | EBR   | WBL  | WBT   | NEL   | NER   |
| Lane Configurations               | 1                      |       |      | 4     | 4     |       |
| 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     |
| Saturated 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%                  |       |      |       |       |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |       |       |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |       |       |       |

|                                         | EBL                    | EBT  | WBT   | WBR   | SBL  | SBR   |
|-----------------------------------------|------------------------|------|-------|-------|------|-------|
| Lane Group                              |                        |      |       |       |      |       |
| 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  |       | 84.5 |       |
| 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  | 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                |                        |      |       |       |      |       |



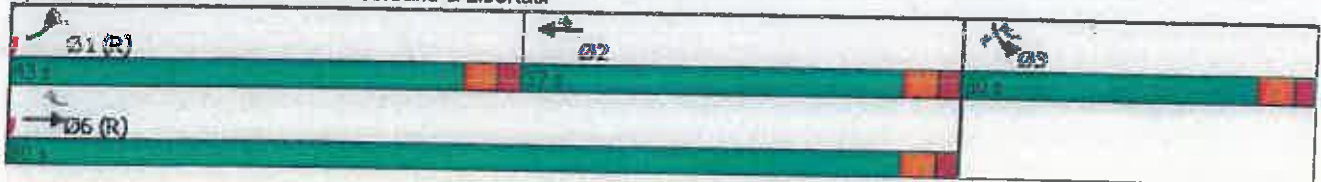


| Lane Group                 | EBL   | EBT   | WBT   | WBF     | SBL   | SBR   |
|----------------------------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| Lane Configurations        |       |       |       |         |       |       |
| Traffic Volume (vph)       | 267   | 641   | 650   | 806     | 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  | 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 (%)            | 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 Calls (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     |



|                                                                     |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Lane 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 LOS: B                                                               |                                                                                   |                                                                                   |
| Intersection Capacity Utilization 68.0%                             |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   | ICU Level of Service C                                                            |                                                                                   |                                                                                   |
| Analysis Period (min) 15                                            |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |

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  | 0.95 | 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)                   | 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 (km/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           |       |      |                        |      |       |

Lanes, Volumes, Timings  
11: Str. Liviu Rebreanu & RampB OUT

Scenariul FaraProiect AM

|                                   | ↑            | ↗     | ↘    | ↓                      | ↖    | ↙     |
|-----------------------------------|--------------|-------|------|------------------------|------|-------|
| Lane Group                        | NET          | ABP   | SBL  | SBT                    | NWL  | NWR   |
| Lane Configurations               | ↑↑           |       |      | ↑↑                     |      | ↑     |
| Traffic Volume (vph)              | 890          | 0     | 0    | 1045                   | 0    | 6     |
| Future Volume (vph)               | 890          | 0     | 0    | 1045                   | 0    | 6     |
| Ideal Flow (vph/pl)               | 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                   | 66.2 |       |
| 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           |       |      |                        |      |       |



Lanes, Volumes, Timings  
13. Str. Liviu Rebreanu & RampB IN

Scenariul FaraProiect AM

|                                   | ↙                      | ↖     | ↑     | ↗     | ↘    | ↓     |
|-----------------------------------|------------------------|-------|-------|-------|------|-------|
| 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    | 1136  |
| Shared Lane Traffic (%)           |                        |       |       |       |      |       |
| Lane Group Flow (vph)             | 0                      | 0     | 984   | 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%                  |       |       |       |      |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |       |       |      |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |       |       |      |       |



|                            | EBL   | EBT    | EBR   | WBL   | WBT   | WBR   | NBL   | NBT   | NBR   | SBL   | SBT   | SBR   |
|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 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  | 0.85  | 0.95  | 0.95  | 0.95  | 0.95  | 1.00  |
| Frt                        |       | 0.996  |       |       | 0.993 |       |       | 0.993 |       |       |       | 0.850 |
| Flt Protected              |       | 0.986  |       |       | 0.997 |       |       | 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    | 89    | 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 Cals (k/h)      | 0     | 0      |       | 0     | 0     |       | 0     | 0     |       | 0     | 0     | 0     |
| Act Effect Green (s)       |       | 60.0   |       |       | 60.0  |       |       | 40.0  |       |       | 40.0  | 40.0  |
| Adjusted 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 &amp; Bd. Camil Ressu

|                | EBL | EET  | EBR | WBL | WBT  | WBR | NSL | NBT  | NBR | SEL | SET  | SER |
|----------------|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|
| 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:NBTL and 6:SBTL, Start of Green

