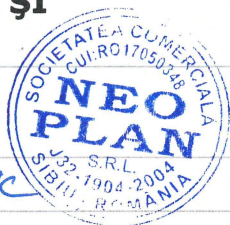




PLANUL URBANISTIC GENERAL

AL MUNICIPIULUI SIBIU

STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI A TRANSPORTURILOR

Denumire proiect:	ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI SIBIU, inclusiv Regulament local de urbanism al Municipiului Sibiu	
Etapa 1.2	Studii de fundamentare, sinteza acestora și Raport de sinteza privind procesul de informare și consultare publica	
Beneficiar	Primăria Municipiului Sibiu	
Proiectant	Asocierea:	
	Daedalus Proiect SRL	 S.C. DAEDALUS PROIECT S.R.L.
	Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiza și Consulting	
	Intergraph Computer Services	
Şef. Proiect complex urbanism	Prof. Emerit Dr.Arh. Florin MACHEDON	
Manageri de proiect.	Conf. Univ. Dr. Urb. Andreea NECSULESCU (POPA)	
	Arh. Urb. Ioana Vanda CRISTIAN	
	Arh. Urb. Alexandru CRISTIAN	
STUDIU DE FUNDAMENTARE	ORGANIZAREA CIRCULAȚIILOR ȘI TRANSPORTURILOR	
Proiectant de specialitate	S.C. Neo Plan S.R.L.	
Responsabil livrabil	Ing. Dipl. Maria Cuzic	
	Arh. Liviu Veluda	
Desenat / Întocmit	Urb. Ana-Maria Bărbulescu	
Data	Decembrie 2021	

Cuprins

1. INTRODUCERE.....	5
1.1. Scopul și rolul documentației	5
1.2. Tema de proiectare	7
1.3. Prevederile legislative și normative utilizate pentru realizarea studiului de circulație	8
1.4. Surse folosite în susținerea prezentului studiu	24
1.5. Terminologia	25
1.6. Metodologie de realizare	38
1.7. Delimitarea zonei considerate pentru studiu	40
1.8. Corelarea cu prevederile principalelor documente de rang superior	41
2. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE	46
2.1. Contextul socio-economic și identificarea principalelor zone generatoare de trafic	46
2.1.1. Contextul socio-economic.....	46
2.1.2. Distribuția spațială a zonelor cu densitate ridicată a locuirii.....	55
2.1.3. Distribuția spațială a generatorilor de trafic (centre de interes)	61
2.1.4. Zone în proces de extindere/evoluție a țesutului urban	63
2.2. Caracterizarea sistemului de circulații	65
2.2.1. Relații de circulație ale Municipiului Sibiu în contextul spațial al AFU Sibiu	65
2.2.2. Configurația spațială a sistemului de străzi	68
2.2.3. Ierarhie și rol în cadrul sistemului de circulații.....	79
2.2.4. Nivelul de serviciu al străzilor - valori de trafic și zone afectate	87
2.3. Transportul public de călători.....	91
2.4. Transportul pe calea ferată.....	94
2.5. Transport de marfă	98

2.6.	Mijloace alternative de transport.....	100
2.6.1.	Deplasări pietonale și persoane cu mobilitate redusă	102
2.6.2.	Deplasări cu bicicleta	104
2.7.	Staționarea	108
2.8.	Sinteza intervențiilor realizate/nerealizate din documentații de reglementare și planificare aflate în vigoare	113
3.	SINTEZA DISFUNCTIILOR	126
3.1.	Evaluarea impactului actual al circulației și transporturilor	126
3.2.	Analiza SWOT.....	130
4.	RECOMANDĂRI - Propuneri de organizare, măsuri și priorități de intervenție	133
	Rețeaua stradală și circulația rutieră de legătură între Municipiul Sibiu și UAT-urile vecine	133
	Rețeaua stradală și circulația rutieră pe teritoriul Municipiului Sibiu	135
	Transport public de călători	137
	Transportul pe calea ferată, tren periurban.....	138
	Transport de marfă	138
	Deplasări pietonale și cu bicicleta	138
	Parcări.....	140
5.	ANEXE – FISE TEHNIC-DESCRIPTIVE ALE TRASEELOR SI NODURILOR DE CIRCULATIE SI RECOMANDARI PUNCTUALE DE INTERVENTIE	142
6.	BORDEROU PLANȘE	337

1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

Studiile de circulație reprezintă documentații tehnico-economice și urbanistice care stabilesc caracteristicile traficului actual și viitor, structura rețelei de străzi actuale și posibilitatea de a prelua traficul preconizat, amenajările infrastructurilor rutiere și posibilitățile de dezvoltare ale acestora, dotările specifice transporturilor, precum și echiparea și organizarea sistemului de circulație.

Studiul se bazează pe analiza caracteristicilor traficului, necesară atât în etapa actuală cât și în perspectivă, în vederea fundamentării soluțiilor propuse în documentație în ceea ce privește:

- organizarea circulației în prezent
- modificări propuse pentru organizarea circulației
- planuri urbanistice generale ale localității
- planuri de amenajare a teritoriului de influență
- proiecte de investiții pentru infrastructurile rutiere
- documentații pentru dotările de circulație: parcaje, garaje, stații de transport în comun, etc.
- echipare tehnică a sistemului de dirijare și desfășurare a traficului

Studiul se întocmește pentru întreg intravilanul localității, ținându-se cont de teritoriul de influență, pentru zonele funcțional – urbanistice, organizarea anumitor categorii de trafic și cel de transport în comun, dar și pentru realizarea unor lucrări rutiere importante.

Acest tip de studiu are caracter analitic – prospectiv, fiind un studiu de fundamentare pentru actualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Sibiu (PUG-Sibiu). Conține informații suport, din perspectiva sistemului de circulații, care țin cont de deplasările în teritoriu, adaptate reglementărilor urbanistice din teritoriu. Studiul conține recomandări și evidențierea problemelor (constrângerilor) existente, din perspectiva circulației, ținând cont de studii paralele, ce trebuie avute în vedere în planificarea circulației pe viitor.

Studiul de circulație este corelat cu studiul de mobilitate aferent demersului de actualizare a PUG Sibiu și ține cont de studiile de trafic făcute în Municipiu sau zonele adiacente și cele de transport în comun, tren urban și celelalte studii de fundamentare întocmite.

Studiul de circulație face parte din studiile de specialitate necesare pentru analiza amenajărilor teritoriale existente și a propunerilor viitoare în cadrul localității. Acesta are rolul de a evidenția rețeaua de străzi principale a unui oraș, intersecțiile aferente acestora și de a releva problemele existente și, acolo unde este posibil, să propună măsuri de îmbunătățire pe termen scurt, mediu și lung. Soluțiile

propușe prin studiile de fundamentare trebuie să asigure o funcționalitate eficientă a rețelei stradale existente, să propună principii și modalități de dezvoltare pe viitor a zonelor de interes pentru evoluția corectă a municipiului Sibiu, respectiv moduri de îmbunătățire a circulației și accesibilității atât în interiorul municipiului cât și în relația cu zonele limitrofe.

O problemă majoră a localităților în general, în acest moment, este asigurarea spațiilor pentru toate tipurile de transport și, în același timp, asigurarea locuri de staționare / parcare, a spațiilor verzi și de protecție, a zonelor de promenadă - toate acestea, în ampriza existentă, pe aceeași structură stradală, disponibilă în localități. Este important de avut în vedere faptul că ampriza existentă este dimensionată pentru a servi unui trafic de acum 50 de ani și care a fost remodelată în funcție de necesitățile timpului, fiind favorizată în special suplimentarea benzilor de circulație și mai puțin căutarea de soluții pentru un trafic alternativ.

Scopul studiului este acela de a analiza situația existentă și de a susține o dezvoltare urbanistică echilibrată, care să aibă în vedere de tendințele de dezvoltare și scopul urbanistic al extinderilor aprobate, propuse sau în curs de evaluare, ținând cont, în aceeași măsură, de situația existentă, propunerile din documentațiile de rang similar elaborate anterior și investițiile aflate în derulare.

Obiectivul principal al studiului este identificarea de soluții și măsuri aplicabile pentru optimizarea funcțională a rețelei stradale existente prin propunerea de amenajări rutiere în concordanță cu planurile urbanistice (PUG, PUZ-uri), care să răspundă în proporție cât mai mare necesităților și tendințelor de dezvoltare a Municipiului Sibiu, având în vedere următoarele criterii:

- îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a circulației pe toate categoriile de drumuri în condițiile creșterii valorilor de trafic, identificarea de soluții pentru îmbunătățirea fluentei, capacității și siguranței circulației.

- propunerea de soluții sau principii de remodelare a infrastructurii stradale prin care să se asigure spațiul necesar pentru tendințele de dezvoltare ulterioare, respectiv coabitarea în siguranță a tuturor categoriilor de participanți la trafic (biciclete / trotinete, moped, autoturisme, autobuze, troleibuze, tramvaie, trenuri urbane, autocare, etc.

- propuneri de viziune și soluții pe termen lung, ținând cont de tendințele de evoluție a circulației, experiențele orașelor de categorie și specific similar, respectiv de necesitatea reducerii poluării în oraș și încurajarea folosirii de mijloace de transport ecologice sau a mersului pe jos.

- propunerile să ia în considerare contextul actual și tendința clară de „mobilitate virtuală” adică atât munca cât și cumpărăturile tind să se facă fără deplasări personale, iar centrul orașului să fie destinat activităților recreative și turistice, evenimentelor sau serviciilor ce implica prezența fizică.

Circulația și căile de comunicație sunt extrem de importante în desfășurarea activităților atât a populației cât și a unităților economice și administrative în cadrul localității.

O reprezentare grafică de principiu a legăturilor între funcțiunile UTR și elementele componente ale procesului de sistematizare:

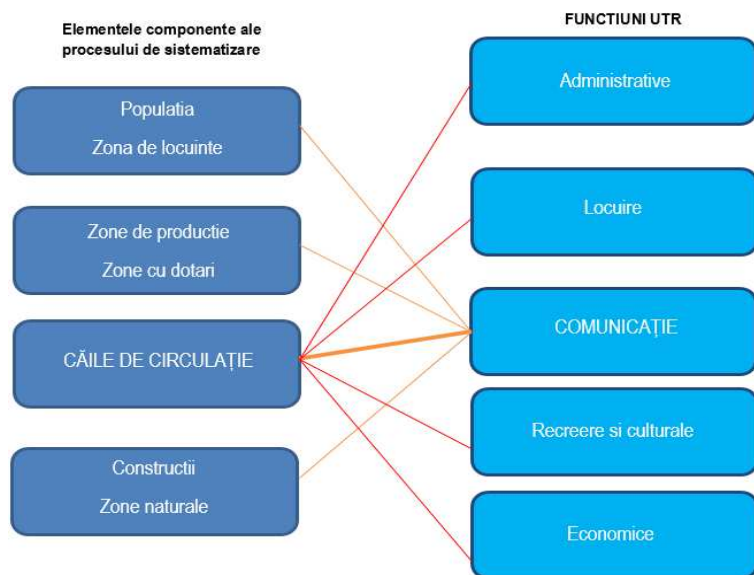


Figura 1 - Intercondiționarea dintre elementele procesului de sistematizare și căile de circulație

1.2. Tema de proiectare

Obiectivele și palierele studiul de fundamentare privind organizarea circulațiilor și a transporturilor vor urmări punctele principale, enunțate mai jos

Studiu privind organizarea circulației și transporturilor

- analizele la nivelul orașului și a ariei sale de influență, din perspectiva mobilității și a transportului, vor releva principalele probleme aferente circulațiilor intraurbane și periurbane din perspectiva relațiilor funcționale cu localitățile din zona periurbană.

Studiu privind relațiile orașului la nivel regional și cu zona de influență

- va fi analizată poziția / deservirea municipiului Sibiu în raport cu principalele coridoare de transport pan-europene, rețeaua națională de autostrăzi și drumuri expres/ naționale, precum și relația cu zona de influență (inclusiv relațiile de nativism).

Studiu privind sistemul de străzi și accesibilitatea potențialelor zone de expansiune

- analiza sistemului de străzi, principale probleme ale acestora. Analiza traficului și a principalelor probleme relaționare, zone nedeservite corespunzător, zone generatoare de trafic, lipsa fluenței.

- staționarea autovehiculelor - cerere, amplasamente existente și potențiale.
Analiza sistemului de transport public, inclusiv relația cu unitățile administrative din zona periurbană sau cu care municipiul are relații de nativism.

Studiu privind variantele pentru asigurarea mobilității și accesibilității

- transportul de persoane pe calea ferată.
- transportul de marfă.
- mijloace alternative de mobilitate: deplasări pietonale, deplasări cu bicicleta etc.

Prezentul studiu este redactat în completarea studiului de „Mobilitate Urbană”, întocmit de conf. dr. habil. arh. Mihaela Negulescu, detaliind aspectele referitoare la circulația din interiorul municipiului Sibiu, pentru ca ulterior să se poată emite concluzii și propuneri de ansamblu.

1.3. Prevederile legislative și normative utilizate pentru realizarea studiului de circulație

Legea 10 / 1995	privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare
Legea 50 / 1991	privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare
Legea 107 / 1996	Legea apelor, cu modificările și completările ulterioare
Legea 319 / 2006	Legea securității și sănătății în muncă, cu modificările și completările ulterioare
Legea 350 / 2001	privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare
Legea 575 / 2001	privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a V-a Zone de risc natural
HG 492 / 2018	pentru aprobarea Regulamentului privind controlul de stat al calității în construcții
HG 273/1994	privind aprobarea Regulamentului privind recepția construcțiilor, cu modificările și completările ulterioare
HG 447/2003	pentru aprobarea normelor metodologice privind modul de elaborare și conținutul hărților de risc natural la alunecări de teren, al hărților de hazard la inundații și al hărților de risc la inundații, cu modificările și completările ulterioare
HG 668/2017	privind stabilirea condițiilor pentru comercializarea produselor pentru construcții

HG 766/1997	pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare
HG 907/2016	privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare
HG 925/1995	pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea și expertizarea tehnică a proiectelor, expertizarea tehnică a execuției lucrărilor și a construcțiilor, precum și verificarea calității lucrărilor executate, cu modificările și completările ulterioare
OG 20/2010	privind stabilirea unor măsuri pentru aplicarea unitară a legislației Uniunii Europene care armonizează condițiile de comercializare a produselor, cu modificările și completările ulterioare
Ordinul MDRL nr. 839/2009	pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare
Ordin Ministerului Agriculturii, Alimentației și Pădurilor 212 din 15 mai 2002	pentru aprobarea Normelor tehnice de întocmire a proiectelor de organizare a teritoriului exploatațiilor agricole
Ordin M.T. 49/1998	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane
Ordin M.T. 50/1998	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale
Ordin M.T. 118/2002	pentru modificarea pct. 3.4.15 din Normele tehnice privind proiectarea și amplasarea construcțiilor, instalațiilor și panourilor publicitare în zona drumurilor, pe poduri, pasaje, viaducte și tuneluri rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 571/1997
Ordin M.T. 346/2000	privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 78/1999 pentru aprobarea Nomenclatorului activităților de administrare, exploatare, întreținere și reparații la drumurile publice
Ordin M.T. 1293/2017	pentru aprobarea Normelor privind amplasarea și exploatarea balastierelor din zona drumurilor și a podurilor

Ordin M.T. 1294/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale
Ordin M.T.1295/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice
Ordin M.T. 1296/2017	pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, cu modificările și completările ulterioare
Ordin M.T. 1297/2017	pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor de interes național
Ordin M.T. 1298/2017	pentru aprobarea Reglementării tehnice privind proiectarea și dotarea parcărilor noi, a locurilor de oprire și staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților
Ordin M.T. 1836/2017	pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător

REGLEMENTĂRI TEHNICE NORMATIVE pentru proiectare

AND 513-2002	Instrucțiuni tehnice privind proiectarea, execuția, revizia și întreținerea drenurilor pentru drumurile publice
AND 550-1999	Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide
AND 571-2017	Catalog de soluții de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide pentru sarcina de 115 kN pe osia simplă
AND 582/2002	Normativ privind proiectarea și execuția pietruirii drumurilor de pământ. Condiții tehnice de calitate
AND 583-2009	Normativ privind determinarea condițiilor de relief pentru proiectarea drumurilor și pentru stabilirea capacității de circulație
AND 584-2012	Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punctul de vedere al capacității portante și al capacității de circulație
AND 585-2002	Normativ privind proiectarea și execuția îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment armat continuu

AND 589-2004	Caiete de sarcini generale comune lucrărilor de drum
AND 592-2014	Normativ privind utilizarea materialelor geo-sintetice la ranforsarea structurilor rutiere cu straturi asfaltice
AND 598-2013	Normativ privind proiectarea drumurilor expres
AND 600-2010	Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice
CD 16-2000	Normativ privind condițiile de proiectare și tehnologia de execuție a lucrărilor de îmbrăcămînți asfaltice ușoare
CD 152-2002	Normativ pentru dimensionarea ranforsărilor cu strat din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici ale sistemelor rutiere suple și semirigide
CD 173-2001	Norme privind amenajarea intersecțiilor la același nivel negiratorii din afara orașelor
PD 95-2002	Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor
PD 124-2002	Normativ pentru dimensionarea ranforsărilor din beton de ciment ale sistemelor rutiere rigide, suple și semirigide
PD 132/1993	Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localitățile urbane
PD 162-2002	Normativ privind proiectarea autostrăzilor extraurbane
PD 177-2001	Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică);
PD 189-2012	Normativ pentru determinarea capacității de circulație și a nivelului de serviciu a drumurilor publice
PD 003-11	Normativ privind proiectarea drumurilor forestiere
PD-001-11	Normativ privind reabilitarea drumurilor forestiere
NP 081-2002	Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide
NP 111-2004	Normativ pentru dimensionarea straturilor de baza din beton de ciment ale structurilor rutiere

NP 116-2004	Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi
NP 034-1999	Normativ de proiectare pentru structurile rutiere rigide aeroportuare
NP 038-1999	Normativ de proiectare a ranforsării cu beton de ciment a structurilor rutiere aeroportuare
P 130-1999	Normativ privind comportarea în timp a construcțiilor
P 19-2003	Normativ privind adaptarea pe teren a proiectelor tip de podețe pentru drumuri
GP 093-2006	Ghid pentru proiectarea structurilor de pământ armat cu materiale geo-sintetice și metalice

pentru execuție

AND 523-2003	Normativ privind execuția straturilor bituminoase foarte subțiri la rece
AND 532-1997	Normativ Privind reciclarea la rece a îmbrăcămintei rutiere
AND 539 - 2002	Normativ privind realizarea mixturilor bituminoase stabilizate cu fibre de celuloza destinate executării îmbrăcăminților asfaltice
AND 566 – 2002	Normativ pentru execuția mixturilor asfaltice drenante
AND 569 - 2002	Instrucțiuni tehnice pentru utilizarea mixturilor asfaltice cu bitum modificat cu CAPS la calea pe poduri și la îmbrăcăminți rutiere
AND 605-2016	Normativ privind mixturile asfaltice executate la cald. Condiții tehnice de proiectare, preparare și punere în operă a mixturilor asfaltice
CD 127-2002	Normativ pentru execuția straturilor rutiere din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici
CD 129-2013	Normativ pentru execuția terasamentelor rutiere din cenușa de termocentrală

CD 147-2013	Normativ pentru execuția betoanelor rutiere cu adaos de cenușă de termocentrală
CD 148-2003	Ghid privind tehnologia de execuție a straturilor de fundație din balast
CD 151-2002	Normativ privind realizarea îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment cu granulozitate discontinua
CD 169-2001	Instrucțiuni tehnice pentru executarea îmbrăcăminților din beton de ciment cu polimeri pentru poduri
CD 170-2003	Ghid pentru realizarea îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment cu cribluri de natura calcaroasa
CP 012-2007	Cod de practică pentru producerea betonului
DD 509-2003	Normativ privind reciclarea mixturilor asfaltice la cald în stații fixe
PD 216-2008	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase duble inverse pe îmbrăcămini din beton de ciment
NE 010-1999 AND 556/1999	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase cu bitum aditivat
NE 011-99 AND 555-1999	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase cu emulsii pe baza de bitum modificat cu polimeri
NE 012/1-2007	Normativ pentru producerea betonului și executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat -Partea 1: Producerea betonului
NE 012/2-2010	Normativ pentru producerea și executarea lucrărilor din beton, beton armat și beton precomprimat-Partea 2: Executarea lucrărilor din beton
NE 014-2002	Normativ pentru executarea îmbrăcăminților rutiere din beton de ciment în sistemele cofraje fixe și glisante
NE 023-2003	Normativ privind executarea straturilor de bază din beton slab la autostrăzi
NE 024-2003	Normativ privind executarea straturilor de beton poros la benzile de staționare și de urgență la autostrăzi

NE 026-2004	Normativ privind reciclarea la cald a îmbrăcăminților rutiere bituminoase
NP 125-2010	Normativ privind fundarea construcțiilor pe pământuri sensibile la umezire

pentru întreținere

AND 504-2007	Normativ pentru revizia drumurilor publice
AND 525 -2013	Normativ privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice
Ordin M.T.I. / M.D.L.P.A. 1367 / 1594 - 2021	Ordinul prin care se modifica art. 22 din Normativul AND 525
Decizia CNADNR 9 - 2009	Ghid privind prevenirea și combaterea lunecuşului și a înzăpezirii drumurilor publice
AND 545-1998	Normativ pentru execuția tratamentelor bituminoase cu agregate naturale de balastieră neconcasate pe drumuri cu trafic redus
AND 547-2013	Normativ pentru prevenirea și remedierea defecțiunilor la îmbrăcăminți rutiere moderne
Decizia CNADNR 1271 - 2014	Decizia prin care se aproba "Anexa 4 - Tehnologie pentru remedierea și reciclarea îmbrăcăminților asfaltice utilizând surse de căldura în infraroșu (IR)" la normativ AND 547-2013
AND 559-1999	Normativ privind aplicarea soluției anti-fisura din mortar asfaltic
AND 560-1999	Normativ privind aplicarea soluției anti-fisura din mixturi asfaltice cu volum ridicat de goluri
AND 561-2001	Instrucție privind plantațiile rutiere
AND 563-2001	Instrucțiuni tehnice privind metodologia de determinare a planeității suprafeței drumurilor cu ajutorul analizorului de profil longitudinal APL 72
AND 564-2001	Instrucțiuni tehnice privind metodologia de determinare a capacității portante a drumurilor cu deflectometrul Phonix FWD MLY 10.000

AND 565-2001	Instrucțiuni tehnice privind metodologia de determinare a planeității suprafețelor drumurilor cu ajutorul BUMP Integratorului BI
AND 586-2010	Normativ pentru evaluarea stării tehnice a lucrărilor de consolidare aferente drumurilor publice
AND 592-2014	Normativ privind utilizarea materialelor geo-sintetice la ranforsarea structurilor rutiere cu straturi asfaltice
AND 593-2012	Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi
AND 599-2010	Normativ pentru întreținerea drumurilor naționale pe criterii de performanță
AND 604-2012	Ghid pentru planificarea și proiectarea semnalizării rutiere de orientare și informare pentru asigurarea continuității, uniformității și cognoscibilității acestora
AND 614-2014	Îndrumător de întocmire a documentațiilor geotehnice pentru drumuri naționale, drumuri expres și autostrăzi
DD 502-2001	Normativ pentru execuția tratamentelor din anrobate bituminoase cu granulozitate discontinuă
NE 033-2005	Normativ pentru întreținerea și repararea străzilor
NE 015-2002	Normativ pentru executarea lucrărilor de reparații a drumurilor cu beton rutier fluidizat
NE 025-2003	Normativ privind intervenții de urgență la îmbrăcăminte bituminoase pe timp friguros
CD 99-2001	Normativ privind repararea și întreținerea podurilor și podețelor de sosea din beton, beton armat, beton precomprimat și zidărie de piatră

pentru administrare

AND 519-1993	Instrucțiuni tehnice departamentale privind metodologia de interpretare statistică a rezultatelor măsurărilor de laborator și de teren pentru determinarea calității complexului rutier
--------------	---

AND 530-2012	Instrucțiuni privind controlul calității terasamentelor
AND 540-2003	Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintei bituminoase pentru drumuri cu structuri rutiere suple și semirigide
AND 552-1999	Normativ privind condițiile tehnice de calitate ale emulsiilor bituminoase cationice utilizate la lucrările de drumuri
AND 554-2002	Normativ privind întreținerea și repararea drumurilor publice
AND 576-2010	Normativ privind lucrările de întreținere pentru remedierea degradărilor la îmbrăcămințile rutiere bituminoase pe drumurile publice reabilite
AND 603-2012	Ghidul privind condițiile de iluminat la drumurile naționale și autostrăzi
CD 31-2002	Normativ pentru determinarea prin deflectografie și deflectometrie a capacității portante a drumurilor cu structuri rutiere suple și semirigide
CD 155-2001	Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne
NE 021-2003	Normativ privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerințele utilizatorilor
NP 044-2000	Normativ pentru evaluarea capacității portante a structurilor rutiere rigide aeroportuare
NP 085 - 2004	Normativ privind evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminților din beton de ciment ale suprafețelor aeroportuare
C 178-1976	Instrucțiuni tehnice pentru executarea drenurilor orizontale prin vibroforare
ST 022-1999	Specificație tehnică privind proiectarea, execuția și exploatarea drumurilor comunale și vicinale cu o singură bandă de circulație din mediul rural
NP 137-2014	Normativ privind evaluarea în situ a rezistenței betonului din construcțiile existente

STANDARDE EUROPENE adoptate la nivel național

SR EN 1340:2004 SR EN 1340:2004 /AC:2006	Elemente de borduri de beton. Condiții și metode de încercări
SR EN 1426:2015	Bitum și lianți bituminoși. Determinarea penetrației cu ac
SR EN 1427:2015	Bitum și lianți bituminoși. Determinarea punctului de înmuiere. Metoda cu inel și bilă
SR 10969:2007	Lucrări de drumuri. Determinarea adezivității biturilor rutiere și a emulsiilor cationice bituminoase față de agregatele naturale prin metoda spectrofotometrică
SR EN 12271:2007	Tratamente bituminoase. Cerințe
SR EN 12272-2:2004	Tratamente bituminoase. Metode de încercare. Partea 2 - Evaluarea vizuală a defectelor
SR EN 12350-4:2019	Încercare pe beton proaspăt. Partea 4: Grad de compactare

SR EN 12591:2009	Bitum și lianți bituminoși. Specificații pentru bitumuri rutiere
SR EN 12594:2015	Bitum și lianți bituminoși. Prepararea eșantioanelor de încercat
SR EN 12597:2014	Bitum și lianți bituminoși. Terminologie
SR EN 12620+A1:2008	Agregate pentru beton
SR EN 12697-6:2020	Mixturi asfaltice. Metode de încercare. Partea 6: Determinarea densității aparente a epruvetelor bituminoase
SR EN 12697-36:2004	Mixturi asfaltice. Metode de încercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald. Partea 36: Determinarea grosimilor îmbrăcăminții asfaltice

SR EN 13036-4:2012	Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare. Partea 4: Metode de măsurare a aderenței unei suprafețe: încercarea cu pendul
SR EN 13036-7:2004	Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare. Partea 7: Măsurarea denivelărilor straturilor de rulare ale drumurilor: încercarea cu dreptar
SR EN 13036-8:2008	Caracteristici ale suprafeței drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare. Partea 8: Determinarea indicilor de planeitate transversală
SR EN 13043:2003 SR EN 13043/AC:2004	Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor, utilizate la construcția șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic
SR EN 13108-1:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Betoane asfaltice
SR EN 13108-2:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 2: Betoane asfaltice pentru straturi foarte subțiri
SR EN 13108-3:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 3: Asfalt suplu
SR EN 13108-4:2016 SR EN 31084:2016 /AC: 2017	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 4: Mixturi asfaltice tip Hot Rolled Asphalt
SR EN 13108-5:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 5: Asfalt cu conținut ridicat de mastic
SR EN 13108-6:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 6: Asfalt turnat rutier
SR EN 13108-7:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 7: Asfalt drenant
SR EN 13108-8:2016	Mixturi asfaltice. Specificații de material. Partea 8: Asfalt recuperat
SR EN 13108-9:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 9: Asfalt pentru straturi ultra subțiri

SR EN 13108-20:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 20: Procedură pentru încercarea de tip
SR EN 13108-21:2016	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 21: Controlul producției în fabrică
SR EN 13242+ A1:2008 SR EN 13242+ A1:2008/ C91:2021	Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și în construcții de drumuri
SR EN 13863-1:2004	Îmbrăcăminți de beton. Partea 1: Metoda de încercare nedistructivă pentru determinarea grosimii dalei de beton
SR EN 13863-2:2004	Îmbrăcăminți de beton. Partea 2: Metoda de încercare pentru determinarea aderenței între două straturi
SR EN 13863-3:2006	Îmbrăcăminți rutiere de beton. Partea 3: Metode de încercare pentru determinarea grosimii îmbrăcămintei rutiere de beton pe carote
SR EN 13877-2:2013	Îmbrăcăminți rutiere din beton. Partea 2: Caracteristici funcționale pentru îmbrăcămințile rutiere de beton
SR EN 14023:2010	Bitum și lianți bituminoși. Cadru pentru specificațiile bitumurilor modificate cu polimeri
SR EN 14227-1:2013	Amestecuri tratate cu lianți hidraulici. Specificații. Partea 1: Amestecuri granulare tratate cu ciment
SR EN 14227-5:2013	Amestecuri tratate cu lianți hidraulici. Specificații. Partea 5: Amestecuri granulare tratate cu liant hidraulic pentru drumuri

STANDARDE ROMÂNE originale

SR 179-1995	Lucrări de drumuri. Macadam. Condiții tehnice generale de calitate
SR 183-1/1995	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți de beton de ciment executate în cofraje fixe. Condiții tehnice de calitate
SR 183-2/1998	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți de beton de ciment executate în cofraje glisante. Condiții tehnice de calitate

SR 1848-1:2011 SR1848-1:2011/ A91:2021	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare
SR 1848-3:2011 SR 1848- 3:2011/C91:2012	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 3: Scriere, mod de alcătuire
SR 1848-7:2015 SR 1848-7:2015/ A91:2021	Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere
SR 6978-95	Lucrări de drumuri. Pavaje de piatră naturală, pavele normale, pavele abnorme și calupuri
SR 8877-1:2007	Lucrări de drumuri. Partea 1: Emulsii bituminoase cationice. Condiții de calitate
SR 8877-2:2007	Lucrări de drumuri. Partea 2: Determinarea pseudo-viscozității Engler a emulsiilor bituminoase
STAS 539-1979	Filer de calcar, filer de cretă și filer de var stins în pulbere
STAS 863/1985	Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare
STAS 1709/1-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul
STAS 1709/2-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezgheț. Prescripții tehnice
STAS 1709/3-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Determinarea sensibilității la îngheț a pământurilor de fundație. Metodă de determinare
STAS 1913/13-83	Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor de compactare. Încercarea Proctor
STAS 2900-89	Lucrări de drumuri. Lățimea drumurilor

STAS 2914-84	Lucrări de drumuri. Terasamente. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 2916-87	Lucrări de drumuri și căi ferate. Protejarea taluzurilor și șanțurilor. Prescripții generale de proiectare
SR 4032-1:2001	Lucrări de drumuri. Terminologie
STAS 4032/2-92	Tehnica traficului rutier. Terminologie
STAS 6054-77	Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație; Condiții tehnice generale
STAS 6400-84	Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului Republicii Socialiste România de calitate
STAS 9095-90	Lucrări de drumuri. Pavaje din piatră brută sau bolovani
STAS 8840:1983	Lucrări de drumuri. Straturi de fundații din pământuri stabilizate mecanic. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 9850-89	Lucrări de îmbunătățiri funciare. Verificarea compactării terasamentelor
STAS 10144/1-1990	Străzi. Profiluri transversale. Prescripții de proiectare
STAS 10144/2-1991	Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare
STAS 10144/3-1991	Elemente geometrice ale străzilor. Prescripții de proiectare
SR 10144-4-1995	Amenajarea intersecțiilor pe străzi. Clasificare și prescripții de proiectare
STAS 10144/5-1989	Calculul capacității de circulație a străzilor
STAS 10144/6-1989	Calculul capacității de circulație a intersecțiilor de străzi

STAS 10473/1-1987	Lucrări de drumuri. Straturi din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu ciment. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 10473/2-1986	Lucrări de drumuri. Straturi rutiere din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu lianți hidraulici sau puzzolanici. Metode de determinare și încercare
STAS 10796/1-1977	Lucrări de drumuri. construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare
STAS 10796/2-1979	Lucrări de drumuri. construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, șanțuri și casiuri. Prescripții de proiectare și execuție
STAS 10796/3-1988	Lucrări de drumuri. construcții pentru colectarea apelor. Drenuri de asanare. Prescripții de proiectare și amplasare
STAS 12253-1984	Lucrări de drumuri. Straturi de formă. Condiții tehnice generale de calitate Lucrări de drumuri. Determinarea densității straturilor rutiere cu dispozitivul
STAS 12288:1985	Lucrări de drumuri. Determinarea densității straturilor rutiere cu dispozitivul cu con și nisip
STAS 11348-1987	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminți bituminoase pentru calea de pod. Condiții tehnice generale de calitate
STAS 1598-1:1989	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcăminților la lucrări de construcții noi și modernizări de drumuri. Prescripții generale de proiectare și execuție
STAS 1598-2:1989	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcăminților la ranforsarea sistemelor rutiere existente. Prescripții generale de proiectare și execuție
STAS 1598-2:1989	Lucrări de drumuri. Încadrarea îmbrăcăminților la ranforsarea sistemelor rutiere existente. Prescripții generale de proiectare și execuție

e) Reglementările tehnice specifice domeniului igienei publice

C 56 – 2002	Normativ pentru verificarea calității și recepția lucrărilor de construcții și instalații aferente
-	Norme generale de protecție a muncii, elaborate de Ministerul Muncii și Protecției Sociale în colaborare cu Ministerul Sănătății cu ordinul comun nr. 508/933 / 2002 Regulamentul privind protecția și igiena muncii în construcții.
NC 001-1999	Normativ cadru privind detalierea conținutului cerințelor stabilite prin Legea 10/1995.
GT 051-2002	Ghid de interpretare a cerințelor esențiale ale construcției în vederea stabilirii adecvării la o utilizare prevăzută a produselor pentru construcții.
Ordin nr. 119/2014	pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, cu modificările și completările ulterioare

1.4. Surse folosite în susținerea prezentului studiu

Normativele, STAS-urile, și alte documente tehnice, vor fi indicate în cadrul textului prezentat.

Legislația folosită este menționată și anterior dar se consideră cunoscută de către toată lumea și va fi specificată, doar dacă se consideră necesar de către autor (ex: nu se va explica la fiecare pas de ce se consideră ca o stradă cu carosabil mai îngust de 5.50m nu poate fi considerate cu 2 benzi de circulație)

Din documentele sursă s-au extras informații generale necesare prezentării situației existente, corelate și integrate în prezentul studiu de fundamentare cu informațiile din prezent.

1. PUG 2011
2. Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 pentru Municipiului Sibiu adoptat în 2017;
3. Strategia integrala de dezvoltare urbana durabila a Municipiului Sibiu|2023", adoptata în 2018;
4. Planul de acțiune pentru energie durabilă. Sibiu – oraș inteligent; adoptată în 2014
5. Studiu de trafic privind conectarea centrului Municipiului Sibiu, utilizând calea ferată, în principal a Comunei Șelimbăr și Zonei Industriale Vest – tren urban
6. Studiu de mobilitate și transport 2021 (studiu de fundamentare PUG 2021)
7. Studiu de trafic model M – 2018 Municipiu Sibiu, "Linia verde de transport public" din 2018
8. Studiu de trafic model M – 2018 Municipiul Sibiu – "Modernizarea transportului din Municipiul Sibiu"
9. Studiu de trafic – Servicii de întocmire documentație PUZ în baza avizului de oportunitate pentru zona de urbanizare – construire Spital Clinic Județean de Urgență Sibiu - 2018
10. Planul investițional / pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020 – 2030 – Sibiu – septembrie 18, 2020
11. Studii de fundamentare întocmite pentru PUG 2021-2031
12. Studiu de pre-fezabilitate – Varianta ocolitoare Sibiu Sud
13. Plan administrare Tursib S.A. Sibiu, 2019 – 2021
14. Open source – Google Maps;
15. Open source – site-ul primăriei Municipiului Sibiu;
16. Alte documente administrative, statistice sau publicate, puse la dispoziție de beneficiar, regăsite în comunicatele de presa sau alte surse publice.

Din documentele sursă s-au folosit:

- Amplasarea în teritoriu
- Organizarea administrativă a localității și în special a transporturilor
- Date demografice
- Date socio-economice
- Configurația rețelei stradale a orașului – hărți
- Concluziile studiilor de fundamentare legate de rețeaua stradală
- Reglementări privind: căile de circulație, locurile de parcare, circulația transportului în comun, traficul greu, transporturi alternative

1.5. Terminologia

Ampriza - Suprafață de teren ocupată de elementele constructive ale drumului: parte carosabilă, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanțuri, rigole, șanțuri de gardă, ziduri de sprijin și alte lucrări de artă (- sau proiecția pe orizontală a suprafeței amenajate a unui drum în profil transversal)

Aliniament - Sector în linie dreaptă din traseul unui drum, cuprins între două curbe

Ambuteiaj – Aglomerare a vehiculelor în circulație, constând în oprirea sau încetinirea anormală a circulației, care poate să apară pe un sector de drum sau la o intersecție, atunci când debitul (intensitatea) traficului rutier depășește capacitatea de circulație sau când intervin defecțiuni în sistemul de dirijare a traficului

Arteră rutieră - Stradă din localitățile urbane sau rurale

Autostradă - Drum public de interes republican, de mare capacitate și viteză, rezervat exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzut cu două căi unidireționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate denumite noduri de circulație. Posedă dotări speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor

Axul drumului - Locul geometric, format din linii drepte și curbe, al punctelor egal distanțate de marginile părții carosabile, fără a se considera supra-lărgirea în curbe

Bandă de circulație - Subdiviziune longitudinală a părții carosabile, materializată sau nu prin marcaje rutiere, destinată circulației unui singur șir de vehicule

Bandă de stocare - Bandă de circulație, amenajată într-o intersecție, pe care vehiculele staționează în vederea schimbării direcției de mers

Cale (parte carosabilă) - Parte din platforma drumului special amenajată, destinată circulației vehiculelor

Confortul circulației - Totalitatea condițiilor materiale, informaționale, de mediu, umane, (a) reglementărilor legale și de bună cuviință și a relațiilor dintre

ele, care asigură o circulație pe drumuri civilizată, plăcută, comodă, igienică și sigură.

Confortul drumului - Totalitatea exigențelor de performanță ale drumului care asigură confortul în circulația rutieră, în concordanță cu clasa tehnică a acestuia

Confort optic - Caracteristica unui drum rezultată din suprapunerea efectelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal, care definește calitatea unui drum referitoare la perceperea de la o distanță suficient de mare a platformei și alurii traseului ce urmează să fie parcurs, precum și încadrarea în peisajul înconjurător.

Corpul drumului - Totalitatea elementelor constructive ale drumului, în limitele amprizei la rambleu și a șanțurilor sau rigolelor de la marginea platformei la debleu.

Covor asfaltic - Strat bituminos aplicat pe stratul de rulare al structurii rutiere în scopul îmbunătățirii condițiilor de etanșare și de siguranță a circulației

Curba - Porțiuni de drum având axa definită printr-un centru și o rază de curbură constantă sau variabilă

Densitatea rețelei rutiere - Raportul dintre lungimea rețelei rutiere și suprafața teritoriului aferent

distanță de vizibilitate - Distanța minimă până la care conducătorul autovehiculului trebuie să vadă suprafața drumului pe care urmează să o parcurgă, astfel încât să poată efectua în bune Condiții manevrele de frânare sau de ocolire a obstacolelor.

Drum asfaltat - Denumirea uzuală atribuită unui drum cu îmbrăcămintă bituminoasă.

Drum de centură - Drum public care ocolește o localitate, destinat circulației de tranzit.

Drum de utilitate privată - Drumurile destinate satisfacerii cerințelor proprii de transport rutier în activitățile economice, forestiere, petroliere, miniere, agricole, energetice, industriale și altora asemenea, de acces în incinte, ca și cele din interiorul acestora, precum și cele pentru organizările de șantier; ele sunt administrate de persoanele fizice sau juridice care le au în proprietate sau în administrare.

Drum expres - Drum național cu două sau mai multe benzi de circulație accesibil numai în noduri sau intersecții reglementate, care poate fi interzis anumitor categorii de utilizatori și de vehicule și pe care oprirea și staționarea pe partea carosabilă sunt interzise

Drum național - Drum public de interes republican care asigură legăturile dintre capitala țării și orașele reședință de județ, municipii sau alte localități importante, precum și cu țările învecinate (DN)

Drumuri publice - Obiective de utilitate publică destinate circulației rutiere, în scopul satisfacerii cerințelor de transport unitar ale economiei naționale, ale populației și de apărare a țării. Acestea sunt proprietate publică.

Drumuri deschise circulației publice - Toate drumurile publice și acele drumuri de utilitate privată care servesc obiectivele turistice ori alte obiective la care publicul are acces.

Drumuri închise circulației publice - Drumuri de utilitate privată care servesc obiectivelor la care publicul nu are acces

Drumuri de interes național - Drumuri ce aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județe, cu obiectivele de interes strategic național, între ele, precum și cu țările vecine, și pot fi:

- ♣ autostrăzi;
- ♣ drumuri expres;
- ♣ drumuri naționale europene (E);
- ♣ drumuri naționale principale;
- ♣ drumuri naționale secundare

Drumuri de interes județean - Drumurile ce fac parte din proprietatea publică a județului și cuprind drumurile județene care asigură legătura între:

- ♣ reședințele de județ cu municipiile, cu orașele, cu reședințele de comună, cu stațiunile balneoclimaterice și turistice, cu porturile și aeroporturile, cu obiectivele importante, legate de apărarea țării, și cu obiectivele istorice importante;
- ♣ orașe și municipii;
- ♣ reședințe de comună

Drumuri de interes local - Drumurile care aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și cuprind:

- ♣ drumurile comunale;
- ♣ drumurile vicinale;
- ♣ străzile

Drumuri comunale - Drumurile care asigură legăturile:

- ♣ între reședința de comună cu satele componente sau alte sate;
- ♣ între orașul cu satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
- ♣ între sate

Girație - Mișcarea de rotație în jurul unei axe fixe sau a unui centru fix

Infrastructura drumului - Partea din construcția drumului alcătuită din lucrările de terasamente, lucrările de consolidare, protejare a lor, inclusiv lucrările de artă (poduri, viaducte, tuneluri etc.), care susțin(e) suprastructura drumului și transmit(e) terenului solicitări din trafic și din forțele care încarcă construcția.

Infrastructură - Totalitatea elementelor unei construcții care susține partea utilă a acesteia, o leagă de teren și transmite acestuia forțele care încarcă construcția

Infrastructură rutieră - Ansamblul construcțiilor, instalațiilor și dotărilor care susțin desfășurarea circulației rutiere

Insulă pentru dirijarea circulației - Suprafață situată pe partea carosabilă amenajată sau marcată special pentru canalizarea circulației rutiere

Intensitatea medie zilnică a traficului (M.Z.A.) - Raportul între volumul total anual de trafic și numărul de zile ale anului. Se exprimă în vehicule fizice sau etalon în 24 ore și se determină pe baza prelucrării rezultatelor recensământurilor și/sau înregistrărilor automate de circulație.

intersecție - Loc de întretăiere a două sau mai multe drumuri, amenajat pentru înlesnirea circulației și a schimbării direcției de mers.

intersecție denivelată - Loc de întretăiere a două sau mai multe drumuri, la niveluri diferite, cu scopul înlesnirii circulației și a schimburilor de trafic între drumuri sau autostrăzi.

intersecție giratorie - intersecție la același nivel, având o insulă sau un marcaj central în jurul căruia se desfășoară circulație rutieră

intersecție multiplă - intersecție la același nivel cu mai mult de patru ramuri de circulație

Întreținerea drumurilor - Ansamblu de acțiuni și lucrări fizice de intervenție ce se întreprind pentru a conserva și a adapta calitatea tehnică optimă a drumului în scopul de a asigura utilizatorilor, pe orice vreme, Condiții bune de [viabilitate] (circulație), securitate și confort, precum și permanentă curățenie și aspect estetic zonei, pe toată durata de exploatare.

Întreținere curentă - Activitatea de (curățenie, estetică) (igienizare, înfrumusețare-estetizare), reparații și ajustări stabilită cu ocazia reviziilor.

Întreținere periodică - Activități rutiere programate a se realiza punctual sau pe un sector de drum la expirarea unei perioade de exploatare în scopul ridicării nivelului tehnic sau prevenirii apariției defecțiunilor

Întreținere preventivă - Activitatea efectuată pe bază de program cu scopul de a menține starea bună a drumului prin evitarea apariției defecțiunilor sau întârzierea lor precum și adaptarea structurii rutiere la evoluția traficului.

Lățimea drumului - Mărimea platformei drumului în aliniament formată din Lățimea părții carosabile și a acostamentelor.

Lucrare de artă - Construcție specială ca poduri, viaducte, pasaje superioare etc. care se execută cu scopul de a susține o cale de comunicație (și) pentru a-i asigura continuitatea în cazul apariției unor obstacole (văi adânci, cursuri de apă etc.)

Mixtură asfaltică (M.A.) - Material de construcție realizat din amestecuri obținute, pe baza unor doze judicios stabilite, din agregate naturale sau artificiale și filer, aglomerate cu bitum, printr-o tehnologie adecvată

Mixtură asfaltică colorată - Mixturi asfaltice de culoare roșie, albă sau galbenă ce se prepară cu dozaje speciale folosindu-se diverși pigmenți coloranți cu mare putere de acoperire (oxizi roșii de fier, bioxid de titan etc.)

Modernizarea drumului Amenajarea complexă a unui drum existent, prin sistematizarea elementelor geometrice și aplicarea unei îmbrăcămînți moderne în cadrul unui sistem rutier dimensionat conform reglementărilor tehnice în vigoare.

Nod rutier - Totalitatea construcțiilor și instalațiilor de semnalizare, precum și a dotărilor din zona de intersecție a două sau mai multe drumuri care se intersectează denivelat.

Normă tehnică - Reguli stabilite pe baze științifice și tehnice pentru efectuarea unui proces tehnologic

Panou anti-orbire - Element de Construcție special realizat, de regulă, în zona mediană a autostrăzilor, cu scopul eliminării efectului dăunător al luminii farurilor pentru utilizatorii care circulă din sens contrar

Panou (ecran) antizgomot - Zid special construit (astfel) încât să limiteze transmiterea zgomotelor produse de circulație în zonele locuite.

Panou de semnalizare - Tablă indicatoare pe care sunt inscripționate informații importante pentru utilizatorii rutieri.

Pantă - Sector de drum în lungul căruia se coboară în sensul kilometrajului drumului.

Pantă transversală - Înclinarea în raport cu orizontala, în profil transversal, a suprafeței părții carosabile și a acostamentelor, exprimată în general în procente.