Natural Cycle: 60

Control Type: Pretimed

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 &amp; Bd. Camil Ressu



## 19. Odobesti Sud/Str. Odobesti &amp; Odobesti Nord

|                                   | EBL                    | EBT   | WBT  | WBR   | SEB   | SEB   |
|-----------------------------------|------------------------|-------|------|-------|-------|-------|
| Lane Group                        |                        |       |      |       |       |       |
| Lane Configurations               |                        |       | ↑    |       | ↓     |       |
| Traffic Volume (vph)              | 0                      | 0     | 144  | 0     | 27    | 1     |
| Future Volume (vph)               | 0                      | 0     | 144  | 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                               |                        |       |      |       | 0.986 |       |
| 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)                 |                        | 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               | Th           |       |      | 4                      | Y     |       |
| Traffic Volume (vph)              | 18           | 24    | 3    | 10                     | 14    | 10    |
| Future Volume (vph)               | 18           | 24    | 3    | 10                     | 14    | 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                               | 0.924        |       |      |                        | 0.943 |       |
| Flt Protected                     |              |       |      | 0.989                  | 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 (k/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)             | 46           | 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 (k/h)               |              | 14    | 24   |                        | 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   | NBR                    | SBL  | SRT  |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|------------------------|------|------|
| 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 |                        |      | 38.2 |
| 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   | SLWR  |
| Lane Configurations               | ↑↑                     |       |      | ↑↑    |       | ↗↗    |
| Traffic Volume (vph)              | 811                    | 0     | 0    | 1045  | 0     | 145   |
| Future Volume (vph)               | 811                    | 0     | 0    | 1045  | 0     | 145   |
| Peak 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)                 | 113.5                  |       |      | 107.4 | 101.3 |       |
| Travel Time (s)                   | 82                     |       |      | 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%                  |       |      |       |       |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |       |       |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |       |       |       |



|                                   | ↙            | ↖     | ↑     | ↗                      | ↘    | ↓    |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|------------------------|------|------|
| Lane Group                        | WBL          | WER   | NBT   | NBR                    | SBL  | SRT  |
| 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            |              |       |       |                        |      |      |
| 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                        | EBT                    | EBR   | WBL  | WBT   | NBL   | NBR   |
| Lane Configurations               | 1                      |       |      | 4     | Y     |       |
| 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 |       |
| Flt Protected                     |                        |       |      | 0.982 | 0.983 |       |
| Satd. Flow (prot)                 | 1827                   | 0     | 0    | 1809  | 1447  | 0     |
| Flt 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     | 38    |
| 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                      |       |      | 4     | W     |       |
| Traffic Volume (vph)              | 78                     | 6     | 48   | 75    | 7     | 6     |
| Future Volume (vph)               | 78                     | 6     | 48   | 75    | 7     | 6     |
| 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 <sub>h</sub>                    | 0.990                  |       |      |       | 0.937 |       |
| F <sub>lt</sub> Protected         |                        |       |      | 0.981 | 0.974 |       |
| Satd. Flow (prot)                 | 1824                   | 0     | 0    | 1807  | 1681  | 0     |
| F <sub>lt</sub> 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%                  |       |      |       |       |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |       |       |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |       |       |       |





| Lane Group                        | EBL                    | EBT  | WBT   | WBS   | SBL  | SBR   |
|-----------------------------------|------------------------|------|-------|-------|------|-------|
| Lane Configurations               |                        | ↑↑↑  | ↑↑↑   |       |      | ↑     |
| Traffic Volume (vph)              | 0                      | 1145 | 1171  | 13    | 0    | 54    |
| Future Volume (vph)               | 0                      | 1145 | 1171  | 13    | 0    | 54    |
| 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                      | 5028 | 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%                  |      |       |       |      |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |      |       |       |      |       |
|                                   | ICU Level of Service A |      |       |       |      |       |