Parte carosabilă - Parte din platforma drumului amenajată corespunzător și destinată circulației vehiculelor

Pas de proiectare - Distanța dintre două schimbări consecutive de declivitate

Pasaj de nivel - Intersecția între un drum și o cale ferată, amenajată la același nivel

Pasaj denivelat - Intersecția între două căi de comunicație, amenajată la niveluri diferite

Pasaj inferior - Construcție specială care permite unui drum să treacă pe sub alt drum, cale ferată (sau pe sub un obstacol)

Pasaj superior - Construcție de artă (pod), inclusiv căile de acces, care permite unui drum să treacă pe deasupra unui alt drum, cale ferată (sau obstacol).

Pasarelă - Pasaj superior, îngust rezervat pietonilor

Patul drumului - Suprafață amenajată a terasamentelor care constituie suportul structurii rutiere

Perdea de protecție - Plantație de arbori și arbuști pe zona drumului pentru protecția contra înzăpezirilor

Pereu - Strat de protecție din pavaj din piatră brută sau dale din beton cu care se căptușesc taluzurile, șanțurile, sferturile de con etc. pentru a le proteja împotriva eroziunilor sau surpărilor de pământ

Pistă Cale special amenajată pentru circulația unui anumit tip de vehicule (ex. Pistă pentru cicliști, pistă de încercare, pistă de de colare-aterizare(pentru avioane)

Pistă pentru cicliști - Fâșie de teren amenajată, destinată circulației cu bicicleta

Platforma drumului - suprafața care cuprinde partea carosabilă și acostamentele sau, după caz, trotuare, piste pentru cicliști, zone verzi.

Platformă de staționare - Lărgirea locală a părții carosabile sub forma unei fâșii longitudinale pentru staționarea vehiculelor fără a stânjeni circulația rutieră.

Plombare - Operația de reparare îngrijită, prin umplere cu material adecvat, a gropilor dintr-o îmbrăcăminte rutieră.

Polei - Strat subțire de gheață, continuu și neted, format pe suprafața de rulare a drumului sau pe alte obiecte, prin înghețarea apei provenite din ploaie sau din topirea zăpezii.

Prefabricat - Element sau parte din Construcție confecționat în fabrică sau în atelier, de regulă în serie, înainte de a fi transportat la locul de montare sau asamblare.

Profil longitudinal (profiluri ...) - proiecția desfășurată pe un plan vertical a intersecției dintre suprafața generată de verticalele duse prin axa drumului cu suprafața părții carosabile și cu terenul natural.

Profil transversal - Reprezentarea secțiunii drumului și a terenului natural într-un plan normal pe axa drumului într-un punct oarecare al traseului

Profil transversal mixt - Profil transversal format parțial din umplutură (rambleu) și parțial din săpătură (debleu).

Profil transversal tip - Secțiune transversală care, prin alcătuire și detalii constructive, caracterizează un sector de drum.

Ramificație - intersecție la același nivel a trei direcții de circulație.

Rampă - Sector de drum în lungul căruia se urcă în sensul kilometrajului drumului.

Reabilitarea drumurilor - Ansamblul lucrărilor privind mărirea capacității portante a complexelor rutiere a drumurilor existente, (re)amenajarea elementelor geometrice, asigurarea scurgerii apelor și a siguranței circulației.

Refugiu pentru pietoni - Fâșie supraînălțată, necarosabilă, amenajată la străzi în stațiile mijloacelor de transport în comun sau la traversarea străzilor.

Rețea rutieră - Ansamblul drumurilor pe care se realizează circulația autovehiculelor pe un anumit teritoriu sau a(l) drumurilor de aceeași categorie.

Ridicare topografică - Totalitatea operațiilor de teren și birou care au drept scop determinarea pozițiilor punctelor în vederea întocmirii unui plan sau a unei hărți topografice.

Rigolă - Construcție anexă pentru colectarea și evacuarea apelor meteorice, de regulă cu profil curent triunghiular, de adâncime mică, amenajată în lungul drumului sau străzii, la marginea platformei, pe care la nevoie vehiculele se pot opri.

Sarcină pe osie - Greutatea preluată de osia unui vehicul la care se adaugă greutatea proprie a acesteia.

Sector de drum - Porțiune de drum delimitată convențional.

Semnalizare - Acțiunea de înștiințare, comunicare prin semnale, panouri, instalații, marcaje, indicatoare de circulație a unor mesaje către utilizatori.

Semnalizare rutieră Ansamblu de instalații, accesorii și semne convenționale amplasate pe platforma sau în zona drumului pentru dirijarea, orientarea și siguranța circulației rutiere

Sens giratoriu intersecție în care circulația se desfășoară în Girație (mișcare circulară), fără restricții, de la dreapta la stânga.

Sensul drumului - Direcția de creștere a kilometrajului drumului față de origine, în funcție de care se stabilesc noțiunile de: parte stângă și parte dreaptă a drumului, precum și noțiunile de rampă și pantă.

Stradă - Drum public în interiorul localităților, special amenajat, destinat circulației autovehiculelor, a mijloacelor de transport în comun, a pietonilor, a cicliștilor, amplasării rețelelor tehnico-edilitare și asigurării acceselor la clădiri.

Strat rutier - Strat din componența structurii rutiere.

Structură rutieră - Scheletul de rezistență al drumului, alcătuit dintr-un ansamblu de straturi realizate din materiale prelucrate prin tehnologii adecvate și dimensionate astfel încât să poată prelua, pe o perioadă determinată, solicitările din trafic și din condițiile climaterice în limita deformațiilor admisibile.

Structură rutieră mixtă Structura rutieră care are în alcătuirea sa un strat sau straturi în compoziția cărora intră lianți hidraulici sau puzzolanici, iar straturile de acoperire și îmbrăcămintea sunt de natură bituminoasă.

Structură rutieră multi-strat - Structura rutieră formată din mai mult de două straturi.

Structură rutieră rigidă - Structura rutieră care are îmbrăcămintea din beton de ciment sau macadam cimentat.

Structură rutieră suplă - (flexibilă, nerigidă) - Structura rutieră în alcătuirea căreia nu intră nici un strat care conține lianți hidraulici sau puzzolanici, iar îmbrăcămintea este de natură bituminoasă.

Suprafață de rulare - suprafața din platforma drumului special amenajată pentru circulația vehiculelor.

Șosea - Drum public situat în afara localităților.

Trafic de calcul - Numărul de osii standard, cu sarcina pe osie de 115 kN, (ce circulă) pe banda de circulație cea mai solicitată, echivalent vehiculelor care vor circula pe drumul proiectat pe perioada de perspectivă.

Transport durabil - Concept care are în vedere sistemul care permite persoanelor fizice și societăților satisfacerea principalelor nevoi de mobilitate într-o manieră consistentă și compatibilă cu sănătatea oamenilor și a ecosistemelor, sub semnul echității generațiilor și între ele. Transportul durabil este abordabil, funcționează eficient, oferă alegerea modurilor de transport și sprijină o economie durabilă, limitează emisiunile și deșeurile la parametri care nu depășesc capacitatea planetei de a le absorbi, reduce la minimum zgomotul și utilizarea terenurilor. Pe plan social, în particular, transportul durabil trebuie să permită pe termen lung diferiților clienți,

având o limită mai mică fizică sau intelectuală, dispunând de venituri modeste, locuind în regiuni îndepărtate etc. o mai bună accesibilitate la mijloacele publice de transport.

Transport integrat - Transport accesibil permițând circulația liberă pe mai multe rețele, între care sunt posibile corespondențe situat în interiorul unei amenajări urbane sau teritoriale concepute într-o manieră globală

Transport inteligent - Transportul inteligent utilizează un anumit număr de idei, sisteme și tehnologii (moderne) în scopul îmbunătățirii eficienței transportului și mobilității, măbind securitatea, optimizând folosirea mijloacelor de transport existente și resursele energetice, protejând în același timp mediul înconjurător. În cadrul transportului inteligent se dezvoltă sistemele avansate privind transportul public, informarea utilizatorilor, gestiunea fluxului, controlul vehiculelor, transportul individual etc.

Trotuar - Partea laterală amenajată de-a lungul unei străzi, de regulă supraînălțată, destinată circulației pietonilor

Viaduct - Lucrare de artă (pod), în general de lungime mare, care permite traversarea unei văi adânci de către un drum sau cale ferată.

Zona de protecție - Suprafață de teren situată de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesară Protecției și dezvoltării viitoare a drumului.

Zona de siguranță - Fâșie de teren, situată de o parte și de alta a amprizei drumului, destinată plantațiilor și altor scopuri în exploatarea drumului.

Zona drumului - suprafața de teren ocupată de drum și de lucrările aferente drumului, constituită din ampriză și zonele de siguranță.

Caracteristici, pe scurt, ale căilor auto de rulare, extrase din legislația în vigoare:

Categoria străzilor conform Ordonanței 43/1997 (Încadrarea drumurilor publice în clase tehnice se stabilește prin norme tehnice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.)

a) străzi de categoria I - magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum;

b) străzi de categoria a II-a - de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;

c) străzi de categoria a III-a - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale;

d) străzi de categoria a IV-a - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

Clasificare prezentată mai jos, din norma tehnică din 30.08.2017, **NU** se aplica – străzilor, drumurilor închise circulației publice, drumurilor private:

“Traficul de perspectivă pentru clasificarea tehnică a drumului public se estimează pe baza datelor de trafic obținute din recensămintele efectuate pe acel drum, completate, după caz, cu anchete tip origine-destinație, ținând cont de datele specifice de dezvoltare socioeconomică a țării și/sau a zonei traversate de drum. Pentru estimarea traficului de perspectivă fie se aplică coeficienții de evoluție a traficului, fie se utilizează un model de trafic.”

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

Limitele din tabel pentru vehiculele efective sunt stabilite în ipoteza unui trafic de perspectivă, având vehicule grele până la 30%.

Clasa tehnică se stabilește în funcție de încadrarea caracteristicilor traficului în coloanele 2-5. În cazul în care rezultă clase tehnice diferite, clasa tehnică a sectorului de drum/drumului se stabilește ca fiind clasa tehnică cea mai defavorabilă

Pentru drumurile care se încadrează în clasa tehnică V, având în vedere și categoria lor funcțională în cadrul rețelei de drumuri, se poate prevedea o singură bandă de circulație, cu condiția asigurării unor platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, Distanța recomandată fiind de 250-300 m.

Vehiculul de calcul al intensității traficului rutier este vehiculul-etalon autoturism.

Echivalarea numărului de vehicule fizice în vehicule-etalon (autoturism) se efectuează prin multiplicarea numărului vehiculelor fizice de diferite categorii recensate, cu coeficienți de echivalare, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Viteza de proiectare – pentru diferite clase tehnice ale drumului

Clasa tehnică a drumurilor publice	Viteza de proiectare, în km/h, în regiunile de		
	Șes	Deal	Munte
I	140	120	100
II	120	100	80
III	100	80	60
IV	80	60	50
V	60	50	40

Vitezele de proiectare reduse pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

Clasa tehnică a drumurilor publice	Viteza de proiectare, în km/h, în regiunile de		
	Șes	Deal	Munte
I	120	100	80
II	100	80	60
III	80	60	50
IV	60	60	40
V	50	40	30

Viteza de proiectare este viteza care se alege la construcția unui drum nou, la modernizarea, consolidarea sau reabilitarea unui drum existent, în vederea

determinării caracteristicilor geometrice care să permită fiecărui vehicul să poată circula cu viteza respectivă, în siguranță.

Viteza de proiectare redusă este viteza care poate fi redusă în cazuri excepționale pe sectoare de drum cu lungime limitată, în Condiții grele de desfășurare a traseului și/sau, acolo unde condițiile de mediu adiacente drumului o impun, în vederea neafectării resurselor istorice și estetice și pentru evitarea unor lucrări costisitoare, pe baza unui calcul tehnico-economic.

Încadrarea drumurilor publice în clase tehnice se stabilește prin norme tehnice, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

Vitezele de proiectare, atât pentru construcțiile noi, cât și pentru modernizarea, consolidarea sau reabilitarea drumurilor, se stabilesc cu aprobarea administratorului drumului, pe baza unui studiu tehnico-economic.

Încadrarea drumurilor în clase tehnice se realizează pentru drumurile existente de către unitățile care le administrează, iar pentru drumurile noi, de către unitățile care le vor administra după darea lor în exploatare.

Încadrarea drumurilor în clase tehnice va fi revizuită periodic, cu ocazia prelucrării datelor rezultate în urma recensămintelor circulației, avându-se în vedere și realizările obținute pe baza planificărilor anterioare, precum și evoluția importanței și a funcției drumurilor în ansamblul rețelei și în strategia de dezvoltare a acesteia.

Încadrarea drumului în clase tehnice se va realiza pe sectoare cât mai lungi, cu caracteristici uniforme.

Intensitatea traficului ce servește la încadrare este cea care caracterizează cel puțin 60% din lungimea sectorului de încadrare.

Pentru **intrările în orașe**, precum și alte sectoare scurte cu trafic intens sau foarte intens se va ține seama de caracteristicile traficului de perspectivă, propunându-se numărul de benzi de circulație suplimentare necesare și Soluțiile de fluidizare a traficului pe baza unui studiu tehnico-economic.

Categoria de Importanță, se stabilește în conformitate cu "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" elaborat de **Institutul de cercetări în construcții și economia construcțiilor – INCERC**.

- construcții de importanță excepțională (A): Construcții cu funcțiuni deosebit de importante, a căror neîndeplinire implică riscuri majore pentru societate și natură, pe zone foarte extinse.
- de importanță deosebită (B): Construcții cu funcții importante, a căror neîndeplinire implică riscuri majore pentru societate și natură, pe zone limitate.
- de importanță normală (C): Construcții cu funcții obișnuite, a căror neîndeplinire nu implică riscuri majore pentru societate și natură.
- construcții de importanță redusă (D): Construcții cu funcții obișnuite, a căror neîndeplinire afectează un număr redus de oameni.

Prevederi legale de care s-a ținut cont în afirmațiile din prezentul document, în aceeași ordonanță nr. 43/1997 cu completările și modificările ulterioare:

"Art. 11

(1) Drumurile de interes național, județene și comunale **își păstrează categoria funcțională** din care fac parte și **sunt considerate continue** și **atunci când traversează localitățile**, servind totodată și ca străzi.

2) **Modificarea traseelor** acestora în traversarea localităților se poate face numai cu acordul administratorului drumului considerat continuu, în concordanță cu planul urbanistic aprobat. **În cazul drumurilor de interes național se va obține acordul Ministerului Transporturilor."**

"Art. 8

(1) Drumurile de interes local aparțin proprietății publice a unității administrative pe teritoriul căreia se află și pot fi clasificate ca:

a) drumuri comunale, care asigură legăturile:

- (i) între reședința de comună și satele componente sau cu alte sate;
- (ii) între oraș și satele care îi aparțin, precum și cu alte sate;
- (iii) între sate;

b) drumuri vicinale - drumuri ce deservește mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acestora;

c) străzi - drumuri publice din interiorul localităților, indiferent de denumire: stradă, bulevard, cale, chei, splai, Șosea, alee, fundătura, uliță etc.

Cu privire la legăturile cu UAT-urile învecinate este important de ținut seama de următoarele aspecte:

Limitele zonei drumului

a) Zonele de siguranță ale drumurilor sunt cuprinse de la limita exterioară a amprizei drumului până la:

- 1,50 m de la marginea exterioară a șanțurilor, pentru drumurile situate la nivelul terenului;
- 2,00 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;
- 3,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea până la 5,00 m inclusiv;
- 5,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,00 m.

b) Zonele de siguranță ale podului, care includ și suprafețe de teren aflate sub pod, sunt:

- 10,00 m de la limita exterioară a racordării podului cu terasamentul, pentru podurile fără lucrări de apărare a malurilor (rampa de acces face parte integrantă

din pod);

– la limita exterioară a lucrărilor de apărare a malurilor, pentru podurile la care aceste apărări au o lungime mai mare de 10 m (rampa de acces face parte integrantă din pod).

c) Zonele de siguranță ale drumurilor cu versanți (defilee) cu înălțimea mai mare de 30 m se consideră la partea superioară a taluzului versantului.

d) Zonele de protecție sunt cuprinse între marginile exterioare ale zonelor de siguranță și marginile zonei drumului, conform tabelului următor:

Categoria drumului	Autostrăzi	Drumuri naționale	Drumuri județene	Drumuri comunale
Distanța de la marginea exterioară a zonei de siguranță până la marginea zonei drumului (m)	50	22	20	18

e) Zona drumului reprezintă Distanța de la axul drumului până la marginea exterioară a zonei de protecție.

Din același document:

2.3.1. Tabelul nr. 1 - Categoriile de drumuri, din punct de vedere funcțional și administrativ, cu clasele tehnice

a) Vitezele de proiectare pentru diferite clase tehnice ale drumurilor publice

Clasa tehnică	Număr minim/maxim de benzi de circulație	Lățimea benzii de circulație (m)	Viteza de proiectare minimă (km/h)			Categoria de drum
			șes	deal	munte	
I	minimum 2 benzi/sens	3,75	140	120	100	Autostrăzi
II	minimum 2 benzi/sens	3,50	120	100	80	Drumuri expres și drumuri naționale europene cu 4 benzi
III	2	3,50	100	80	60	Drumuri naționale europene, drumuri naționale principale și drumuri județene
IV	2	3,00	80	60	50	Drumuri naționale principale, drumuri naționale secundare, drumuri județene și drumuri comunale
V	2	2,75	60	50	40	Drumuri naționale secundare, drumuri județene, drumuri comunale și drumuri vicinale

1.6. Metodologie de realizare

Conform „Normativului pentru elaborarea studiilor de circulație în localități și teritoriul de influență”, studiile de circulație reprezintă documentații tehnico-economice și urbanistice care stabilesc caracteristicile traficului actual și viitor, structura rețelei de străzi, amenajările infrastructurilor rutiere, dotările specifice transporturilor, precum și echiparea și organizarea sistemului de circulații.

Analiza caracteristicilor traficului este necesară atât în etapa actuală cât și în perspectiva, în vederea fundamentării soluțiilor privind următoarele etape de documentații:

- organizarea circulației – generală;
- **planurile urbanistice generale** și zonale ale localităților;
- planuri de amenajare a teritoriului de influență;
- proiecte de investiții pentru infrastructurile rutiere;
- documentații pentru dotări de circulație: parcaje, garaje, stații de transport în comun;
- echiparea tehnică a sistemului de dirijare și desfășurare a traficului;

Studiile de circulație se întocmesc după caz pentru întreg intravilanul localității, teritoriul de influență, pentru zonele funcțional – urbanistice, organizarea anumitor categorii de trafic, transport în comun, precum și pentru realizarea unor lucrări rutiere importante.

Teritoriul de influență al localității – este determinat de relațiile social – economice și de polarizare a forței de muncă cotidiene (nativism).

Cadrul conținut al studiile de circulație și metodologia aplicata depind de perioada de perspectivă analizată, care toate fi cu termen scurt (2-5ani), **mediu (5-10ani)**, lung (15-30ani) sau de largă perspectivă (15-30ani).

Datorita intensificării și diversificării circulației, precum și caracterului probabilistic al acesteia, analiza și organizarea traficului va constitui o activitate continuă, aflată permanent în atenția factorilor de răspundere, ceea ce necesită reactualizarea studiilor la intervale de 5...10 ani.

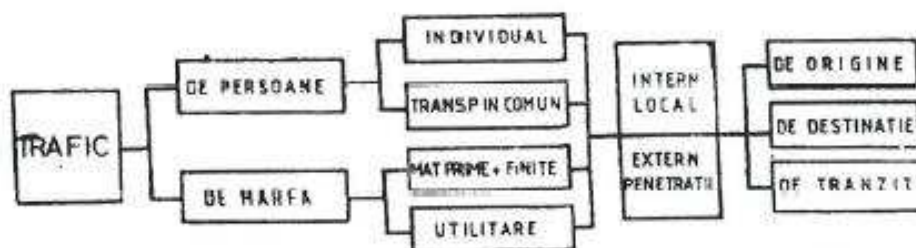
Metodologia de elaborare a studiilor de circulație se adaptează caracteristicilor și problematicei locale.

Categoria studiului de circulație, gradul de aprofundare și eventuale variante de rezolvare sunt precizate prin tema de proiectare.

La elaborarea studiilor de circulație se vor avea în vedere o serie de reglementari urbanistice și prescripții funcționale cum sunt:

- soluțiile de circulație se vor încadra într-o concepție unitară privind organizarea sistemului de transporturi cu asigurarea eficienței funcționale, tehnico-economice și sociale, protecția mediului și încadrarea în dinamica dezvoltării localității;

- se va păstra pe cât posibil structura generală a rețelei de străzi existente, nealterând-se specificul propriu al localității;
- rețeaua de circulație se va stabili corespunzător caracteristicilor funcționale, de fluentă, capacitate, fiind compusă din rețeaua principală (generală) de străzi, rețeaua secundară de străzi și rețeaua de dotări necesare circulației;
- se va valorifica, pe cât posibil echiparea tehnică și zestrea rutieră existentă prin includerea în sistemul de circulație a străzilor în funcțiune.
- Se va ține cont de zonele funcționale urbanistice, generatoare de trafic, cum sunt pentru: locuire, munca, producție, comerț, administrație, cultură, învățământ, dezvoltare fizică, agrement și recuperare etc.
- Se va ține seama de factorii cum sunt: natura și intensitatea traficului, gradul de motorizare, mobilitatea, ponderea transporturilor grele, traficul de tranzit, mărimea fluxului de pietoni, necesitățile de parcare și garare a autovehiculelor, etc.
- Factori și condițiile care influențează traficul urban cum sunt: factori demografici și sociali, condițiile economice, factori urbanistici locali, dotarea cu mijloace de transport, elementele de echipare tehnică, amenajarea intersecțiilor la același nivel cu calea ferată, pasaje denivelate, rețeaua de transport în comun, dotările aferente circulației;
- condiții de protecție a mediului înconjurător împotriva noxelor generate de circulație prin amplasarea convenabilă a clădirilor și dotărilor, creșterea nivelului de serviciu a fluentei, confortului și siguranței în circulație, reducerea stresului generat de traficul foarte intens și insuficient organizat;



CATEGORII DE TRAFIC DUPA CARACTERUL CURENTILOR DE CIRCULATIE Fig.3



CATEGORII ALE TRAFICULUI SPECIFIC LOCALITĂȚILOR

1.7. Delimitarea zonei considerate pentru studiu

Limita zonei avute în vedere pentru studiu este aceeași cu limita UAT-ului a Municipiului Sibiu, la care se adaugă legăturile importante cu UAT-urile învecinate.

Astfel, în cadrul acestui studiu nu se va depăși zona limitei UAT-ului, iar aria legăturilor rutiere din cadrul zonei de influență a Municipiului Sibiu avute în vedere pentru studiu, sunt în limita considerării unor caracteristici / deficiente de ordin general, major, care sunt de natură să influențeze circulația în și înspre/dinspre Municipiul Sibiu, în corelare / complementaritate cu alte studii de fundamentare, precum studiu de mobilitate, Plan de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 ale Municipiului Sibiu.