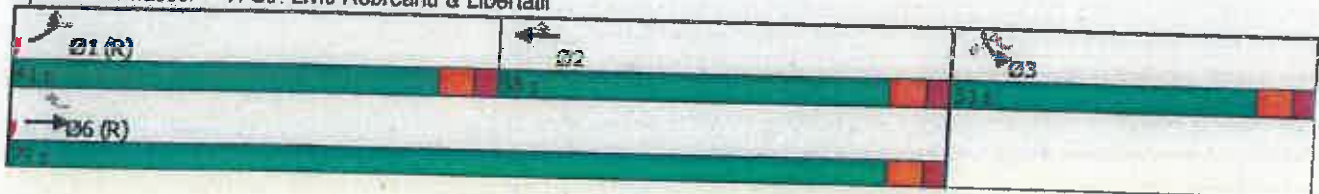
| Lane Group                 | EBL   | EBT   | WBT   | WBF     | SBL   | SBR   |
|----------------------------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| Lane Configurations        | ↖     | ↑↑    | ↑↑    | ↗       | ↖↗    | ↗     |
| Traffic Volume (vph)       | 315   | 835   | 607   | 445     | 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  |
| Friction                   |       |       |       | 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   | 32.5  |         | 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% | 28.2% |
| 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  |
| LOS                        | D     | A     | D     | A       | F     | E     |





| Lane Group                                                          | EBL   | EBT  | WBT  | WBF                    | SEB  | 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 LOS: D    |      |     |
| Intersection Capacity Utilization 63.2%                             |       |      |      | ICU Level of Service B |      |     |
| Analysis Period (min): 15                                           |       |      |      |                        |      |     |

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



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

Scenariul FaraProiect PM

|                                   | ↖            | ↗     | ↑    | ↘                      | ↙    | ↓     |
|-----------------------------------|--------------|-------|------|------------------------|------|-------|
| Lane Group                        | WBL          | WBR   | NBT  | NBP                    | SBL  | SBT   |
| Lane Configurations               |              | FF    | ↑↑   |                        |      | ↑↑    |
| 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  |
| 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)                   | 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            | 181   | 841  | 0                      | 0    | 1210  |
| Shared Lane Traffic (%)           |              |       |      |                        |      |       |
| Lane Group Flow (vph)             | 0            | 181   | 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  |
| Frt                                     |                        |       |      |      |      | 0.665 |
| Flt Protected                           |                        |       |      |      |      |       |
| Satd. Flow (prot)                       | 3508                   | 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 | 68.8 |       |
| 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                 | WEL   | WER   | NBT   | NRP   | SEL  | SET   |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| 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  |
| Frt                        |       |       | 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        | TTL                                                                               |                                                                                   |                                                                                   | TTL                                                                               |                                                                                   |                                                                                   | TTL                                                                               |                                                                                     |                                                                                     | TTL                                                                                 |                                                                                     |                                                                                     |
| Traffic Volume (vph)       | 516                                                                               | 974                                                                               | 97                                                                                | 108                                                                               | 1033                                                                              | 98                                                                                | 47                                                                                | 462                                                                                 | 42                                                                                  | 129                                                                                 | 595                                                                                 | 389                                                                                 |
| Future Volume (vph)        | 516                                                                               | 974                                                                               | 97                                                                                | 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                                                                              |                                                                                   |                                                                                   | 8.9                                                                               |                                                                                   |                                                                                   | 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)            | 561                                                                               | 1059                                                                              | 73                                                                                | 117                                                                               | 1123                                                                              | 107                                                                               | 51                                                                                | 502                                                                                 | 46                                                                                  | 140                                                                                 | 647                                                                                 | 423                                                                                 |
| Shared Lane Traffic (%)    |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Lane Group Flow (vph)      | 0                                                                                 | 1693                                                                              | 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 Lanes    |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| 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                                                                              |                                                                                   |                                                                                   | 0.36                                                                                |                                                                                     |                                                                                     | 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                                                                                   |



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

| Lane Group     | EBL | EBT  | EBR | WBL | WBT  | WBR | NBL | 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: NBT and 6: SBT, Start of Green

Natural Cycle: 65

Control Type: Pretimed

Maximum v/c Ratio: 0.96

Intersection Signal Delay: 35.0

Intersection LOS: D

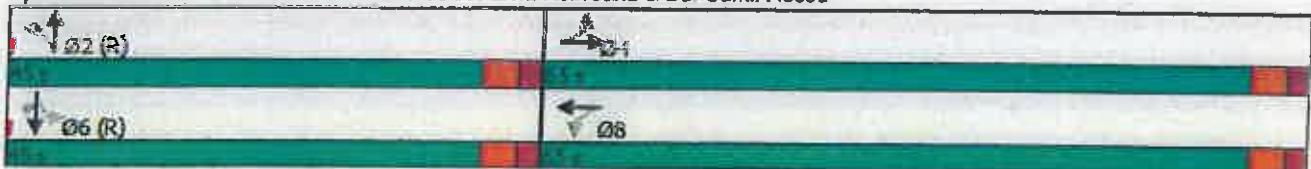
Intersection Capacity Utilization: 97.5%

ICU Level of Service: F

Analysis Period (min): 15

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

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





## 19: Odobesti Sud/Str. Odobesti &amp; Odobesti Nord



| 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  |
| Frt                        |      |       |      |       | 0.998 |       |
| Flt Protected              |      |       |      |       | 0.953 |       |
| Satd Flow (prot)           | 0    | 0     | 1842 | 0     | 1752  | 0     |
| Flt 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                                                                               | SEB                                                                               |
| Lane Configurations                |                                                                                   |  |  |                                                                                   |  |                                                                                   |
| 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                                                                             |                                                                                   |
| Flt Protected                      |                                                                                   | 0.987                                                                             |                                                                                   |                                                                                   | 0.979                                                                             |                                                                                   |
| Satd. Flow (prot)                  | 0                                                                                 | 1716                                                                              | 1707                                                                              | 0                                                                                 | 1569                                                                              | 0                                                                                 |
| Flt 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               | ↰            |       |      | ↱                      | ↗     | ↘     |
| Traffic Volume (vph)              | 16           | 24    | 30   | 16                     | 16    | 20    |
| Future Volume (vph)               | 16           | 24    | 30   | 16                     | 16    | 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  |
| Ped Bike Factor                   |              |       |      |                        |       |       |
| Ft                                | 0.918        |       |      |                        | 0.924 |       |
| Flt Protected                     |              |       |      | 0.968                  | 0.979 |       |
| Satd. Flow (prot)                 | 1586         | 0     | 0    | 1683                   | 1686  | 0     |
| Flt Permitted                     |              |       |      | 0.968                  | 0.979 |       |
| Satd. Flow (perm)                 | 1586         | 0     | 0    | 1683                   | 1686  | 0     |
| Link Speed (k/h)                  | 50           |       |      | 50                     | 50    |       |
| Link Distance (m)                 | 150.6        |       |      | 177.2                  | 165.5 |       |
| 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                    | 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    | 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                                                                               | WBE                                                                               | NEB                                                                               | NEB                                                                               | SBL                                                                               | SBT                                                                               |
| 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                               |                                                                                   |                                                                                   | 0.980                                                                             |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |
| 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%                                                                             |                                                                                   |                                                                                   | ICU Level of Service A                                                            |                                                                                   |                                                                                   |
| Analysis Period (min)             | 15                                                                                |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |



|                                   | ↑            | ↶     | ↷    | ↓                      | ↶     | ↷     |
|-----------------------------------|--------------|-------|------|------------------------|-------|-------|
| Lane Group                        | NBT          | 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                                                                               | NBL                                                                               | NBR                                                                               | SBL                                                                               | SBR                                                                               |
| 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                                                                                 | 3363                                                                              | 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               | 1            |       |      | 4                      | Y     |       |
| Traffic Volume (vph)              | 21           | 6     | 24   | 150                    | 20    | 6     |
| Future Volume (vph)               | 21           | 6     | 24   | 150                    | 20    | 5     |
| 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        |       |      |                        | 0.975 |       |
| Flt Protected                     |              |       |      | 0.993                  | 0.961 |       |
| Satd. Flow (prot)                 | 1783         | 0     | 0    | 1829                   | 1513  | 0     |
| Flt 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                    | SBL   | SBR   |
|-----------------------------------------|--------------|-------|-------|------------------------|-------|-------|
| 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               | TH                     |       |      | TH    | TH    |       |
| Traffic Volume (vph)              | 20                     | 6     | 28   | 158   | 16    | 10    |
| Future Volume (vph)               | 20                     | 6     | 28   | 158   | 16    | 10    |
| 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                               | 0.967                  |       |      |       | 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                   |       |      | 42.5  | 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  |       |
| <b>Intersection Summary</b>       |                        |       |      |       |       |       |
| Area Type:                        | Other                  |       |      |       |       |       |
| Control Type:                     | Unsignalized           |       |      |       |       |       |
| Intersection Capacity Utilization | 16.7%                  |       |      |       |       |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |       |       |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |       |       |       |