UAT-ul Municipiului Sibiu este mărginit de:

- la Nord – UAT Orașul Ocna Sibiului, Comuna Șura Mare
- la Est – Sud-Est – UAT Comuna Roșia, Comuna Șelimbăr
- la Sud – UAT Orașul Cisnădie, Comuna Rășinari, Comuna Poplaca
- la Vest – UAT Comuna Cristian, Comuna Șura Mică



Figura 2 – Amplasarea UAT a Municipiul Sibiu și UAT-urile învecinate

1.8. Corelarea cu prevederile principalelor documente de rang superior

Documente cu elemente de planificare a circulației:

- Planul de amenajare a teritoriului național (PATN)
- Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ)
- Planul de amenajare a teritoriului zonal (PATZ)
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)
- Planul urbanistic general (PUG)
- Planul urbanistic zonal (PUZ)
- Planul urbanistic de detaliu (PUD)

Prevederile acestor documentații cu referire la dezvoltarea cailor de comunicație aferente Municipiului Sibiu sunt prezentate, pe scurt în tabelul următor:

Tabel nr. 1 - Prevederi aplicabile din documentații de urbanism

Tipul documentației	Prevederi
PATN – Căi de comunicație	Localitatea se află în proximitatea coridorului Paneuropean IV de transport rutier, sectorul de la UAT Șura Mică pana la UAT Șelimbăr, funcționând ca și centura ocolitoare pentru municipiu.
Master Planul General de Transport pentru România 2015-2025	Asigurarea rețelei de transport care, prin implementarea de variante ocolitoare - obiectiv - ameliorarea impactului traficului asupra mediului înconjurător precum și a mediului intraurban
	creșterea siguranței în rețelele de transport și reducerea numărului de accidente rutiere (România este pe locul 28 din 28 la nr. de decese la 10 miliarde de pasageri-kilometri și la un milion de autoturisme).
	Scăderea timpilor de deplasare
	Îmbunătățirea traficului aferent transportului de mărfuri și a mobilității populației în cadrul rețelei TEN-T de bază și extinderea ei prin construcția de rețele de autostrăzi și drumuri expres
Strategia de Dezvoltare Teritorială a României 2016-2035 – SDTR	Asigurarea accesului populației și a mediului de afaceri la rețeaua TEN-T prin construcția de coridoare de legătură naționale
	Modernizarea infrastructurii de transport feroviar și aerian pe lângă cel rutier, fapt care va permite optimizarea utilizării mijloacelor de transport, creșterea vitezei medii de circulație, fluidizarea traficului și lărgirea paletelor de opțiuni ale beneficiarilor.
	Ajustarea treptată a structurii transporturilor prin dezvoltarea celor alternative și transferul unei părți a celui rutier spre alte moduri de deplasare
	Accelerarea modernizării parcului auto și scoaterii din uz a vehiculelor cu uzură fizică și morală avansată

	Redistribuirea unei părți din transportul auto către cel feroviar dar cu condiția creșterii vitezei pe căile ferate la peste 150km/h și modernizarea parcului de material rulant, cu ținta de a prelua cel puțin transportul de mărfuri dar și o parte din pasageri.
	Implementarea standardelor UE privind transportul intermodal sau combinat și cel containerizat, managementul traficului și interoperabilitatea.
Cadrul Strategic Național de Referință (CSNR)	Modernizarea și extinderea infrastructurii de baza, la standarde europene – investițiile în infrastructura vor crește calitatea rețelelor rutiere, feroviare, aeriene sau navale (navigația pe Dunăre) și vor sprijini dezvoltarea mediului de afaceri și cererea de locuri de munca. investițiile cresc accesibilitatea și inter-conectivitatea dintre drumurile de clase tehnice I-IV , căile ferate, aeroporturi, servicii navale, asigurând totodată îmbunătățirea legăturilor cu rutele TEN-T.
Planul de Dezvoltare Regională a regiunii Centru 2014 – 2020 (PDR Centru)	Finalizarea construcției tronsoanelor rămase din autostrada A1 – Alba Iulia – Aiud.
	Dezvoltarea transportului urban sustenabil și de piste de biciclete.
	Modernizarea sau regenerarea zonelor centrale din orașe și municipii, a cartierelor aflate în declin sau neglijate.
	Realizarea de proiecte integrate, care să vizeze odată cu modernizarea străzilor și refacerea infrastructurii tehnico-edilitare, realizarea de sisteme de rețele metropolitane pentru curenți slabi, reabilitarea podurilor, amenajarea parcarilor, modernizarea iluminatului public.
	Optimizări din perspectiva distanțelor rutiere - distanțele, în timp, măsurate de la Municipiul Sibiu, reședința județului, către cele mai apropiate localități variază între 19 minute și 61 de minute
Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu (PATJ)–	Modernizarea și reabilitarea infrastructurii locale de transport rutier – drumuri județene și comunale – care fac legături directe sau secundare între comunități

ACTUALIZAT – aprobat prin HCJ nr.261/28 noiembrie 2013	Modernizarea și reabilitarea de poduri pe drumurile județene Cea mai mare densitate de circulații este concentrată în jurul Municipiului Sibiu și reprezintă aproape jumătate din totalul străzilor orășenești ale județului Sibiu. Totodată, lungimea străzilor orășenești modernizate a avut o evoluție direct proporțională cu cea a județului Sibiu.
Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030 Sibiu (PMUD)	Crearea unei rețele de piste de biciclete – inclusiv trasee peste Râul Cibin, Pârâul Valea Săpunului, în relație cu trama stradală a localităților învecinate Planificarea unei trame rutiere majore (artere de gradul I, II) pentru tot teritoriul cu potențial de dezvoltare, în mod coerent, pe teritoriul localități și corelarea lui cu UAT-urile învecinate cu populație crescută sau cu potențial de creștere accelerată, Șelimbăr, Cisnădie, Șura Mare, Șura Mică și în relație cu trama rutieră majoră a orașului Sibiu care să asigure: posibilitatea deservirii cu transport public a noilor cartiere dar și o bună relaționare prin transport în comun între acestea și zonele de interes din Municipiul Sibiu (zona centrală, zonele cu concentrare de locuri de muncă / economice, zonele de locuire densă) Asigurarea condițiilor pentru ca o pondere ridicată a deplasărilor către / dinspre UAT-urile învecinate să se facă cu transportul public sau cu mijloace alternative Asigurarea conexiunilor directe între trama stradală a noilor dezvoltări, trama stradală existentă și zonele de dezvoltare ale UAT-urilor învecinate care să asigure fluența traficului precum și eliminarea congestiilor de trafic Îmbunătățirea conexiunilor rutiere existente între rețeaua rutieră a Municipiului Sibiu și cea a UAT-urilor învecinate.
Infrastructura feroviară, propuneri de linii metropolitane „Planul investițional pentru dezvoltarea	Municipiul Sibiu este conectat la rețeaua CFR prin calea ferată magistrală 200, aceasta fiind o parte componentă a Coridorului IV Paneuropean – componentă feroviară, ce asigură legătură între Curtici și Brașov, trecând prin municipiile Deva, Sibiu și Arad.

infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030”	Sunt propuse patru variante de trasee pentru liniile metropolitane: S1 Sibiu: (Avrig (Park&Ride)) – Tălmăciu (P&R) – Veștem - Șelimbăr – Vasile Aron / Broscărie – Sibiu Gara Centrală (P&R) - Turnișor – Cristian (P&R) - Orlat – Săcel – Săliște (P&R) (Sebeș (P&R)) S2 Sibiu: (Cisnădie (P&R)) Șelimbăr – Vasile Aron / Broscărie – Sibiu Gara Centrală (P&R) - Băile Ocna Sibiu (Copșa Mică (P&R)) S3 Sibiu: (Agnita (P&R) Cornățel (P&R) – Mohu - Șelimbăr - Vasile Aron / Broscărie - Sibiu Gara Centrală (P&R) S4 Sibiu: Zona industrială Gușterița (P&R) – Fabrica de cărămidă Wienerberger - Vasile Aron / Broscărie – Sibiu Gara Centrală (P&R) – Aeroport Sibiu (P&R) – Zona industrială Vest (P&R)
--	--

Municipiul Sibiu are o conectivitate la nivelul teritoriului județean foarte bună. Regional și Național, acesta este străbătut de autostrada A1, care face legătură cu Municipiul Sebeș. Ruta A1, predilectă pe direcția Nord-Sud a României, leagă două mari centre economice ale țării noastre, București – Cluj Napoca, localitățile cu populația cea mai numeroasă din țară.

Municipiul dispune și de alte legături importante:

- * DN14 către Mediaș;
- * DN1 sau E68 către Alba-Cluj sau Deva

2. ANALIZA CRITICĂ A SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. Contextul socio-economic și identificarea principalelor zone generatoare de trafic

Cunoașterea aspectelor socio-economice și a tendințelor viitoare în acest domeniu, facilitează estimarea creșterilor de trafic și îmbunătățește prognozarea și pregătirea soluțiilor pentru tendințele pe următorii 10-15 ani.

2.1.1. Contextul socio-economic

În cadrul studiului de circulație, ca studiu de fundamentare, contextul socio-economic existent și preconizat, vizează maparea nivelului actual de dezvoltare economică a localității, precum și identificarea dinamicii activităților care se desfășoară în Municipiul Sibiu, respectiv tendințele viitoare.

Natura socio – economică influențează semnificativ circulația rutieră, atât a persoanelor cât și a mărfurilor.

În funcție de tendințele de dezvoltare ale zonei UAT-ului Municipiului Sibiu, dar și a UAT-urilor din imediata vecinătate, e nevoie să se pregătească trama stradală, în zonele propuse spre dezvoltare, pentru toate tipurile de transport, în așa fel încât să facă față cât mai bine nevoilor actuale și din viitorul apropiat, respectiv perspectiva de dezvoltare observată.

În "varianta finală revizuită a Raportul privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung", Municipiul Sibiu apare pe poziția 14 între cele mai populate 20 de orașe ale României.

Ordine	Oraș	Populație	Ordine	Oraș	Populație
1	București	1.883.425	11	Brăila	180.302
2	Cluj-Napoca	324.576	12	Arad	159.704
3	Timișoara	319.279	13	Pitești	155.383
4	Iași	290.422	14	Sibiu	147.245
5	Constanța	283.872	15	Bacău	144.307
6	Craiova	269.506	16	Târgu Mureș	134.290
7	Brașov	253.200	17	Baia Mare	123.738
8	Galați	249.342	18	Buzău	115.494
9	Ploiești	209.945	19	Botoșani	106.847
10	Oradea	196.367	20	Satu Mare	102.441

Sursa: Recensământul Național din România 2012

Figura 3 – Clasamentul orașelor în funcție de populație¹

¹ Preluat din studiu de fundamentare "Evoluția miscării în teritoriu", realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting, August 2021

Se trage concluzia clară: „Conform datelor Institutului Național de Statistică, Municipiul Sibiu avea o populație stabilă totală de 169.255 locuitori în anul 2017, cu o evoluție negativă în ultimi ani:¹

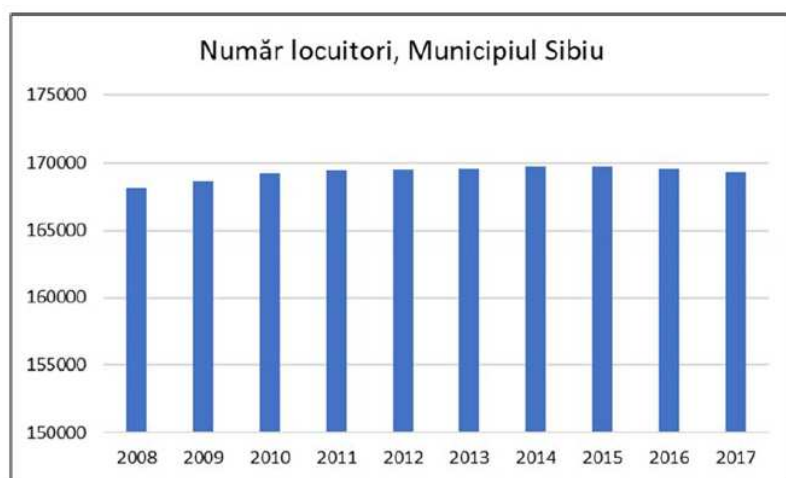


Figura 4 - Număr de locuitori ai Municipiului Sibiu pe perioada 2008 – 2017¹

"Zona periurbană a Mun. Sibiu este alcătuită din orașe – Avrig, Cisnădie, Miercurea Sibiului, Ocna Sibiului, Săliște, Tălmăciu – și comune – Cristian, Orlat, Poplaca, Rășinari, Șelimbăr, Șura Mare, Șura Mică – aflate în proximitatea acestuia și având cu acesta relații tradiționale"², ca urmare legăturile între acestea, căile de comunicații terestre, trebuie păstrate, îmbunătățite și unde este posibil create legături noi, pentru facilitarea conectării localităților.

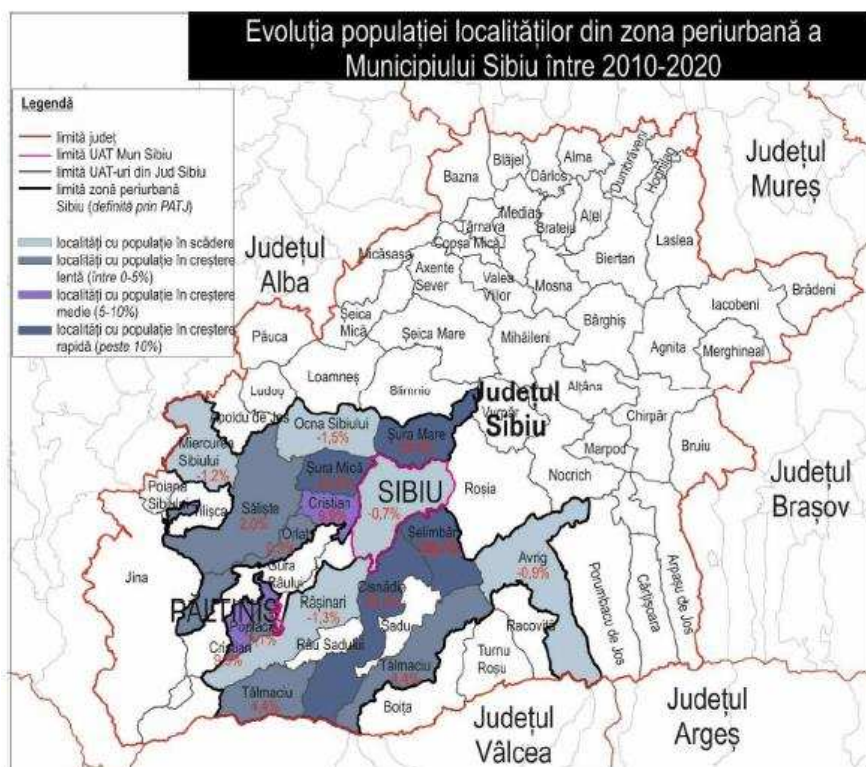
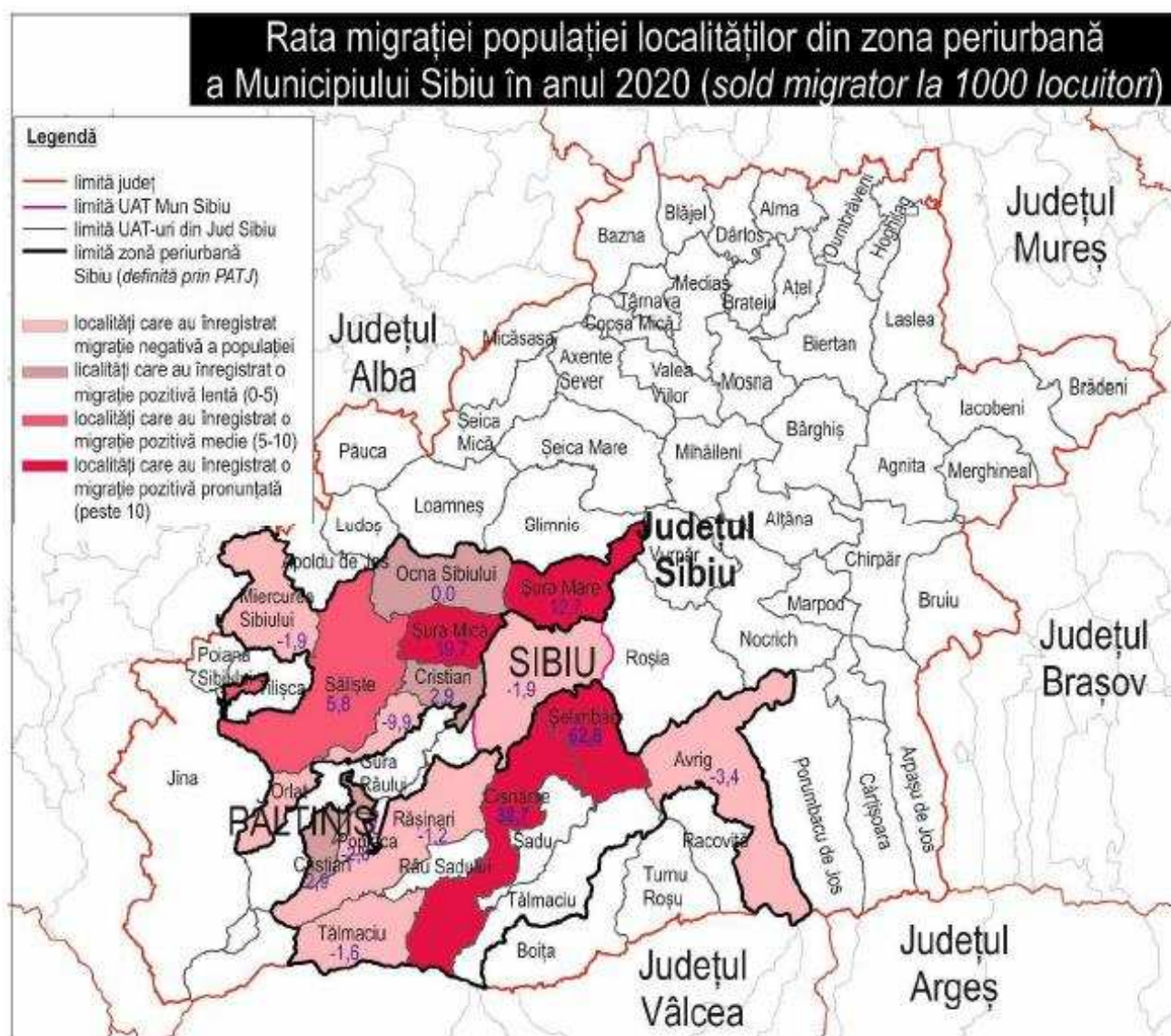


Figura 5. Evoluția populației localităților din zona periurbană a Municipiului Sibiu în perioada 2010-2020

Sursa. Prelucrare proiectant în urma datelor preluate din PATJ Sibiu

² PATJ – SIBIU – ACTUALIZAT – aprobat prin H CJ nr.261/28 noiembrie 2013



Ca o concluzie din cele prezentate anterior se extrag următoarele probleme pe care cetățenii le resimt, legate de circulație:

- Insuficiența locurilor de parcare în municipiu
- Numărul de mașini din localitate – în continuă creștere
- Insuficiența zonelor de agrement / sport
- Infrastructura nemodernizată
- Insuficiența transportului în comun – a legăturilor cu localitățile învecinate

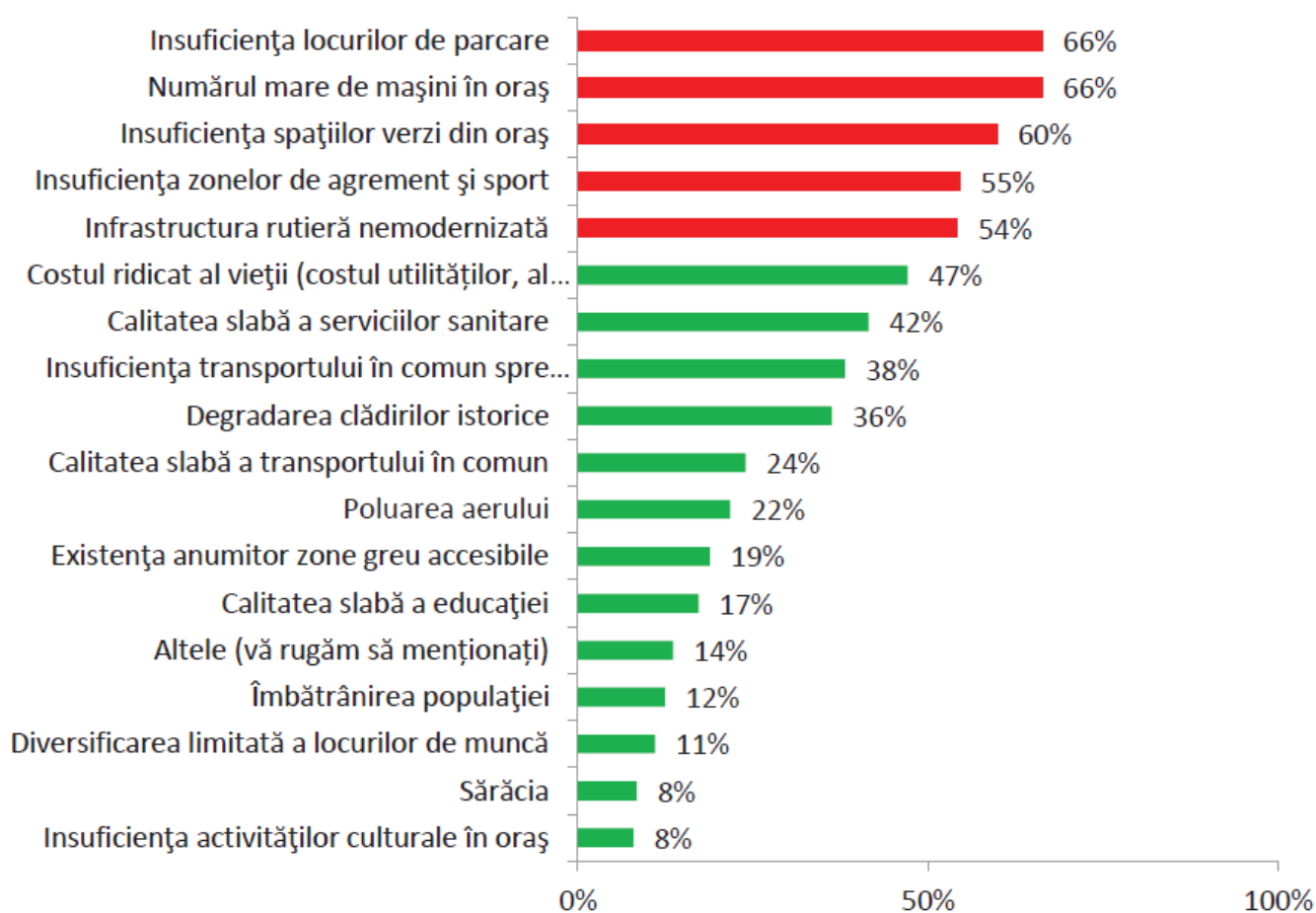


Figura 7 – Probleme semnalate de locuitorii Municipiului Sibiu

Observăm din această diagramă ca 3 din 5 probleme semnalate de locuitori, țin de traficul rutier și implicit de organizarea circulației în municipiu:

- Insuficiența locurilor de parcare – strâns legată de
- Numărul mare de mașini în municipiu
- Infrastructura rutieră nemodernizată;

“Cei mai mulți dintre locuitori văd **insuficiența locurilor de parcare, numărul mare de mașini în oraș**, insuficiența spațiilor verzi, insuficiența zonelor de agrement și sport și **infrastructura rutieră nemodernizată** ca fiind principalele probleme în ceea ce privește viața în municipiul Sibiu. Totodată, numeroși locuitori consideră costul vieții în Municipiul Sibiu foarte ridicat, alături de alte neajunsuri precum ar fi serviciile sanitare de slabă calitate, ineficiența transportului în comun spre localitățile din jurul Municipiului (din zona sa periurbană), degradarea clădirilor istorice sau poluarea.”

Din studiul de fundamentare “Analiza Factorilor interesați, anchete sociale”⁴ se poate vedea în toate graficele realizate de proiectant ca cele mai mari nemulțumiri ale locuitorilor chestionați sunt legate de “fluența traficului rutier”.

Trebuie menționat că problemele semnalate privind infrastructura rutieră nemodernizată se aplică de fapt zonelor marginale ale municipiului, zone în care deja s-au început investițiile prin achiziționarea serviciilor premergătoare execuției.

Toate arterele principale sunt în prezent modernizate, cu rețelele hidroedilitare și iluminatul public aduse la standarde europene.

Se observa o lipsă a spațiilor verzi, în special pe zona arterelor intens circulate, unde de-a lungul timpului a fost mărită zona carosabilă în detrimentul zonelor verzi pentru a se rezolva temporar traficul rutier în continuă creștere odată cu dezvoltarea municipiului.

De asemenea este important de luat în considerare tendințele sau intențiile viitoare ale locuitorilor municipiului, fără a neglija tendința unui procent însemnat de 34.59% din respondenți de a se muta în comunele / orașele vecine Municipiului Sibiu:

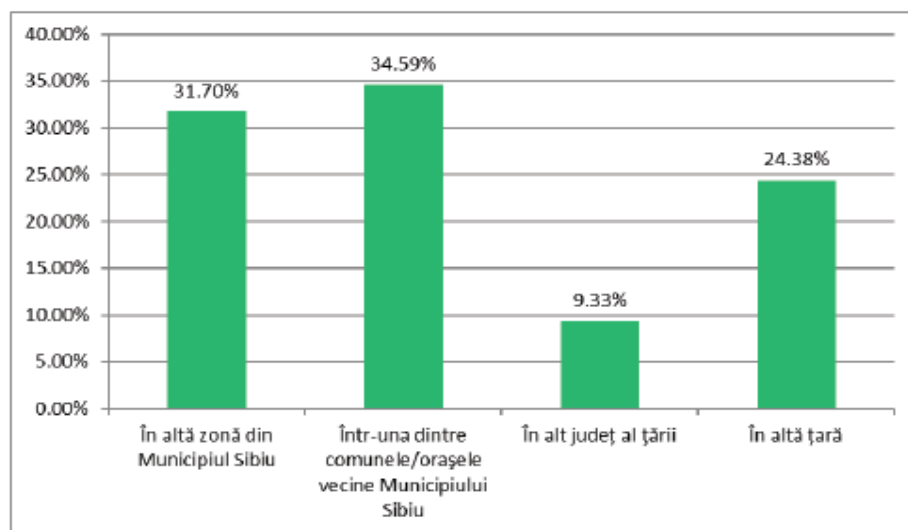


Figura 8 – Zone în care ar dori să se mute respondenții (Sursa: Prelucrare proiectant)

⁴ Studiu de fundamentare “Analiza Factorilor interesați, anchete sociale”, Septembrie 2021, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting

În prezent zona periurbană Municipiului Sibiu este oarecum neglijată din perspectiva legăturilor dintre UAT-uri, infrastructura de transport spre și dinspre municipiu fiind insuficientă pentru fluxul de trafic generat de naveta zilnică a locuitorilor din municipiu și localitățile limitrofe.

Din studiu de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu"⁵ regăsim următoarele informații: *"principalele zone economice ale Municipiului Sibiu sunt localizate dispersat în cadrul teritoriului. Astfel, principalele activități bazate pe turism sunt concentrate în principal în zona centrală, extinzându-se ușor către sud-vestul localității. Pe de altă parte, zona activităților economice (a IMM-urilor și a industriei) se găsesc în principal la periferiile localității, fiind prezente cu precădere înspre Est și Vest.*

Disponerea atracțiilor turistice cu precădere în zona centrală generează numeroase presiuni dinspre exterior. Coroborat cu puternica atractivitate de care beneficiază Municipiul Sibiu în ultimii ani, acest aspect conduce la o scădere a calității locuirii, în special pentru cetățeni. În anul 2019, premurgător Pandemiei de COVID-19, Institutul National de Statistică anunță un total de 415.836 de sosiri în unitățile turistice din Municipiul Sibiu, numărul acestora fiind în continuă creștere începând din anul 2010.

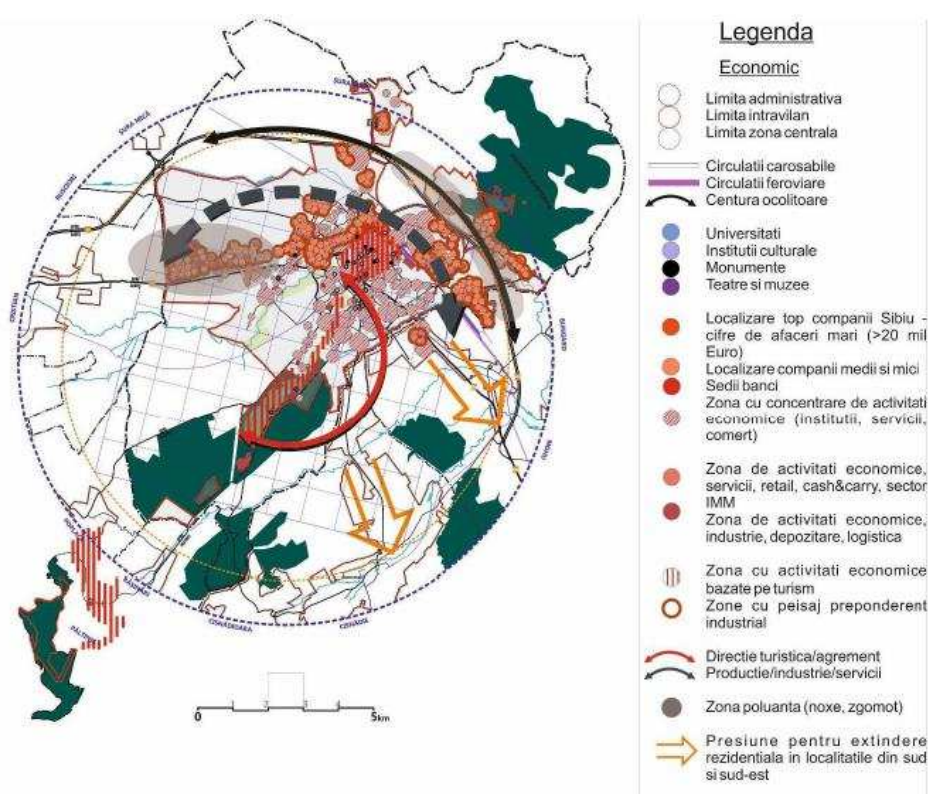


Figura 9 – Localizarea în planul Municipiului Sibiu a principalilor agenți economici (Sursa: Studiu de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu", August 2021, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting)

⁵ Studiu de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu", August 2021, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting

Desigur, în anul 2020 numărul sosirilor în unitățile turistice din Municipiul Sibiu a fost estimat la 169.518, fiind aproape de numărul celor înregistrate în anul 2010.”

Conform site-ului topfirme.ro în 2020 în județul Sibiu primele 21 de firme în funcție de numărul de angajați sunt:

Nr. Crt.	Numele firmei	Localizare	Numărul de angajați
1	SOCIETATEA NATIONAL DE GAZE NATURALE ROMGAZ SA	MEDIAȘ	5531 angajați
2	SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT GAZE NATURALE TRANSGAZ SA	MEDIAȘ	4153 angajați
3	CONTINENTAL AUTOMOTIVE SYSTEMS SRL	SIBIU	3718 angajați
4	FAURECIA ROMÂNIA SRL	TĂLMACIU	2423 angajați
5	MARQUARDT SCHALTSYSTEME SCS	SIBIU	2306 angajați
6	COMPA SA	SIBIU	1495 angajați
7	KROMBERG & SCHUBERT ROMÂNIA ME SRL	MEDIAȘ	1291 angajați
8	SIMEA SIBIU SRL	SIBIU	1133 angajați
9	GRUPO ANTOLIN SIBIU SRL	SIBIU	1060 angajați
10	THYSSENKRUPP BILSTEIN SA	SIBIU	1018 angajați
11	SOMAREST SRL	CISNĂDIE	1011 angajați
12	NTN-SNR RULMENȚI SRL	SIBIU	918 angajați
13	EMAILUL SA	MEDIAȘ	791 angajați
14	HARTING RO AUTOMOTIVE SRL	SIBIU	735 angajați
15	APĂ CANAL SIBIU SA	SIBIU	708 angajați
16	AZETS INSIGHT SRL	SIBIU	691 angajați
17	SCANDIA FOOD SRL	SIBIU	682 angajați
18	CICLOPS SECURITY SRL	SIBIU	622 angajați
19	JAEGGI INDUSTRIES SRL	CRISTIAN	602 angajați
20	HARTING ROMÂNIA MANUFACTURING SCS	SIBIU	536 angajați
21	ROMEL D ROMÂNIA SRL	MEDIAȘ	536 angajați

Figura 10 – Localizarea posibilelor principale puncte de destinație a populației (Sursa: Studiu de fundamenteare "Evoluția mișcării în teritoriu", August 2021, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting)

Ce e mult mai important legat de aceste informații e numărul de navetiști și locul din care aceștia vin:

- COMPA SA – 1495 angajați din care 30 sunt navetiști
- AZETS INSIGHT SRL – 691 angajați din care 150 sunt navetiști
- SCANDIA FOOD SRL – 682 angajați din care 650 sunt navetiști

Conform răspunsurilor primite în cadrul anchetei menționate anterior, topul principalelor localități din care se deplasează angajații care fac naveta este ocupat de localitățile Cisnădie și Șeica Mare.”

Distribuția spațială a zonelor de comerț, a celor de locuință și a industriilor, scoate în evidență migrarea locuitorilor în prima parte a zilei din “zonele dormitor” spre cele de muncă / învățământ și invers, respectiv staționarea în a doua parte a zilei în zonele de comerț și relaxare.

Principalele fluxuri de deplasare prezentate și în Studiul de fundamentare „Evoluția mișcării în teritoriu”, amintit anterior, relevă faptul că mare parte din traficul privat se face folosind rutele principale de traversare a municipiului pe direcția Sud-Est spre Nord-Vest.

În plus, se poate observa cu ușurință că în perioadele de activitate a unităților școlare apare o aglomerare a traficului urban la orele de vârf datorită părinților care preferă să-și ducă copii la școală cu vehiculele private, alternativa transportului în comun fiind considerată de mulți ca fiind nesigură, mai ales pentru elevii de gimnaziu.

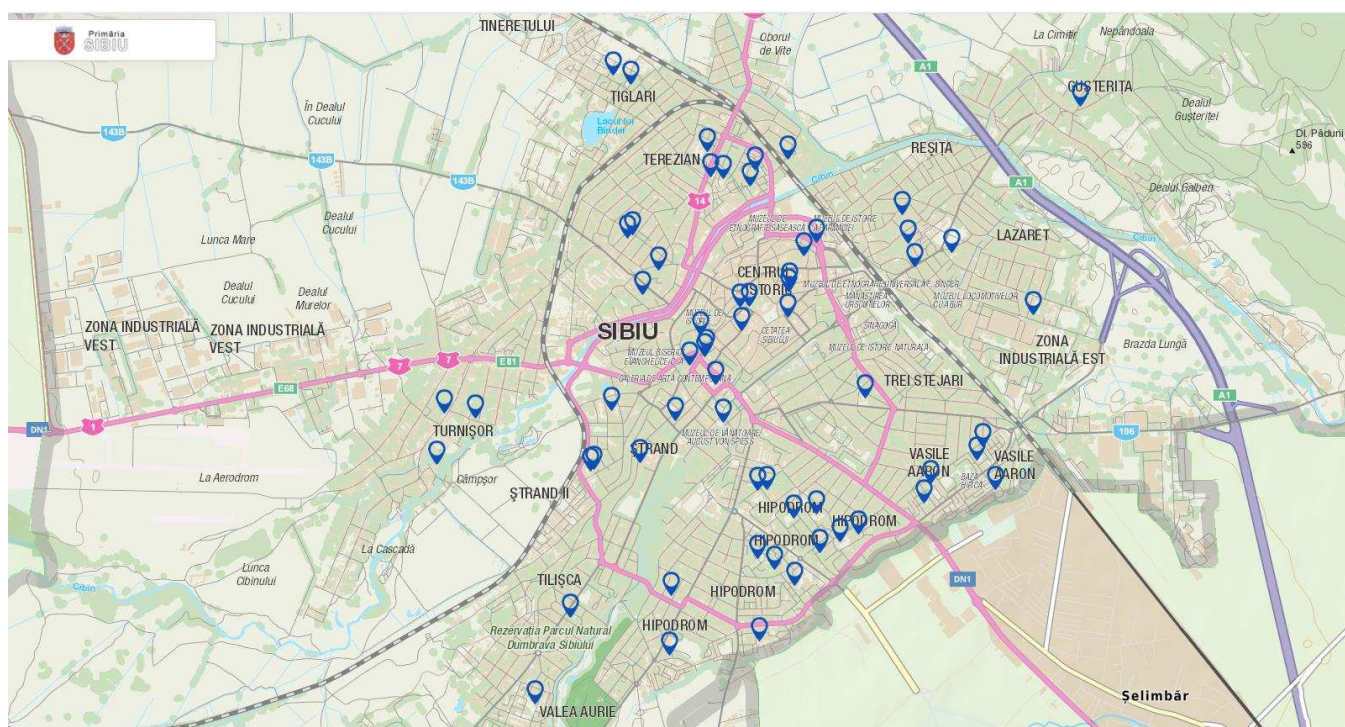


Figura 11- Instituții de învățământ preșcolare și școlare de stat⁶:

⁶ Distribuția instituțiilor de învățământ preșcolare și școlare de stat, Decembrie 2021, Sursa: <https://sibiu-city.map2web.eu/#>

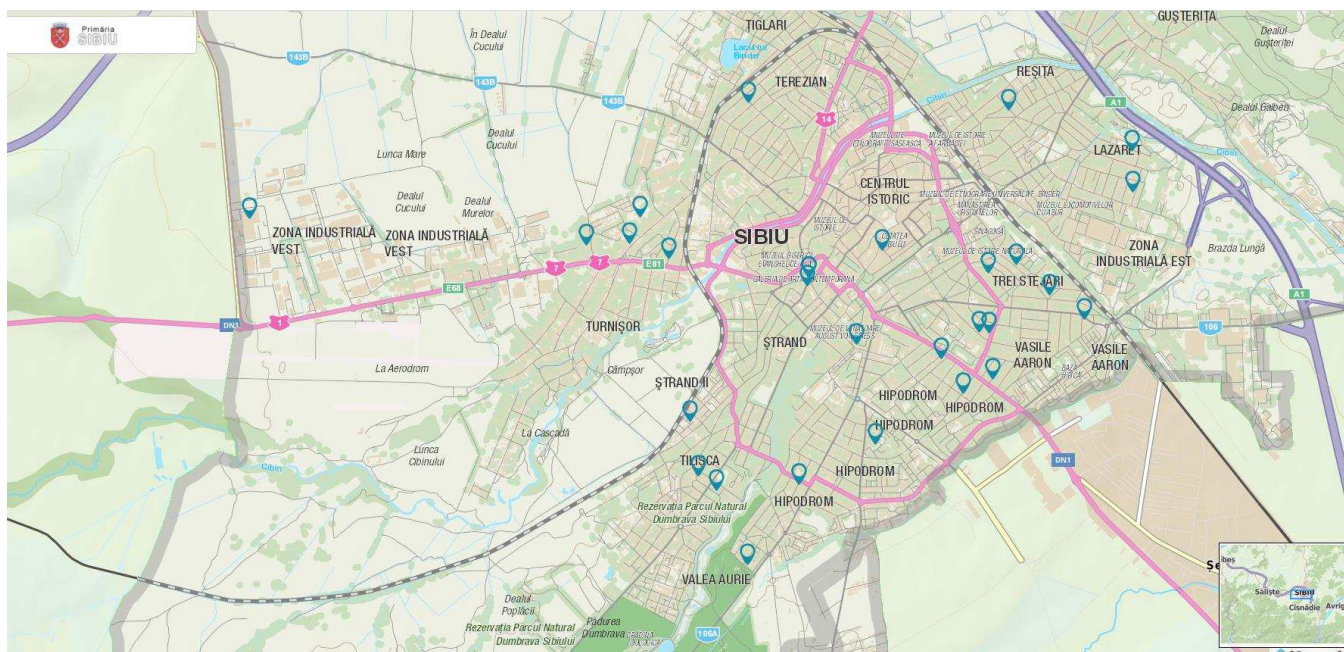


Figura 12- Instituții de învățământ prescolar și școlare private ⁷:

Din imaginile prezentate anterior reiese faptul că instituțiile de învățământ de stat sau private sunt concentrate în zonele dezvoltate până în anul 2000.

Extinderea zonei de intravilan cu zone rezidențiale aflate în afara zonelor de influență a instituțiilor de învățământ existente, fără crearea unor noi, a dus inevitabil la aglomerarea suplimentară a traficului din municipiu.

Problemele din sistemul de circulații al Municipiului Sibiu se datorează și modului inegal în care s-a dezvoltat municipiul și zonele limitrofe acestuia în ultimii ani, generând dezechilibre economice, sociale și de cadru construit, fapt evidențiat și în studiului de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu"⁸

Municipiul Sibiu beneficiază de o accesibilitate rutieră, feroviară și aeriană ridicată, fapt ce facilitează și ajută la evoluția și dezvoltarea din perspectivă economică, crescându-i atractivitatea în plan județean, regional și chiar național și internațional. Zona Industrială Vest a fost amplasată între Autostrada A1 și aeroport.

Principalul sector economic al municipiului este cel turistic, Sibiu bucurându-se de o creștere constantă a numărului de turiști în ultimii 10 ani (excepție face anul 2020, marcat de pandemia de COVID-19). Un alt sector important este cel industrial, iar în acest sens, municipiul beneficiază de prezența a două mari zone industriale, situate în partea de vest și respectiv în partea de est a intravilanului localității.

⁷ Distribuția instituțiilor de învățământ preșcolar și școlare private, Decembrie 2021, Sursa: <https://sibiu-city.map2web.eu/#>

⁸ Studiu de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu", August 2021, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting

2.1.2. Distribuția spațială a zonelor cu densitate ridicată a locuirii

Conform datelor primite de la beneficiar, există următoarea situație a numărului de locuitori pe zonele principale ale Municipiului Sibiu:

Alfabetic:

ZONA / CARTIER	NR. LOCUITORI
BROSCARIE	4434
CENTRU	15440
DUMBRAVII	7146
GARA	2908
GUSTERITA	4257
HIPODROM I	3361
HIPODROM II	3337
HIPODROM III	18642
HIPODROM IV	4109
LAZARET	8570
LUPENI	6406
MARMELADA	1090
POPLACII	4656
STRAND I	9094
STRAND II	3433
TEREZIAN	20250
TIGLARI	1986
TILISCA	880
TINERETULUI	966
TREI STEJARI	5709
TURNISOR	10517
VALEA AURIE	6585
VASILE AARON	15942
VETERANI	198
VIILE SIBIULUI	639
ZONA ARHITECTILOR	104
ZONA CAII SURII MICI	1799
ZONA G-RAL VASILE MILEA	6671

In ordine descrescătoare:

ZONA / CARTIER	NR. LOCUITORI
TEREZIAN	20250
HIPODROM III	18642
VASILE AARON	15942
CENTRU	15440
TURNISOR	10517
STRAND I	9094
LAZARET	8570
DUMBRAVII	7146
ZONA G-RAL VASILE MILEA	6671
VALEA AURIE	6585
LUPENI	6406
TREI STEJARI	5709
POPLACII	4656
BROSCARIE	4434
GUSTERITA	4257
HIPODROM IV	4109
STRAND II	3433
HIPODROM I	3361
HIPODROM II	3337
GARA	2908
TIGLARI	1986
ZONA CAII SURII MICI	1799
MARMELADA	1090
TINERETULUI	966
TILISCA	880
VIILE SIBIULUI	639
VETERANI	198
ZONA ARHITECTILOR	104

Din datele de la Institutul National de Statistica și baza de date Tempo OnLine folosite în Strategia integrată de dezvoltare urbana durabilă a Municipiului Sibiu|2023", în localitatea Sibiu sunt 1273 persoane/ km², valoare situata puțin sub media națională de 1288 persoane/ km². In raport cu suprafața intravilană a municipiului, acesta are o densitate de 3480 persoane / km², iar spațial, se observă o densitate ridicată a populației în zona de sud-vest a acesteia.

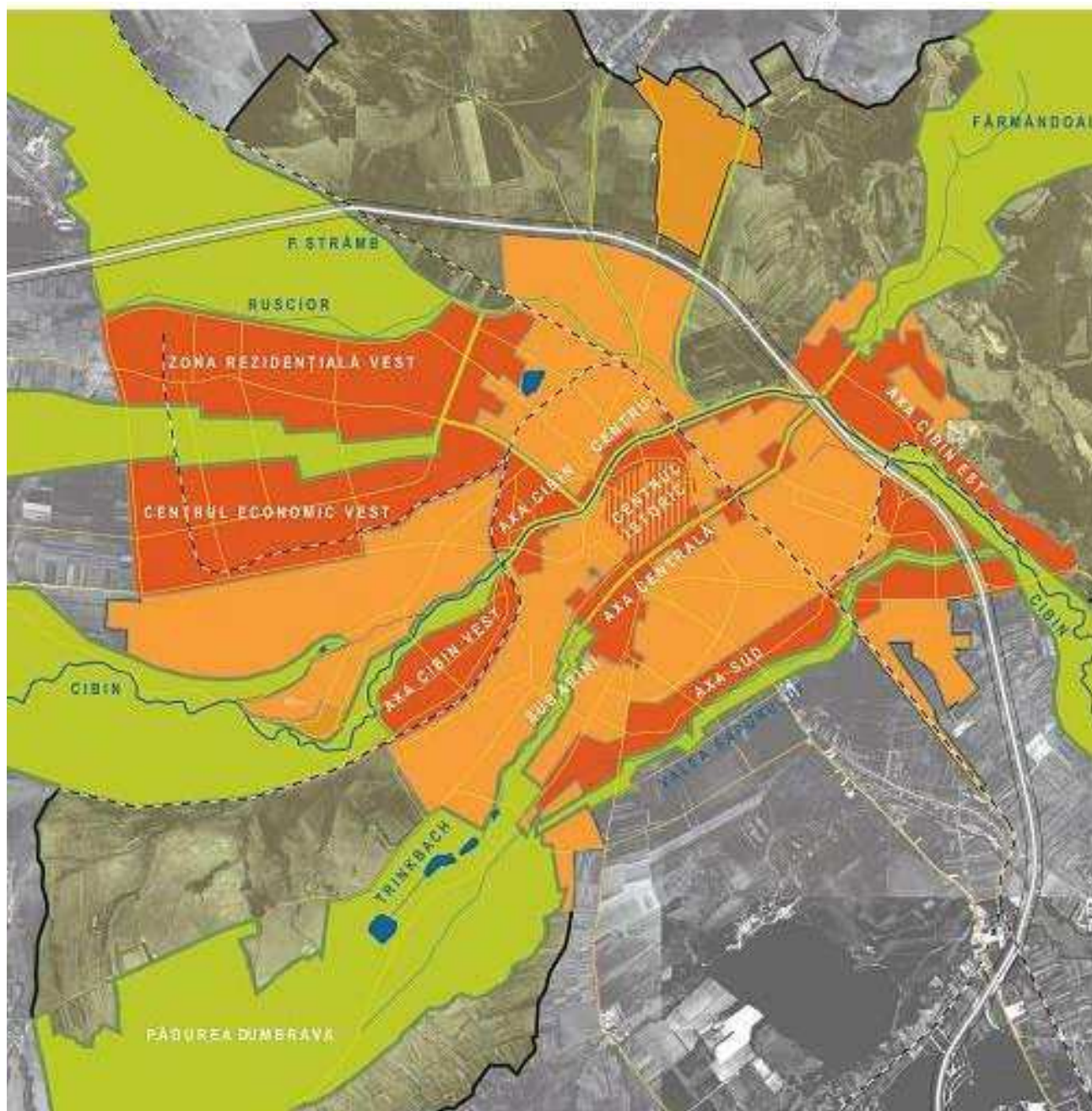


Figura 13 - Axe și zone de dezvoltare propuse prin PUG Municipiul Sibiu 2011 (sursa : PUG Municipiul Sibiu 2011 citat de PMUD Municipiul Sibiu, p. 34)

Din datele prezentate în "Studiu de fundamentare – Fondul construit și locuirea" am preluat situația zonelor de locuit și evoluția locuințelor și dinamica acestora din anul 2001 până în prezent, cu date efective preluate de la INSSE, Tempo-online, accesată în martie 2021, se observă o creștere de 14.27% în anul 2011, față de anul 2001, respectiv 21.51% în anul 2019 față de anul 2001 și dezvoltarea zonelor de locuință este în continua creștere.