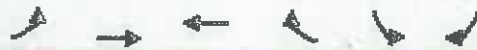
| Lane Group                        | EBL          | EBT  | WBT   | WBR                    | SBL  | SBR   |
|-----------------------------------|--------------|------|-------|------------------------|------|-------|
| Lane Configurations               |              | ↑↑↑  | ↑↑↑   |                        |      | ↑     |
| 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          |              |      |       |                        |      |       |





| 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 Cals (#/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  | 0.66  | 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  | WBR | SEB  | SEB |
|----------------|-----|------|------|-----|------|-----|
| 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 Capacity Utilization 68.5%  
 Analysis Period (mth) 15

Intersection LOS: B  
 ICU Level of Service C

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





## 9. Str. Liviu Rebreanu &amp; RampC OUT



| Lane Group                              | WBL          | WBR   | NBT                    | NBR   | SBL  | SBT   |
|-----------------------------------------|--------------|-------|------------------------|-------|------|-------|
| Lane Configurations                     |              | ↑↑    | ↑↑                     |       |      | ↑↑    |
| Traffic Volume (vph)                    | 0            | 12    | 922                    | 0     | 0    | 1050  |
| Future Volume (vph)                     | 0            | 12    | 922                    | 0     | 0    | 1050  |
| Desat. 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  | SET  | 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%                  |       |      |      |      |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |      |      |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |      |      |       |



|                                   | WSL          | WBR   | NBT   | NBR                    | SBL  | SBR   |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|------------------------|------|-------|
| Lane Group                        |              |       |       |                        |      |       |
| 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                               |              |       | 0.997 |                        |      |       |
| 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%        |       |       | ICJ Level of Service A |      |       |
| Analysis Period (min)             | 15           |       |       |                        |      |       |



|                            | ↖     | →      | ↗     | ↖     | ←     | ↖     | ↗     | ↑     | ↖     | ↗     | ↓     | ↘     |
|----------------------------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Lane Group                 | EBL   | EET    | EBR   | WBL   | WBT   | WBR   | NBL   | NBT   | NBR   | SEL   | SET   | SEB   |
| 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 Lvl. 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 (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)            | 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 (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 (%)            | 69.1% | 69.1%  |       | 69.1% | 69.1% |       | 40.8% | 40.8% |       | 40.9% | 40.9% | 40.8% |
| 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 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  | 36.3  |
| Queue Delay                |       | 0.0    |       |       | 0.0   |       |       | 0.0   |       |       | 0.0   | 0.0   |
| Total Delay                |       | 21.7   |       |       | 27.1  |       |       | 33.0  |       |       | 38.3  | 36.3  |
| LOS                        |       | C      |       |       | C     |       |       | C     |       |       | D     | D     |



## 16: Bd. Ramnicu Sarat/Str. Liviu Rebreanu &amp; 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: Pre-timed

Maximum v/c Ratio: 0.86

Intersection Signal Delay: 28.8

Intersection LOS: C

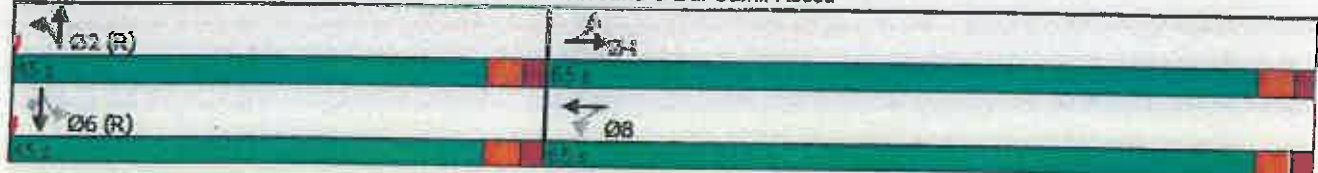
Intersection Capacity Utilization 93.2%

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 &amp; Bd. Camil Ressu



## 19: Odobesti Sud/Str. Odobesti &amp; Odobesti Nord



| Lane Group                 | EBL  | EBT   | WBT  | WBR   | EBR   | WBR   |
|----------------------------|------|-------|------|-------|-------|-------|
| 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                                                                               | EBT                                                                               | WBT                                                                               | WBR                                                                               | SEB                                                                               | SEB                                                                               |
| 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                                                                               | 8                                                                                 |
| 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    | 14    |
| 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   |
| Peak Flow (vphpl)                 | 1900         | 1900  | 1900 | 1900                   | 1900  | 1900  |
| Lane Util. Factor                 | 0.95         | 1.00  | 1.00 | 0.95                   | 1.00  | 0.88  |
| Frt                               |              |       |      |                        |       | 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)                 | 113.3        |       |      | 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     | 932   | 22    | 0    | 1050 |
| Future Volume (vph)               | 0                      | 0     | 932   | 22    | 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 |
| Fr                                |                        |       | 0.957 |       |      |      |
| Flt Protected                     |                        |       |       |       |      |      |
| Satd. Flow (prot)                 | 0                      | 0     | 3459  | 0     | 0    | 3500 |
| Flt Permitted                     |                        |       |       |       |      |      |
| Satd. Flow (perm)                 | 0                      | 0     | 3459  | 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%                  |       |       |       |      |      |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |       |       |      |      |
|                                   | ICU Level of Service A |       |       |       |      |      |

| Lane Group                        | WBL          | WBR   | NBT   | NBR                    | SBL  | SRT   |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|------------------------|------|-------|
| 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  |
| Fr                                |              |       |       |                        |      |       |
| Flt Protected                     |              |       |       |                        |      | 0.987 |
| Satd. Flow (prot)                 | 0            | 0     | 0     | 0                      | 0    | 1818  |
| Flt Permitted                     |              |       |       |                        |      | 0.987 |
| Satd. Flow (perm)                 | 0            | 0     | 0     | 0                      | 0    | 1818  |
| Link Speed (k/h)                  | 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

|                                   | EBL                    | EBR   | NBL  | NBT   | SEB  | SEB   |
|-----------------------------------|------------------------|-------|------|-------|------|-------|
| 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  | 1842 | 0     |
| Flt Permitted                     |                        |       |      | 0.984 |      |       |
| Satd. Flow (perm)                 | 1593                   | 0     | 0    | 1813  | 1842 | 0     |
| Link Speed (k/h)                  | 50                     |       |      | 50    | 50   |       |
| Link Distance (m)                 | 79.7                   |       |      | 53.3  | 97.8 |       |
| 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          | EBT   | WB1  | 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 (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)                         |              | 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   | NEB   |
| Lane Configurations               | 1                      |       |      | 4     | 4     |       |
| 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  |
| Frt                               | 0.990                  |       |      |       | 0.902 |       |
| Flt Protected                     |                        |       |      | 0.982 | 0.986 |       |
| Satd. Flow (prot)                 | 1624                   | 0     | 0    | 1609  | 1638  | 0     |
| Flt Permitted                     |                        |       |      | 0.982 | 0.986 |       |
| Satd. Flow (perm)                 | 1624                   | 0     | 0    | 1609  | 1638  | 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            |                        |       |      |       |       |       |
| 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 | 14.9%                  |       |      |       |       |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |       |       |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |       |       |       |



| 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 (vphpl)                | 1900                   | 1900 | 1900  | 1900  | 1900 | 1900  |
| Lane Util. Factor                 | 1.00                   | 0.91 | 0.91  | 0.91  | 1.00 | 1.00  |
| Frt                               |                        |      | 0.897 |       |      | 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)                 |                        | 80.8 | 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%                  |      |       |       |      |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |      |       |       |      |       |
|                                   | ICU Level of Service A |      |       |       |      |       |