	Locuințe 2001 (nr)	Locuințe 2011 (nr)	Locuințe 2019 (nr)	Dinamica 2011-2001 (nr)	Variație %	Dinamica 2019-2001 (nr)	Variație %
Municipiul Sibiu	57628	65850	70025	8222	+14,27%	12397	+21,51%
Total județ	156936	171199	187168	14263	+9,09%	30232	+19,26%
Pondere stoc municipiu/ județ	36,72%	38,46%	37,41%	57,65%	-	41,01%	-

Municipiul Sibiu este împărțit în funcție de utilitate, în următoarele zone:

- **Zone industriale**

- Zona industrială vest
- Zona industrială est

- **Zona de locuit – cartierele municipiului Sibiu**

- Broscărie
- Centru
- Dumbrăvii
- Gara
- Gușterița
- Hipodrom I, II, III, IV
- Lazaret
- Lupeni
- Marmelada
- Poplăcii
- Ștrand I, II
- Terezian
- Țiglari
- Tilișca
- Tineretului
- Trei Stejari
- Turnișor
- Valea Aurie
- Vasile Aaron
- Veterani
- Viile Sibiului
- Zona Căii Surii Mici
- Zona G-ral Vasile Milea

Figura 14 – Principalele atracții turistice în Mun. Sibiu, Decembrie 2021 (sursa : <https://sibiu-city.map2web.eu/>)

Zone turistice și de agrement

- Baia Populara Sibiu
- Biserica Evanghelică C.A.
- Biserica Romano-Catolică "Sf. Treime"
- Casa Artelor
- Casa Luxemburg
- Catedrala Ortodoxă "Sfântă Treime"
- Colegiul Național "Samuel von Brukenthal"
- Grădina Zoologică
- Muzeul Astra
- Muzeul Brukenthal
- Parcul Sub Arini
- Piața Friedrich Schiller
- Piața Huet
- Piața Mare
- Piața Mica
- Podul Minciunilor
- Strada Nicolae Bălcescu
- Turnul Archebuzierilor
- Turnul Dulgherilor
- Turnul Gros
- Turnul Olarilor
- Turnul Scărilor
- Turnul Sfatului
- Zidul de pe Strada Cetății



Zone verzi – parcuri

- Parcul Sub Arini
- Parcul Astra
- Parcul Cetății
- Parcul Darwin
- Parcul Maria Tereza
- Parcul Tineretului
- Parcul Ștrand
- Parcul Piața Cluj
- Parcul Sub Arini
- Parcul Terezian
- Parcul Piața Cluj
- Parcul Petőfi Sandor
- Parcul Tițeica
- Zona verde Casa de Cultura a Sindicatelor
- Zona verde strada Nicovalei
- Zona verde Piața Schiller
- Zona verde Sub Maternitate
- Zona verde sub Zidul Cetății
- Zona verde Piața Unirii
- Zona verde Valul de Pământ

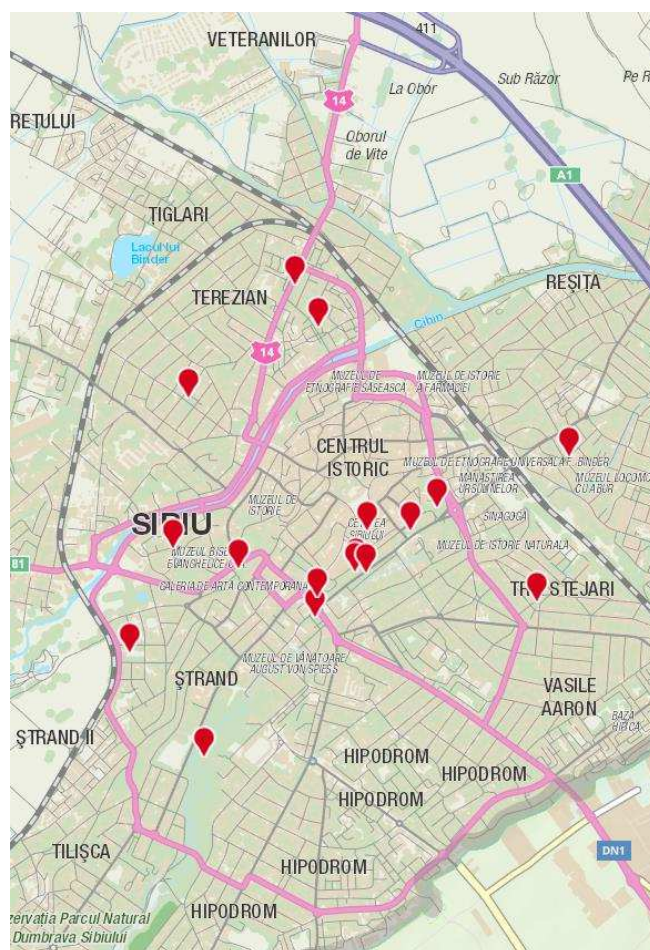


Figura 15 – Parcuri și zone verzi în Mun. Sibiu,
Decembrie 2021 (sursa : <https://sibiu-city.map2web.eu/>)

Din zonele cu funcțiune preponderent rezidențială din municipiul Sibiu, densitatea cea mai mare se găsește în cartierele rezidențiale de locuințe colective construite în perioada 1960-1980. Concentrarea acestora este preponderent în partea de sud-est a municipiului (Cartierele Hipodrom, Vasile Aaron), zone cu o densitate a locuirii de 200-320 loc./km², zone în care se regăsește de asemenea și regimul cel mai înalt de înălțime și cel mai ridicat coeficient de utilizare a terenului.

Deși conform Studiului privind Echipamentele Publice Urbane aceste zone sunt bine și mediu deservite cu funcțiuni de cartier (învățământ, sănătate, comerț, cult) ele sunt totuși mari generatoare de trafic datorita deplasării către locul de muncă și lipsei unor funcțiuni de genul celor culturale, loisir și sportive.

Alte zone cu densitate mare dar amplasate mai dispersat în municipiu sunt cartierele Ștrand (200 loc/km²), Valea Aurie(270 loc./km²), Vasile Milea (150 loc./km²). În afara de cartierul Vasile Milea și Ștrand, celelalte cartiere sunt slab deservite de dotări publice.

Alte zone de locuințe individuale sau în mixt cu locuințe colective mici sau semi colective deși au o densitate a locuirii până în 100 de locuitori/km² sunt totuși generatoare de trafic datorită lipsei dotărilor publice precum și a accesului la distanțe mai mari la transportul în comun.

Zona Centrală se găsește și ea printre zonele rezidențiale importante, cu o densitate de locuitori pe hectar de aproximativ 70 loc/km² și adăpostind aproape 10% din populația totală a Sibiului. Aici există însă și o mixitate foarte mare de funcțiuni iar modul de locuire și conformare a zonei precum și asigurarea multor servicii în vecinătate a dus la un grad de motorizare destul de scăzut în comparație cu restul zonelor din municipiu.

Odată cu dezvoltarea economică a Municipiului Sibiu, au apărut și așa numitele „zone dormitor”, identificate ca zone rezidențiale pe raza comunelor adiacente municipiului.

Dintre acestea se remarcă zone cu densitate mare a locuirii, constituite majoritar din locuințe colective de dimensiuni mici și medii la limita cu orașul Cisnădie (densitate de cca 350-450 loc./ha) și la limita cu comuna Șelimbăr (densitate de cca 500-650 loc./ha).⁹

Celelalte zone rezidențiale mai importante învecinate Sibiului – în Cisnădie spre zona pâraului Seviș, în Șelimbăr între DN1 și Calea ferată, în Șura Mare, Șura Mica și Cristian au o densitate a locuirii mai mică decât cifrele specificate mai sus, fiind alcătuite din zone de locuințe individuale sau mix de locuințe individuale și locuințe colective mici. În afară de cartierele noi și zonele cu construcții mai vechi de 20 de ani – vetrele satelor – din primul inel de localități din jurul Sibiului s-au transformat în zone rezidențiale pentru navetiști datorită distanței apropiate față de municipiu și de locul de muncă.

⁹ Plan de Mobilitate Urbană Durabilă – 2016-2030 pentru Municipiul Sibiu

2.1.3. Distribuția spațială a generatorilor de trafic (centre de interes)

Identificarea principalelor funcțiuni ale localității – actuale, constituite – care atrag fluxuri de trafic (generatorii de trafic) precum și zonele cu viitoare reglementări urbanistice prin care se permite dezvoltarea unor funcțiuni de comerț-servicii reprezintă primul pas.

S-au identificat zonele din Municipiul Sibiu care se consideră generatori / atractori de trafic, luând în considerare următoarele funcțiuni și intervalele orare în care se exercită presiuni în trafic:

1. Între orele 7:00 – 9:00 se generează un trafic masiv dinspre cartierele de locuințe și zonele tip „dormitor” limitrofe municipiului spre unitățile de servicii publice sau private, administrative și instituțiile de învățământ din zona centrală a localității, completat de traficul generat de cei care se deplasează spre marii angajatori din Zona Industrială Vest.
În intervalul 17:00 – 19:00 sensul traficului majoritar își schimbă sensul dinspre zonele industriale și de servicii spre cartierele de locuit.
2. Între orele 9:00 – 10:00, respectiv după ora 18:00 sunt relevante și zonele comerciale și de servicii ca atractori importanți de trafic, datorită intervalelor de timp care se suprapun acestea influențează major traficul din municipiu
3. Zona centrală a municipiului este generatoare constantă de trafic pe timpul zilei, atât datorită atracțiilor turistice, cât și funcțiunilor de interes municipal, aici fiind concentrate principalele instituții publice și de învățământ.

Trebuie luat în considerare modul în care se deplasează populația între aceste intervale, de obicei fiind unul mixt, utilizându-se atât automobilul personal cât și transportul în comun și deplasările pietonale sau cu biciclete.

Tot în categoria a 3-a trebuie luate în considerare zonele turistice și de agrement ca zone ce atrag traficul, în special în afara intervalului 8:00 – 16:00 și la sfârșitul de săptămână.

Instituțiile culturale și religioase atrag deplasări ocazionale, care se suprapun peste categoria 1 și 2.

Municipiul are multe zone tip atractori de trafic – adică centre mari de comerț (mall-ul din zona gării, mall-ul din UAT Șelimbăr, magazinele mari tip LIDL, Hornbach, Dedeman). Acest tip de atractori aduc trafic și în timpul zilei – în special în week-end, dar mai ales la sfârșitul programului, având un rol important în generarea fluxurilor. E important de luat în considerare ca majoritatea deplasărilor spre acești poli se face cu autoturismul propriu și prea puțin cu transportul în comun sau alte soluții alternative.

Piețele alimentare (Cibin, Rahova, Semaforului) și magazinele de cartier au un tipic aparte, ele fiind atractori de trafic care, în cea mai mare parte reduce traficul, locuitorul având acces la ele în apropierea locuinței, lucru care-l poate determina să renunțe la călătorii de lungă durată, prin ambuteiaje, dacă are o sursă a necesităților lui în imediata apropiere.

Din prezentarea procentuală a străzilor în funcție de numărul de benzi se regăsește în PMUD 2016-2030, următoarea informație:



Figura 17 – Procentul străzilor în funcție de numărul de benzi de circulație, la nivelul Mun. Sibiu, Decembrie 2021 (sursa : PMUD 2016-2030, Figura 76)

După cum se observă, sunt foarte puține străzi cu trei sau mai multe benzi, de fapt este un singur sector – pe strada Șaguna care îndeplinește acest criteriu, în rest, lărgirea la trei benzi se face doar în apropierea intersecțiilor, pentru redistribuirea traficului.

Creșterea fluidității în trafic s-a obținut până acum prin mărirea numărului de benzi. Această soluție ajută la îmbunătățirea caracteristicilor fluxului doar pe o perioadă limitată de timp – până la momentul în care mai mulți utilizatori vor folosi acel sector cu mașina personală (tocmai fiindcă a devenit mai facil de circulat), moment după care se va ajunge din nou la situația inițială – ca raport între capacitate/flux. Mărirea capacității de circulație în localitate este un principiu care contribuie la creșterea utilizării autoturismului personal.

Această paradigmă nu a rezistat testului timpului, deoarece se califică doar ca o soluție temporară până la mărirea numărului de autovehicule și ajungerea din nou la saturație.

2.1.4. Zone în proces de extindere/evoluție a țesutului urban

Primul pas în estimarea evoluției țesutului urban îl constituie identificarea zonelor de locuire, pentru a înțelege relațiile spațiale de mișcare în cadrul localității. Localizarea lor și identificarea principalelor zone funcționale (generatori / atractori de trafic) conduc ulterior la determinarea celor mai utilizate direcții și artere pentru deplasarea în municipiu, dar și între municipiu și UAT-urile din vecinătate.

Zonele de locuire vechi sunt compuse spre centrul localității din case individuale sau grupate cu curte comuna și pe măsură ce distanța față de centrul localității sau a cartierelor vechi crește, se mărește și înălțimea clădirilor permise a fi construite și densitatea lor, existând multe zone cu locuințe colective, atât pe ambele părți ale bulevardelor sau străzilor principale cât și dezvoltări de comunități laterale acestora – dezvoltări imobiliare de locuințe – cu preponderență ca zone de locuit.

Pe baza PUG 2011 în majoritatea zonelor de locuințe colective construite până în anii `90 nu au fost posibile intervenții prin construirea de noi imobile sau supraetajarea celor existente. Lotizările de locuințe individuale/ semi colective și-au păstrat de asemenea caracterul, cu excepția câtorva artere unde a fost propusă densificarea prin posibilitatea construirii de locuințe colective mici la străzile principale. Astfel, în zonele constituite nu au fost realizate schimbări de anvergură (în schimbarea modului de construire, a densității construcțiilor sau a schimbărilor majore funcționale) și nici nu sunt prevăzute a se realiza în viitor.

Zone rezidențiale generatoare de trafic, dar nu de anvergură foarte mare, sunt ansamblurile de locuințe colective realizate prin reconversia fostelor zone industriale (Balanța, Arsenal, cartier Kogălniceanu, etc)

Zone de servicii/ producție în continuă dezvoltare este Zona Industrială Vest, una dintre principalele destinații către locul de muncă din Sibiu.

Dintre zonele rezidențiale în curs de dezvoltare și reglementare finală a circulațiilor sunt zonele Țiglarilor, Veterani, Preot Bacca, Turnișor – zona Zăvoi. Aceste zone vor fi alcătuite din locuințe individuale, colective sau un mix între acestea, cu o densitate medie de locuitori/ha, cu zone verzi și de agrement în apropiere. Printr-o reglementare atentă, prin mixitatea funcțiunilor, asigurarea echipamentelor publice precum și prin finalizarea traseelor de circulație acolo unde este necesar, aceste zone pot avea un impact cât mai mic, dacă nu benefic, asupra mobilității la nivelul municipiului.

Principalele zone rezidențiale care în momentul de față sunt în curs de urbanizare și care sunt introduse în intravilan încă din PUG 2011 sunt Calea Șurii Mici și Cartierul Câmpșor.

Aceste zone au un mare potențial, o suprafață întinsă și oferă principala posibilitate de extindere în viitor a municipiului.

PUZ-urile aprobate în ultimii ani sunt prezentate grafic prin inserarea lor în planșa DR-01.

Fiecare dintre aceste două zone au în curs de implementare o investiție publică majoră – Centrul de agrement în zona Câmpșor și Spitalul Județean pe Calea Șurii Mici, zone care pot fi mari generatoare de trafic dar care au și posibilitatea de a susține un hub de mobilitate și transport care să deservească de asemenea și zona rezidențială care se va dezvolta în jurul acestora.

2.2. Caracterizarea sistemului de circulații

Străzile din cadrul Municipiului Sibiu sunt prezentate în cadrul părții desenate, în planșa nr. DR-03 – Rețeaua stradală existentă a municipiului Sibiu, pe care s-au poziționat și PUZ-urile aprobate până la această dată. Astfel, se poate avea în vedere arealul dezvoltat și zonele în care se mai poate interveni.

Tipurile de străzi, amenajarea lor în plan și clasificări sunt detaliate în fișele anexă la prezentul studiu.

2.2.1. Relații de circulație ale Municipiului Sibiu în contextul spațial al AFU Sibiu

Accesibilitatea rutieră este asigurată de traseul Coridorului Paneuropean IV: Nădlac – Constanța, Municipiul Sibiu având totodată o centură ocolitoare în partea sa Nordică, parte a Autostrăzii A1 ce leagă două nuclee economice importante: Municipiile Cluj- Napoca și Brașov.

În consecință, atractivitatea sa sporită alături de arterele de legătură importante ce se concentrează în special pe direcția Sud- Est către Nord- Vest determină o accesibilitate redusă în plan local, pentru cartierele rezidențiale situate în partea de Sud-Est ale municipiului.

Municipiul Sibiu face parte din Regiunea de Dezvoltare Centru. Aceasta beneficiază de o poziționare favorabilă, județul Sibiu dispunând de o rețea de drumuri publice care conferă o deschidere internă și internațională. Poziția geografică a județului, în centrul țării, face ca din acest punct să fie mult mai facil să se ajungă în orice parte a României.

Principalele căi rutiere naționale care străbat Regiunea Centru și care facilitează legăturile internaționale sunt:

- Coridorul IV Pan-European - Frontiera Nădlac-Arad-Deva-Sibiu-Pitești-București
- E 60 Frontiera Borș-Cluj Napoca-Târgu Mureș-Brașov-Ploiești-București – Slobozia -Constanța
- E 60 Frontiera Borș-Cluj Napoca-Târgu Mureș-Brașov-Ploiești-București – Slobozia -Constanța
- E 68 Frontiera Nădlac-Arad - Deva-Sebeș-Sibiu- Brașov
- E 81 Frontiera Giurgiu-București-Pitești-Sibiu-Cluj Napoca- Satu Mare- P. Frontiera Halmeu.
- E 574 Pitești -Brașov-Bacău

Județul Sibiu, ocupă:

- * locul 4 în ceea ce privește lungimea drumurilor publice;
- * locul 5 în ceea ce privește lungimea drumurilor naționale care-l străbat;
- * locul 4 în ceea ce privește lungimea drumurilor locale, județene și comunale;

În județ există:

- 6 drumuri naționale (DN1/E68, DN7/E81, DN7C, DN14, DN14A și DN14B);
- 51 drumuri județene;
- 72 drumuri comunale;

Municipiul Sibiu este străbătut de 3 drumuri naționale (DN1, DN7, DN14).

Drumurile naționale de pe teritoriul județului Sibiu sunt modernizate pe toată lungimea, însă cele județene sau comunale sunt în curs de modernizare, făcându-se intervenții doar pe 55 de km din 1342 km lungimea totală.

Astfel, drumurile județene și comunale nu asigură o suprafață de rulare pentru desfășurarea traficului în condiții corespunzătoare de siguranță și confort atât a traficului de calatori cat și la cel de marfă.

O problema importantă la drumurile județene și comunale o constituie starea podurilor și podețelor care au probleme tehnice din lipsa întreținerilor, fiind necorespunzătoare cerințelor de capacitate portantă aferentă clasei de încărcare E sau a traficului actual.

Rețeaua de străzi a Municipiului Sibiu este dispusă radial-concentric cu câteva trasee care străbat localitatea, străzile acestor trasee fiind descrise mai detaliat în fișele acestui studiu:

Direcția Vest (Cluj – Napoca) – Est (Brașov):

- Drumul european E68 -> Șoseaua Alba Iulia -> strada Șaguna -> strada banatului -> Piața Unirii -> strada General Vasile Milea -> Șelimbăr -> Drumul european E68
- Cu devierea de pe zona centrala: drumul european E68 -> șoseaua Alba Iulia -> Strada Cristianului -> strada Maramureșului - > strada Avrig - > strada Rahovei -> Șelimbăr -> E68
- Cu deviere pe strada Malului -> zona Gării -> Strada Semaforului

Ultimele doua trasee, sunt de fapt traseele folosite pentru trafic greu înainte de darea în folosință a autostrăzii A1, străzile componente având o zestre însemnată, fiind dimensionate și reabilite pentru traficul perioadei.

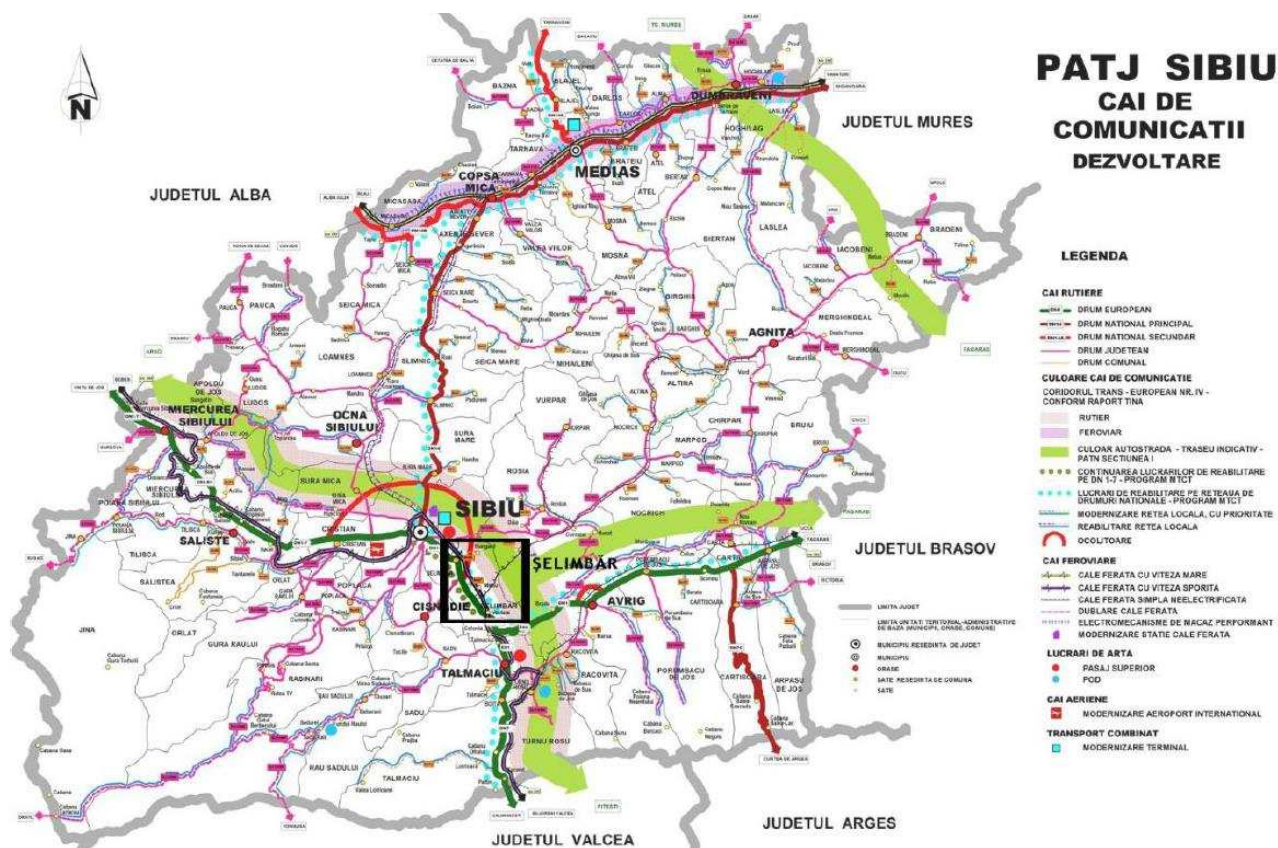


Figura 18 – Căi de comunicație și perspective de dezvoltare la nivelul județului Sibiu, Decembrie 2021

(sursa : PATJ- Plan de Amenajare a Teritoriului Județean Sibiu – SIBIU – ACTUALIZAT – aprobat prin HCJ nr.261/28 noiembrie 2013)

Dirrecția Nord (Sura Mare) – sud (Cisnădie / Poplaca)

Intersecția dintre E81(A1) cu DN14 -> Calea Șurii Mari -> strada Lungă -> strada Malului/strada Metalurgiștilor -> strada Maramureșului -> strada Cristian cu separarea lor spre Orașul Cisnădie sau Comuna Poplaca prin strada Avrigh -> Calea Dumbrăvii -> DJ 106 A, respectiv strada Calea Poplăcii -> DJ 106 R.

Se observă o legătură între localitățile Șelimbăr, Șura Mare, Șura Mică, Săliște prin Autostrada A1, respectiv Șelimbăr – Sibiu – Cristian – Săliște prin drumul național DN1.

În același timp, se constată lipsa unei legături importante (DN sau autostradă) între localitățile Cisnădie, Rășinari, Poplaca, Gura Râului și Cristian, adică pe zona sudică a Municipiului Sibiu.



Figura 19 – Trasee de legătura ale Mun. Sibiu cu teritoriul învecinat,
(sursa : <https://sibiu-city.map2web.eu/> , Decembrie 2021)

Conectivitatea cu UAT-urile vecine se realizează prin străzile principale existente, pe dezvoltarea drumurilor naționale sau județene și cu majoritatea UAT-urilor exista o singura conexiune. Aceste legături sunt continue și se observă ca pe traseul lor există areale cu potențial de dezvoltare.

2.2.2. Configuratia spațială a sistemului de străzi

Structura actuală a tramei stradale a municipiului Sibiu prezintă o dezvoltare preponderent radială, compusă în mare parte din străzi colectoare și străzi de folosință locală, cele colectoare fiind preponderente pe traseele ce traversează localitatea, fac legături între cartiere sau deservesc cartierele pe una sau mai multe direcții principale sau paralele.

Evoluția circulației la nivelul Municipiului Sibiu

Sistemul de organizare a străzilor din Municipiul Sibiu a fost tot timpul unul radial, având centrul vechi drept "punct de plecare".

În perioada în care nu exista centura ocolitoare A1, Municipiul Sibiu era sufocat de traficul de tranzit.

Pentru facilitatea traversării s-au modernizat trasee cu infrastructura adecvată pentru traficul greu, care a fost direcționat pe sensuri unice de traversare a municipiului, pentru direcția Cluj – Brașov și direcția Brașov – Mediaș, Brașov – Cluj.

Direcțiile principale de traversare a localității: Bulevardul General Vasile Milea -> Piața Unirii -> strada Șaguna -> strada Alba Iulia, erau blocate la orele de vârf, chiar dacă s-a conceput și realizat o linie verde de semaforizare pe toată lungimea menționată.

Până în anul 2007, sistemul cu intersecții semaforizate a funcționat cel mai bine, fiind favorizată traversarea municipiului prin așa numitul "culoar verde", adică semafoarele erau sincronizate în așa fel încât, cu o viteză legală de parcurs de aproximativ 50 km/h un conducător auto care a ajuns la verde, să găsească culoarea verde la toate semafoarele întâlnite de pe traseu, pentru a se elibera cât mai repede traseul de către cei care tranzitau localitatea.

La acel moment, intersecțiile din Municipiu nu erau amenajate ca girații. Primul sens giratoriu a fost amenajat la intersecția străzilor Mihai Viteazu cu Calea Dumbrăvii, urmând amenajarea intersecției dintre străzile Stefan cel Mare și Semaforului și pe măsură ce acest tip de intersecție s-a dovedit mai eficient în traficul existent s-au reconfigurat intersecție după intersecție zonele care permiteau amenajarea unei girații, în tot municipiul.

Odată cu găsirea unei soluții pentru desființarea semafoarelor de pe strada Șaguna, s-au reamenajat intersecțiile – Calea Dumbrăvii cu strada General Vasile Milea, Piața Unirii, strada Alba Iulia cu strada Morilor, respectiv s-a semnalizat corespunzător intersecția de tip girație de la intersecția Bulevardului Corneliu Coposu cu strada Constituției care funcționa ca o intersecție semaforizată.

Evoluția circulației în Municipiul Sibiu s-a făcut mai mult organic, în zonele de interes imediat, cu ambuteiaje constante la orele de vârf, care cereau intervenție imediată, urmând în timp să se intervină tot mai mult spre periferie. În dezvoltarea circulației pe străzi, partea carosabilă și zonele de parcare au fost întotdeauna prioritare, în detrimentul circulației pietonale și fără să se țină cont de circulația pentru bicicliști.

Necesitatea de a se crea culoare mai sigure pentru circulația bicicliștilor s-a materializat în prima fază prin marcarea traseului pe străzile existente.

Străzile care s-au modernizat ulterior au prevăzut din proiectare profile transversale care să răspundă cerințelor și tendințelor actuale de circulație. Exemple în acest sens sunt: Calea Poplăcii, Calea Dumbrăvii, Strada Cristian, etc.

Configurația spațială a structurii stradale

Rețeaua stradală a localității are o lungime de aproximativ 782 km în care sunt cuprinse toate categoriile de străzi din cadrul localității și dotările căilor de rulare (stații de transport în comun și taxiuri, parări, stații de alimentare a autovehiculelor)

Centrul municipiului este amenajat în mod radial pornind de la Piața Mare, cu străzi în toate direcțiile cardinale și perimetrare, până la străzile de colectare de jur împrejur: strada Șaguna, strada Alba Iulia, strada Morilor, strada Râului, strada Târgu Fanului, strada Nicolae Teclu, strada Constituției, Bulevardul Corneliu Coposu și Piața Unirii.

Centrul localității este unul istoric, dezvoltat între clădiri existente cu străzi de acces înguste, lucru care face traseele din zona centrală să fie sinuoase, cu viteze de rulare reduse și cu necesitatea de a se folosi vehicule de mici dimensiuni pentru serviciile de livrare marfă sau transport.

Odată cu amenajările făcute pentru Sibiu - "Capitala europeană" în 2007 s-a decis ca cele 3 piețe centrale ale localității împreună cu strada Nicolae Bălcescu să devină pietonale.

Celelalte străzi din zona istorică s-au modernizat prin amenajarea căilor de rulare cu îmbrăcăminte asfaltică, dar păstrându-se amenajarea cu piatră cubică pe zonele de parcare.

Toate străzile din zona istorică au păstrat ideea de scurgere a apelor pluviale pe rigole deschise, centrale sau marginale prin amenajarea acestora tot cu piatră cubică sau profile din piatră naturală.

Prin aceste modificări ale circulației, a scăzut nivelul de zgomot în zonă, a crescut calitatea spațiilor publice și a vieții în general, accesul cu autovehiculul fiind restricționat doar la riveranii care își pot parca autoturismele în curtea proprietate privată sau în cazul instituțiilor publice, pe zonele special amenajate pentru staționare.

Schimbarea decisivă și impunerea ca aceste zone să fie redată pietonilor a ajutat la punerea în valoare a patrimoniului cultural și arhitectural al municipiului și a permis încurajarea și creșterea turismului.

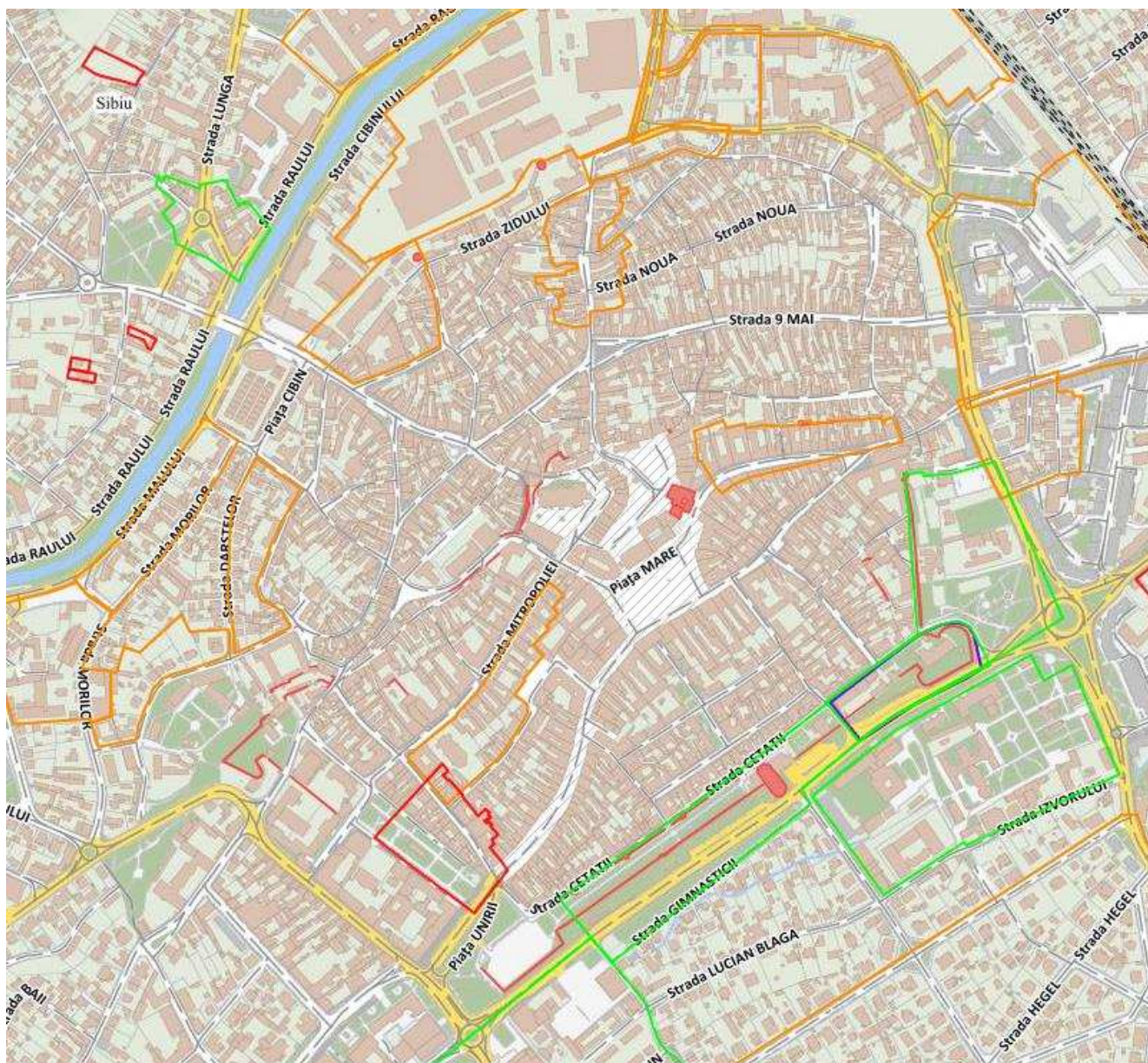


Figura 20 – Structura stradală din zona istorică a Mun. Sibiu (Centrul Istoric),
(sursa : <https://sibiu-city.map2web.eu/> , Decembrie 2021)

Pornind din centrul vechi al municipiului se observă continuarea traseelor care inițial făceau legătura cu localitățile învecinate și în jurul cărora s-au dezvoltat cartierele Sibiului în sec XIX și XX. Legăturile la nivelul municipiului în dezvoltare sau extra-muros s-au făcut prin prelungirea acestor direcții radiale și realizarea unor direcții concentrice, în special în partea sudică și estică a localității (traseele Iorga-Moldoveanu-Balea-Constituției și Argeșului-Dima-Rahovei-Semaforului-Henri Coandă). Aceste legături pe direcție concentrică nu au fost însă continuate în dezvoltările din UAT-urile vecine, astfel presiunea circulației provenite de pe

extinderea străzilor radiale (DN1, extindere Mihai Viteazu, DJ106C) este pusă pe aceste legături tip inel (neînchis) a căror capacitate este depășită.

În partea de Nord și Vest a municipiului principala legătură pe direcție concentrică este formată din traseul străzilor Cristian-Maramureșului-Malului. Finalizată de curând, strada Câmpșor este o legătură importantă ce completează o bucată de inel – Câmpșor-E. Bieltz – Turnișorului și care aduce în legătură mai strânsă cu restul municipiului cartierele Turnișor, Terezian și viitoarele dezvoltări din zona Câmpșor. Acest traseu, prea nou ca să își dovedească încă utilitatea, are însă două treceri la nivel cu calea ferată, care ar putea să îi diminueze rolul în cadrul sistemului de străzi la nivelul localității.

Ultima legătură concentrică a municipiului este reprezentată de șoseaua de centura – autostrada A1 și continuarea ei cu strada Salzburg. Realizarea acesteia a avut avantaje benefice atât din punct de vedere al devierii traficului de tranzit din municipiu, cât și prin ușurarea legăturii între zonele rezidențiale din sud-est cu Zona Industrială Vest, important generator de trafic după cum am arătat în capitolul anterior.

Proiectul aflat în desfășurare pentru realizarea Centurii Sud va avea un rol important în rezolvarea legăturilor cu periurbanul și de asemenea în anumite zone va rezolva circulația noilor dezvoltări (în zona sud și sud-est în special) dar de asemenea va fi și un suport pentru alte dezvoltări viitoare și închiderea municipiului cu un inel de circulație mai rapidă.

Conectivitatea în relațiile dintre traseele străzilor colectoare, în interiorul cartierelor este una bună, satisfăcătoare, cu foarte puține fundături, străzile de categoria a IV-a, de folosință locală având ambele capete cu intersecții cu alte străzi de aceeași categorie sau superioară.

În dezvoltarea structurii stradale a cartierelor lipsește amenajarea mai multor străzi de legătură între acestea, lucru care deja începe să se corecteze, prin amenajarea de străzi colectoare pe poziția unor drumuri agricole (ex. Strada Câmpșorului care face legătura între Cartierul Ștrand – partea nouă a acestuia și cartierul Turnișor).

Zone impermeabile din perspectiva deplasărilor

Municipiul Sibiu are cartiere cu o singură legătură sau ștrangulații pe o singură zonă de acces.

Astfel de zone sunt Cartierul Veterani, Cartierul Viile Sibiului, Cartierul Gușterița, Cartierul Turnișor (până la darea în funcțiune a străzii Câmpșorului), Stațiunea Păltiniș, Cartierul Tropinii Noi.

Caracteristici și determinanți geo-topografici pentru sistemul de străzi

Din punct de vedere al nivelului pe care este organizat Municipiul Sibiu, fiind o zona de deal, există terenuri la nivel în apropierea Râului Cibin și pe platforme, în rest existând diferențe de nivel, pe unele sectoare chiar însemnate (Dealul Gușteriței – drumul Agnitei, străzile de legătură dintre Ștrand II și Valea Aurie spre Calea Poplăcii, străzile de legătură între cartierul Terezian și Alba Iulia – zona aeroport, respectiv străzile de legătură între Continuare strada Turda și strada Ogorului-Calea Șurii Mici.

Diferențele de nivel sunt relativ ușor de folosit, în cazul în care nu se intervine prin amenajări la mărirea diferențelor deja existente (menținerea vârfurilor la cote mari și lărgirea platformelor prin umpluturi în timp și/sau la bază se efectuează săpături pentru lărgirea platformelor). Acest tip de lucrare micșorează distanța în care se poate prelua diferența de nivel pe lungimea drumului și în același timp crește diferența de cotă necesară a fi preluată.

Străzile din Municipiul Sibiu, care au îmbrăcăminte permanentă, dispun de sistem unitar sau separat de preluare a apelor pluviale. În ultimii ani, toate sistemele de preluare a apelor pluviale s-au impus să fie separate și cu descărcarea lor în pârauri, râuri naturale.

Legăturile discontinue din cadrul cartierelor sau între cartierele municipiului sunt o problemă importantă care afectează deplasările la nivelul localității, în special în exteriorul zonei centrale. Ne referim aici în special la lipsa legăturilor concentrice fata de centru, așa cum au fost descrise pe larg mai sus.

În zonele deja construite, străzile au densitatea corespunzătoare tipului de zona de locuit.

Singurul cartier care are o densitatea prea mare de locuințe în comparație cu rețeaua de străzi, spații pietonale și zone verzi este cartierul Vasile Aaron.

Construcția mansardelor pe blocurile existente și lipsa unui transport în comun adecvat au agravat situația prezentată anterior și a dus la necesitatea creșterii numărului locurilor de parcare în detrimentul zonelor verzi sau la îngustarea trotuarelor.

Figura 21 – Densitate locuințe în Cartierul Vasile Aaron, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)



Restul cartierelor existente în municipiu beneficiază de spații mult mai generoase între clădiri, fapt care a permis reabilitarea lor în concordanță cu solicitările și nevoile majorității locatarilor din zonă.

Momentan legătura între cartierul Valea Aurie și cartierul Turnișor se poate face doar pe drumuri agricole sau prin folosirea străzii Alba Iulia.

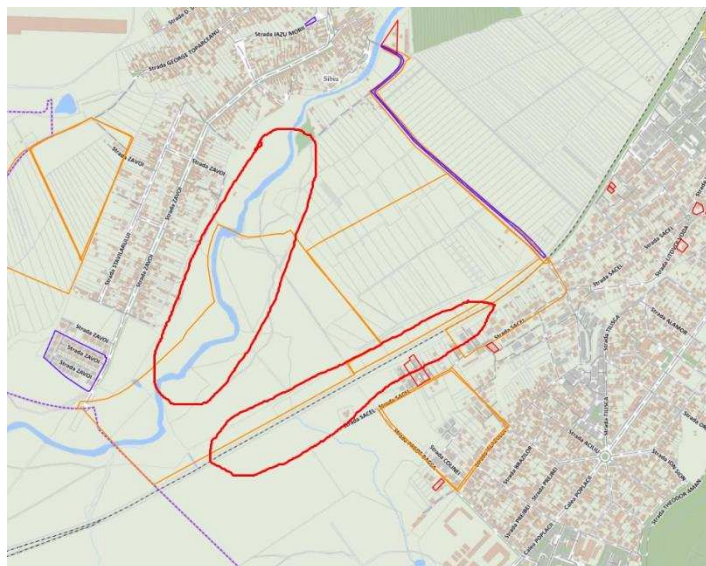
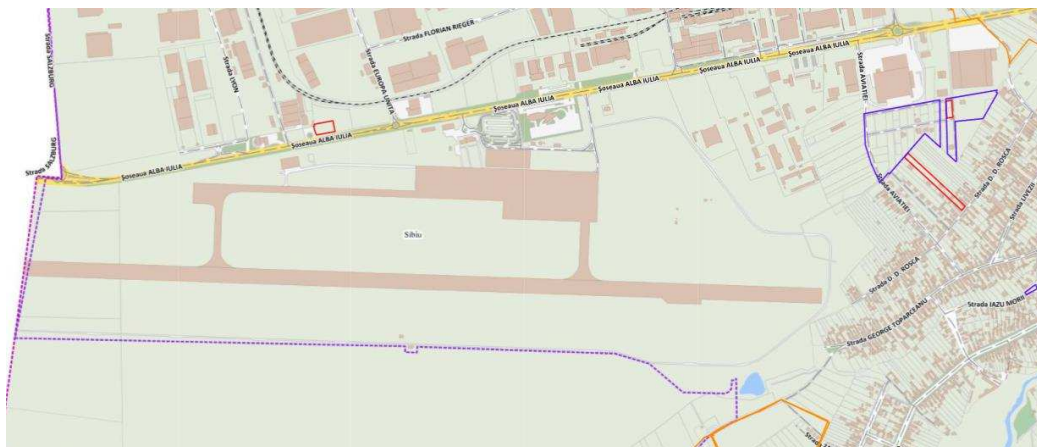


Figura 22 – Legătură slabă între cartierele Turnișor și Valea Aurie, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)

Acest lucru încarcă zona de tranzit a municipiului pentru orice traseu care s-ar putea realiza direct între cele două zone, care dispun de străzi colectoare generoase și ar putea, prin legarea lor, să funcționeze eficient pentru preluarea unui procent însemnat al traficului din zona Alba Iulia – Râul Cibin. Așa cum am arătat mai sus, urmează să își demonstreze utilitatea noua strada realizată cu pod peste Cibin în Câmpșor.

Figura 23 – Aeroportul Sibiu, un obstacol între cartierul Turnișor și Șoseaua Alba Iulia, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)



În plus, legătura directă dintre cartierul Turnișor și Zona Industrială Vest nu se poate realiza pe o lungime redusă, având între ele zona aeroportul.

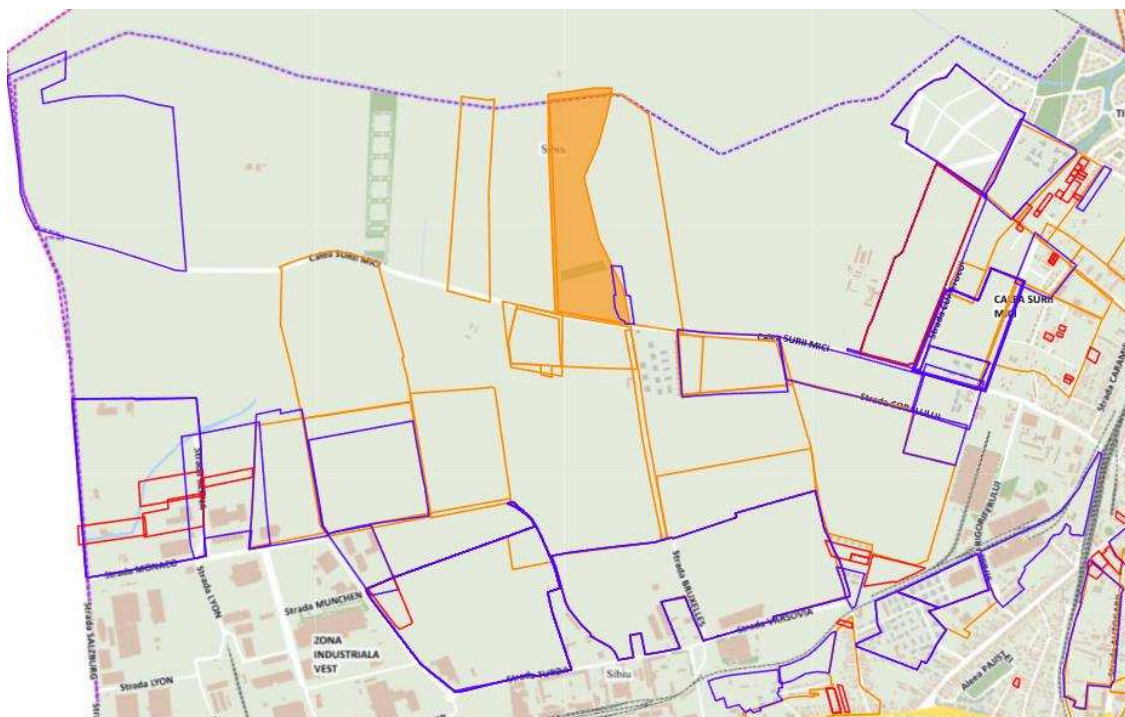


Figura 24 – Zonă în plină dezvoltare pe Calea Șurii Mici, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)

Deja s-au făcut investiții pentru a realiza legături suplimentare între zona dezvoltată de-a lungul Căii Șurii Mici, locație unde se va construi și Spitalul Regional, respectiv spre Zona Industrială Vest (aici ne referim la străzile Bruxelles și Varșovia), dar și la străzile de legătură impuse prin PUZ-urile aprobate în zonă, dimensionate corespunzător pentru a face față unui trafic de navetă, adică străzi colectoare.