| Lane Group                 | EBL   | EBT   | WBT   | WBR     | SEB   | SBR   |
|----------------------------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|
| Lane Configurations        | ↖     | ↑↑    | ↑↑    | ↗       | ↖↗    | ↗     |
| Traffic Volume (vph)       | 319   | 644   | 621   | 445     | 841   | 518   |
| Future Volume (vph)        | 319   | 644   | 621   | 445     | 841   | 518   |
| 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)          |       |       |       |         |       | 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 (%)            | 59.1% | 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 Cuts (#/hr)     |       | 0     | 0     |         |       |       |
| Act Effct Green (s)        | 38.0  | 75.0  | 32.0  | 110.0   | 25.0  | 25.0  |
| Activated g/C Ratio        | 0.96  | 0.68  | 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                                                                               | SBR                                                                               |
| 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

|                                                                                   |                                                                                   |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |
| Ø1 (R)                                                                            | Ø2                                                                                | Ø3                                                                                  |
|  |  |  |
| Ø6 (R)                                                                            |                                                                                   |                                                                                     |

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

Scenariul CuProiect PM

|                                   | ↖            | ↗     | ↑    | ↘                      | ↙    | ↓     |
|-----------------------------------|--------------|-------|------|------------------------|------|-------|
| Lane Group                        | WBL          | WBR   | NBT  | NBR                    | SBL  | SBR   |
| Lane Configurations               |              | ↗↗    | ↑↑   |                        |      | ↑↑    |
| 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 (k/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 (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  
11: Str. Liviu Rebreanu & RampB OUT

Scenariul CuProiect PM

|                                   | ↑                      | ↖     | ↓    | ↗    | ↖    | ↗     |
|-----------------------------------|------------------------|-------|------|------|------|-------|
| Lane Group                        | NBT                    | NBR   | SBL  | SRT  | NBL  | NWR   |
| 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  |
| Fr                                |                        |       |      |      |      | 0.865 |
| 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 | 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%                  |       |      |      |      |       |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |      |      |       |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |      |      |       |



| Lane Group                 | WBL   | WBR   | NBT   | NBR   | SBL  | SBT   |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| Lane Configurations        |       |       | ↑↑    |       |      | ↑↑    |
| Traffic Volume (vph)       | 0     | 0     | 894   | 102   | 0    | 1139  |
| Future Volume (vph)        | 0     | 0     | 894   | 102   | 0    | 1139  |
| Peak 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 (perm)          | 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



|                            |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Lane Group                 | EBL                                                                               | EBT                                                                               | EBR                                                                               | WBL                                                                               | WBT                                                                               | WBR                                                                               | NEL                                                                                | NBT                                                                                 | NBR                                                                                 | SBL                                                                                 | SBT                                                                                 | SBR                                                                                 |
| 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                                                                               |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     | 0.850                                                                               |
| 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                                                                               |                                                                                     |                                                                                     | 0.633                                                                               |                                                                                     |
| 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 (min)     | 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                                                                                |                                                                                     |                                                                                     | 0.36                                                                                | 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                                                                                   |



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

|                                                                     |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Lane Group                                                          | EBL                                                                               | EBT                                                                               | EBR                                                                               | WBL                                                                               | WBT                                                                               | WBR                                                                               | NBL                                                                                | NBT                                                                                 | NBR                                                                                 | SBL                                                                                 | SBT                                                                                 | SEB                                                                                 |
| 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:SBT. Start of Green |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Natural Cycle                                                       | 70                                                                                |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Control Type                                                        | Pre-timed                                                                         |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Maximum v/c Ratio                                                   | 1.01                                                                              |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Intersection Signal Delay                                           | 38.0                                                                              |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   | Intersection LOS D                                                                 |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |
| Intersection Capacity Utilization                                   | 99.7%                                                                             |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   | 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

|                                                                                          |                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|  32 (R) |  32 (R) |
|  06 (R) |  08     |



## 19: Odobesti Sud/Str. Odobesti &amp; Odobesti Nord



| 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  |
| Frt                        |      |       |      |       | 0.998 |       |
| Frt Protected              |      |       |      |       | 0.953 |       |
| Satd. Flow (prot)          | 0    | 0     | 1842 | 0     | 1752  | 0     |
| Frt 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 (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                                     |              |       | 0.975 |                        | 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 (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)                         | 41           | 67    | 100   | 23                     | 34    | 62    |
| Shared Lane Traffic (%)                 |              |       |       |                        |       |       |
| Lane Group Flow (vph)                   | 0            | 109   | 123   | 0                      | 96    | 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 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   |                        | 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  | SBR                    |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|-------|------|------------------------|
| 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   |
| Fr                                |                        |       |      |       |       | (0.65) |
| 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)                 | 113.3                  |       |      | 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%                  |       |      |       |       |        |
| Analysis Period (min)             | 15                     |       |      |       |       |        |
|                                   | ICU Level of Service A |       |      |       |       |        |



|                                   | ↙            | ↖     | ↑     | ↗     | ↘    | ↓                      |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|-------|------|------------------------|
| Lane Group                        | WBL          | WBR   | NBT   | NBR   | SBL  | SBR                    |
| Lane Configurations               |              |       | ↑↑    |       |      | ↑↑                     |
| Traffic Volume (vph)              | 0            | 0     | 796   | 277   | 0    | 1139                   |
| Future Volume (vph)               | 0            | 0     | 796   | 277   | 0    | 1139                   |
| Peak Flow (vphpl)                 | 1900         | 1900  | 1900  | 1900  | 1900 | 1900                   |
| Lane Util. Factor                 | 1.00         | 1.00  | 0.95  | 0.95  | 1.00 | 0.95                   |
| Phi                               |              |       | 0.961 |       |      |                        |
| Flt Protected                     |              |       |       |       |      |                        |
| Satd. Flow (prot)                 | 0            | 0     | 3363  | 0     | 0    | 3500                   |
| Flt 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  | SEB   |
|----------------------------------------|------------------------|-------|-------|-------|------|-------|
| 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 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               |  |  |  |  |  |  |
| 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                                                                              |
| Frt                               | 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                                                                                |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |                                                                                   |



**P.U.D.**

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

PLAN URBANISTIC DE DETALIU  
**5. REGLEMENTARI URBANISTICE**

**LEGENDA**

Limite de proprietate/teren rez. mentel str. Liviu Rebreanu nr. 4 lot 2  
sector 3, Bucuresti  
S teren = 7659 mp

Parcela

**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 comert/servicii

Cladiri educative

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 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 retras

P.O.T. propus - 60%

C.U.T. propus - 2.5

Rh propus - 4S+P+8E

**REGLEMENTARI:**

Construcții propuse - Ansamblu cu funcțiuni mixte- locuire si funcțiuni conex

Limite balcona

Limite subsol

Spatii verzi la sol pozitionate orientativ

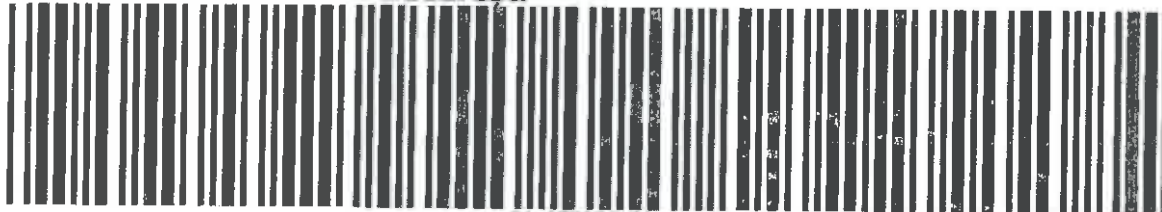
Acces Auto

COMISIA TEHNICA DE CIRCULATIE  
A MUNICIPIULUI BUCURESTI  
Spre aprobare, conform aviz  
nr. 128/2022 al C.T.C.  
din 08.05.2022  
Semnatura



|             |            |             |            |
|-------------|------------|-------------|------------|
| Proiectant  | STUDIO SPA | Proiectant  | STUDIO SPA |
| Verificator | STUDIO SPA | Verificator | STUDIO SPA |
| Proiectant  | STUDIO SPA | Proiectant  | STUDIO SPA |
| Proiectant  | STUDIO SPA | Proiectant  | STUDIO SPA |



**Primăria Sectorului 3 - București**

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 Dudesti 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 Rebreanu nr.4, lot 2 (provizoriu nr.4A), Sector 3

Subscrisa **PARKLAKE BUSINESS CENTRE S.R.L.**, persoana juridica romana, cu sediul in Bucuresti, 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 Rebreanu nr.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 existent”
- 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 Documentatiei 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*