În **partea de nord** a Municipiului Sibiu sunt dezvoltate zone rezidențiale fără legături directe cu cartierele din apropiere.

În această situație sunt Cartierele Veteranilor, Viile Sibiului și Gușterița, care au ca legături doar drumuri agricole neamenajate (cazul cartierelor Gușterița, Viile Sibiului) sau nu au nici un fel de legătură, având ca obstacol Autostrada A1.

Pârâul Rossbach și calea ferată constituie o barieră și între cartierul Veteranilor și Cartierul Tineretului – respectiv Cartierul Țiglarilor.

Accesul în Cartierul Veterani este realizat doar prin strada Drumul Ocnei, stradă modernizată, a cărei ampriza a fost adaptată pentru a răspunde nevoilor din

zonă (mica zonă industrială spre autostradă, cu acces din strada Drumul Ocnei și zona de locuit în spate).

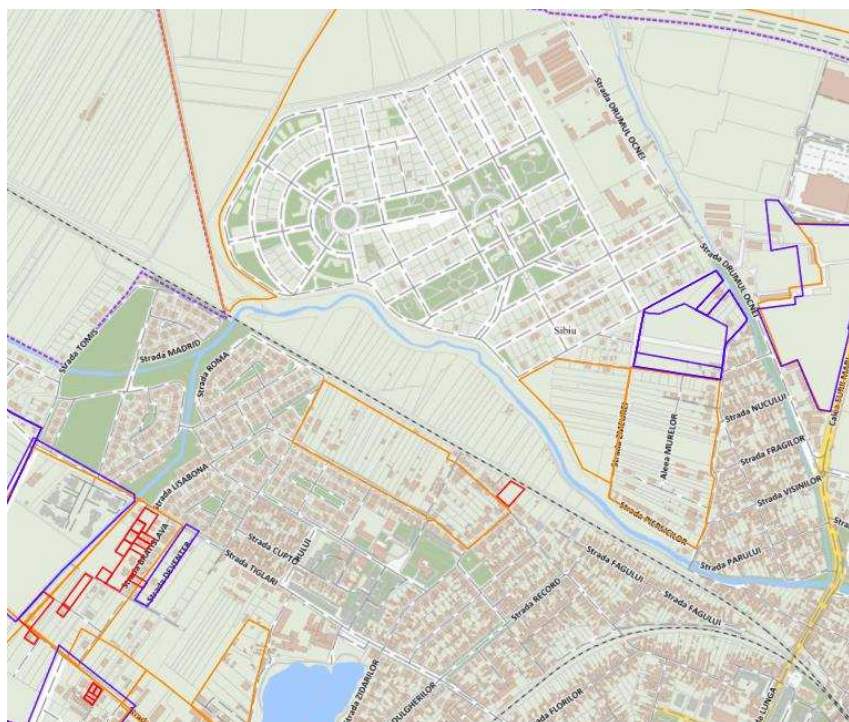


Figura 25 – Lipsă legături între Cartierul Veterani și Cartierul Tineretului, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)

Totuși, sunt zone în care obstacolul e reprezentat doar de calea ferată peste care se poate crea o arteră de legătură cu trecere la nivel, cu bariera semaforizată.

Alte două cartiere fără legătură directă între ele sunt Viile Sibiului și Gușterița, care comunică prin artere deja foarte aglomerate (strada Calea Șurii Mari, str. Rusciorului).

O legătură directă între aceste cartiere ar reduce distanța de parcurs la jumătate față de ruta existentă.

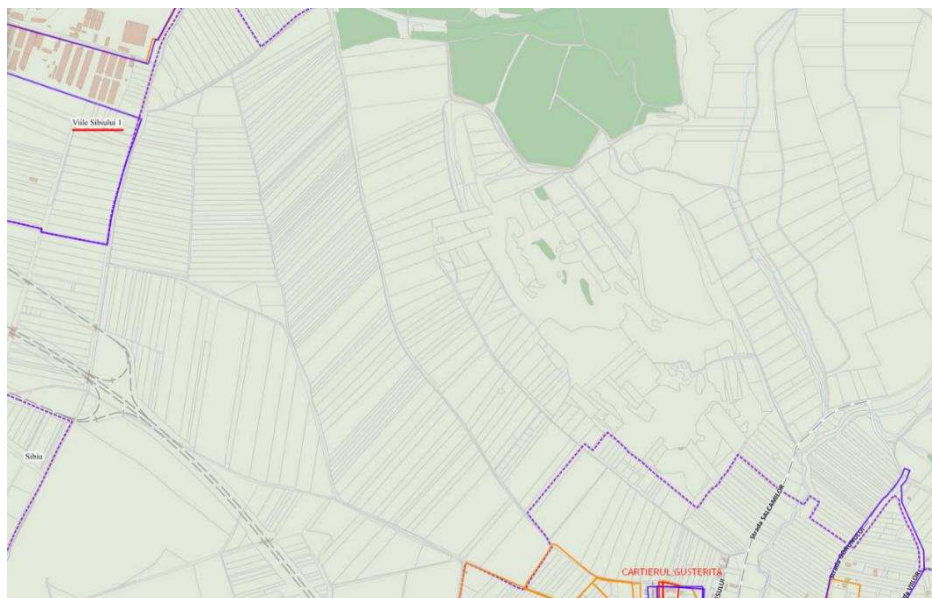


Figura 26 – Lipsă legături între Cartierul Gușterița și Cartierul Viile Sibiului, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)

Între cartierele Gușterița și Lazaret există doar două legături, fiind despărțite de Râul Cibin și Autostrada A1.

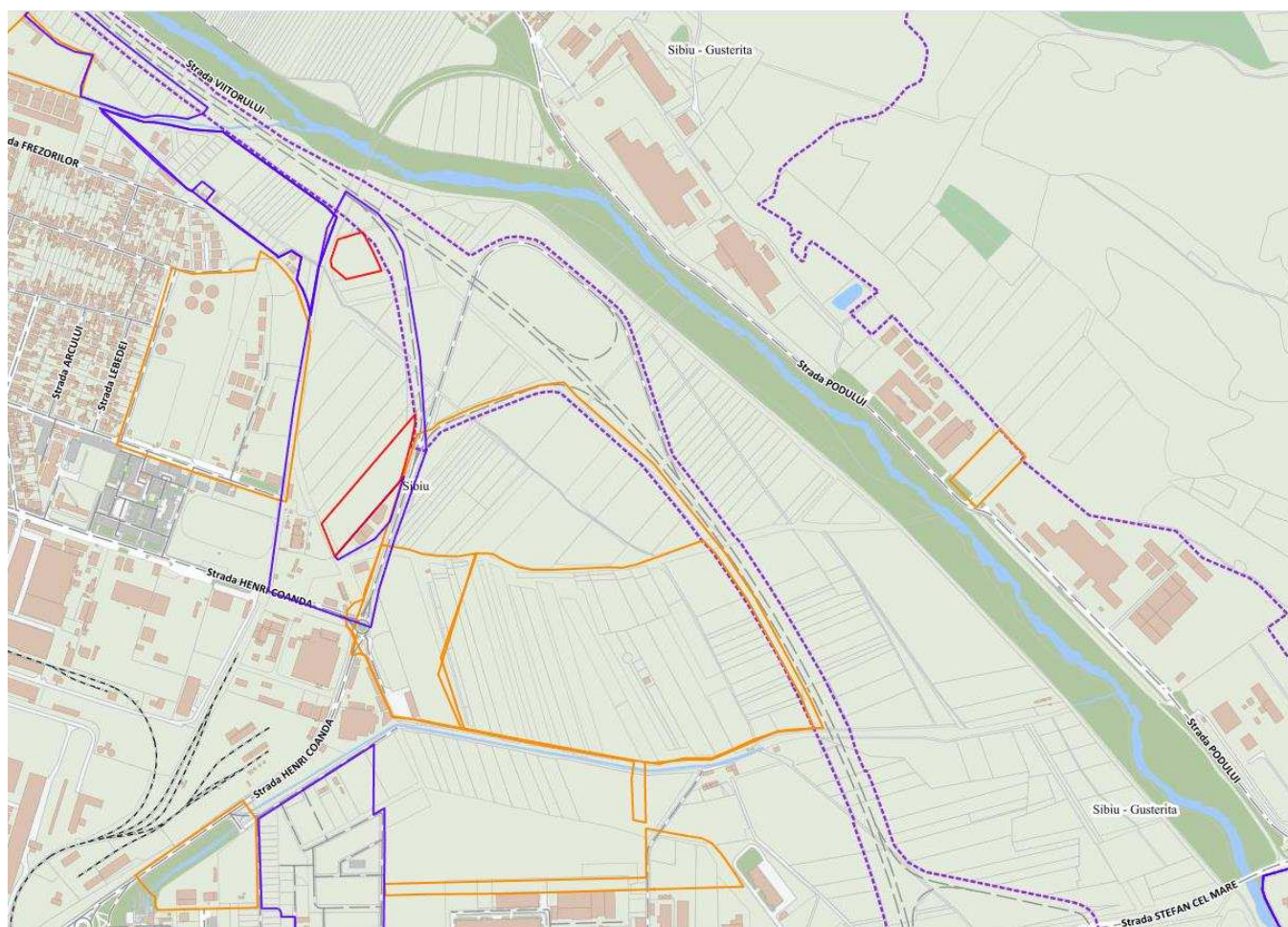


Figura 27 – Legături deficitare între Cartierul Gușterița și Cartierul Lazaret, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hipl/>, accesare Decembrie 2021)

Lipsa legăturilor directe între aceste două cartiere crește traficul pe arterele de legătură (Calea Gușteriței, Strada Podului).

Realizarea unei străpungeri directe între Str. Henri Coandă și str. Podului, lucru propus deja și prin PUG 2011, este o soluție demnă de luat în seamă în continuare.

Cartierele vechi aflate în zonele centrale, deja dezvoltate, (Vasile Aaron, Hipodrom I-II-III, Ștrand I-II, Terezian) au legături mult mai bune între ele, inclusiv prin podurile noi construite (cel din zona străzii Ion Neculce cu strada Râului), respectiv prin modernizarea celor existente (Piața Cibin).

De asemenea, modernizarea podului de pe strada Rozmarinului împreună cu strada Câmpșorului, în curs de finalizare, constituie o legătură secundară importantă între cartierul Turnișor și cartierul Ștrand II și respectiv Valea Aurie și Ștrand I.

Municipiul Sibiu conține și zone de dezvoltare imobiliară care au o singură legătură cu municipiul. În această situație se află cartierul de locuințe dezvoltate în apropierea zonei de agrement – gradina Zoologică și Muzeul Civilizației Populare Tradiționale ASTRA și cartierul Tropinii Noi.

Aici apar disfuncționalități de ordin practic, de exemplu în cazul noului cartier de la marginea Pădurii Dumbrava care are două legături interioare cu Calea Dumbrăvii, dar cu legătură deficitară între ele.

Figura 28 – Legături discontinue în zona Calea Dumbrăvii, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)



În cazul cartierului Tropinii Noi, străzile sunt neamenajate și se descarcă toate direct în drumul județean DJ106A, acesta fiind și singura legătură cu municipiul Sibiu.

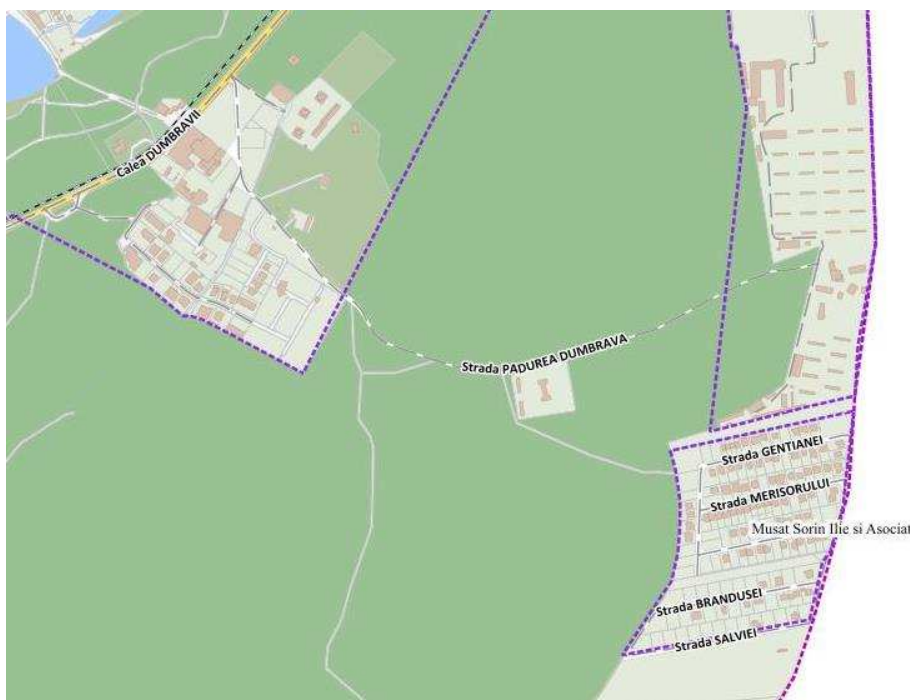
Figura 29 – Legături deficitare în zona drumului județean DJ106C, (Sursa: prelucrare proiectant, după <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesare Decembrie 2021)

Într-o zonă din apropierea Cartierului Arhitecților din localitatea Cisnădie, amenajarea existentă descarcă traficul în drumul județean DJ106C, drum de legătură între Municipiul Sibiu și Orașul Cisnădie.

Această rută este în curs de modernizare, cu creșterea numărului de benzi la 3, cu 2 benzi pe direcția Cisnădie - Sibiu, trotuare și culoar pentru biciclete.

Din studiul de trafic realizat pe acest sector, se considera ca amenajarea făcută face față sistematizărilor existente și suportă preluarea traficului generat de dezvoltări imobiliare suplimentare în zonă.

Deși cartierul de locuințe face parte din UAT Sibiu, singura sa legătură cu Municipiul Sibiu se poate face prin drumul județean DJ106C, continuarea străzii Calea Cisnădiei din Sibiu în UAT Cisnădie.



2.2.3. Ierarhie și rol în cadrul sistemului de circulații

Sistemul de circulații din Municipiul Sibiu are următoarea configurație a drumurilor publice din interiorul localității, indiferent de denumire (stradă, bulevard, cale, chei, splai, sosea, alee, fundătură, uliță, etc.):

- a. Străzi de clasa tehnică I – magistrale, care asigură preluarea fluxurilor majore de trafic pe direcția drumului național ce traversează municipiul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum – Centura Sibiului care face parte din autostrada A1 - cu 4 legături directe cu localitatea Sibiu, majoritatea aflate în zonele din apropierea UAT-urilor învecinate;
- b. Străzi de clasa tehnică II – de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit; strada Șaguna, sectorul dintre Piața Unirii și strada Alba Iulia
- c. Străzi de clasa tehnică III - colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale; – conform actelor oficiale, sunt toate străzile care străbat Municipiul și cele de legătură între cartierele localității. Pe lângă acestea,

care sunt de maxim interes și extrem de intens folosite, mai sunt străzile existente și noi propuse în PUZ-uri, impuse cu 2 benzi și o lățime a carosabilului de 7.00m, străzi care fac parte din aceeași clasă tehnică și care permit preluarea traficului de pe străzile de clasa tehnică inferioară sau egală cu ele. Din aceeași categorie fac parte și este recomandat să se păstreze ca și clasa tehnică, minim clasa tehnica III, străzile din zonele industriale. Străzile care propun legături noi între zonele de interes ale localității sunt prevăzute și se realizează cu aceleași caracteristici, putând fi încadrate în clasa tehnica III.

- d. Străzile de clasa tehnica IV - de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus - sunt toate celelalte străzi din cartiere care preiau traficul din cadrul proprietăților private, zone de locuit sau centre de servicii, comerciale sau zone rezidențiale.

Municipiul Sibiu este prezent și în cadrul proiectelor majore din regiunea centru pe secțiunea Sibiu-Făgăraș, Brașov – Bretcu ca și continuare a autostrăzii A1 cu A13, aspect prezentat în capitolele anterioare.

Străzile din cadrul municipiului Sibiu, se încadrează în toate cele **4 categorii** de străzi prezente în mediul urban astfel:

Rețea principală de transport:

- ❖ Străzi care asigură preluarea fluxurilor majore de trafic pe direcția drumului național ce traversează municipiul sau pe direcția principală de legătură cu drumul național, care asigură și transporturile interzonale, transportul în comun, transportul greu tehnologic tranzitul și penetrațiile, străzi de categoria I și a II-a

Rețea secundară de transport:

- ❖ Străzi colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale - de categoria a III-a;
- ❖ Străzi de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus, acestea fiind străzi de categoria a IV-a

În funcție de **traficul** preluat drumurile de interes local se încadrează în cele **5 clase tehnice**, astfel:

Rețea principală de transport:

- ❖ străzile de clasă tehnică I și II cu trafic foarte intens și intens, cu peste 1.401 vehicule etalon pe oră sau 1.001 vehicule fizice pe ora, aici intrând tipul de

străzi ca autostrăzile, drumurile expres sau drumurile cu 4 benzi de circulație și lățimea benzilor de 3.50m;

Rețea secundară de transport:

- ❖ Străzi de clasa tehnica III,IV și V, cu trafic pana la 1.400 vehicule etalon pe ora sau 1000 vehicule efective pe oră, în aceasta categorie intrând drumurile cu două benzi de circulație sau cu o banda de circulație dar care au un trafic mediu, redus sau foarte redus.

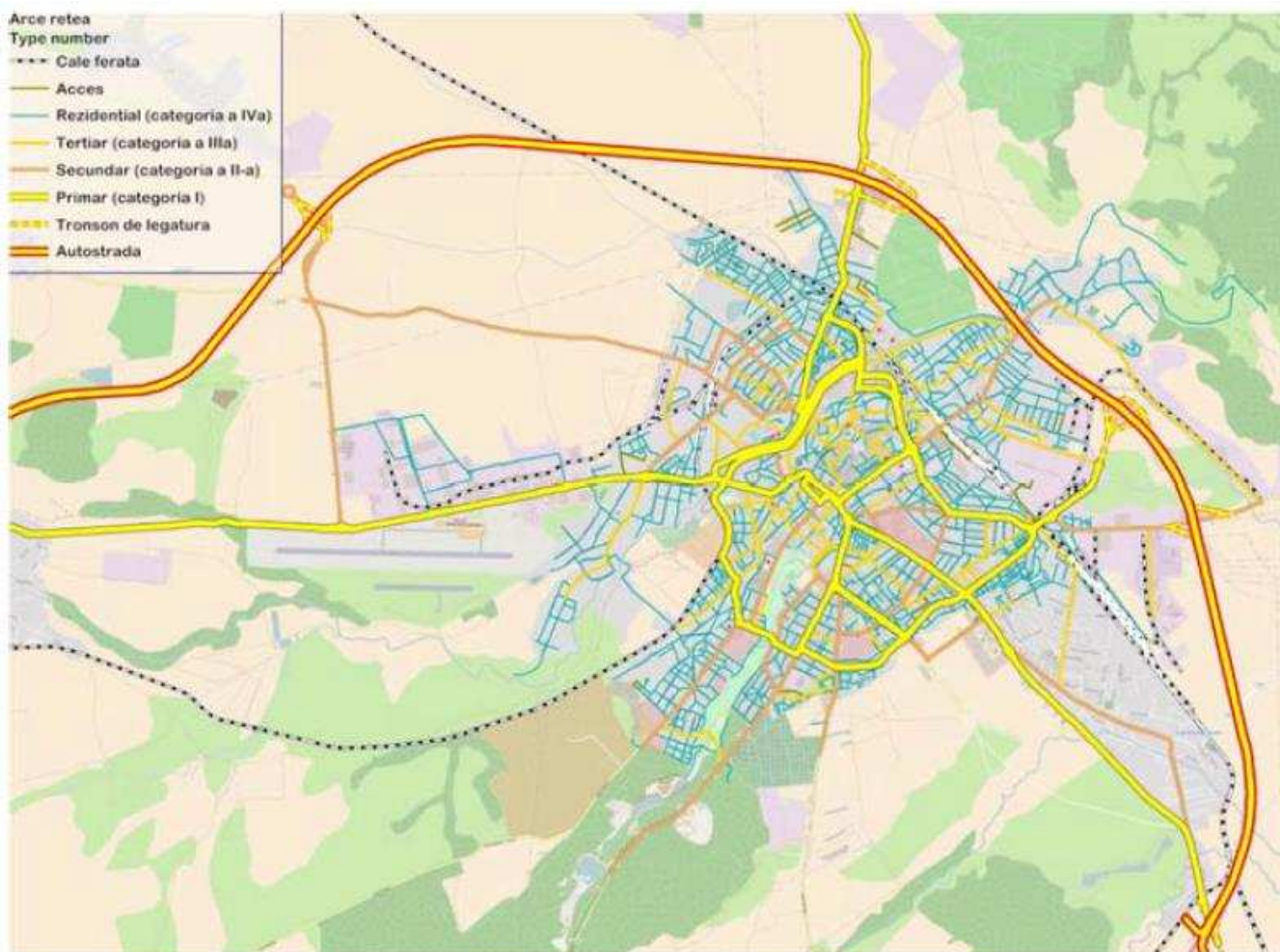


Figura 30 – Structura de transport la nivelul Mun. Sibiu
(sursa : PMUD 2016 – 2030)

Rețeaua rutieră actuală a Municipiului Sibiu însumează peste 782 de kilometri de străzi, cea mai mare pondere din punct de vedere al categoriei fiind constituită din drumuri rezidențiale (peste jumătate – cu un procent de 53%).

Astfel 547 km se întind pe o bandă, 195 pe două benzi, iar restul de 39 de kilometri pe mai mult de două benzi (fiind constituiți din benzi de preselecție și stocare în zona intersecțiilor), acestea din urmă fiind preponderent în vecinătatea

intersecțiilor (distanțe scurte), ca urmare a introducerii benzilor pentru viraj stânga/dreapta.

Din punct de vedere al clasificării tehnice, peste 50% din străzile municipiului sunt străzi de categoria a IV- a, îndeplinind rolul de străzi de folosință locală și sau străzi de alimentare la nivelul cartierelor municipiului. De asemenea, străzile de categoria a III-a sunt circa 12% din sectoarele rețelei rutiere a municipiului, acestea având rolul de străzi colectoare la nivelul urbei, asigurând alimentarea rețelei majore de circulații rutiere. Străzile de categoria I și a II-a însumează 21% din rețeaua rutieră urbană, ele asigurând preluarea fluxurilor majore de circulații și realizarea legăturii între rețeaua secundară și zonele cu oportunități socio-economice.

De asemenea, la nivelul rețelei rutiere, o importanță deosebită în preluarea traficului rutier general o are autostrada (cu rol de drum ocolitor în zona de nord a localității) și arterele de legătură cu aceasta, care însumează la nivelul rețelei circa 14% din rețeaua urbană.”

Rețeaua principală de străzi tratată mai amănunțit în fișe:

- Bulevardul Vasile Milea
- Strada Alba Iulia
- Strada Semaforului
- Strada Balea
- Strada Constituției
- Strada Abatorului
- Strada Rusciorului
- Strada Lunga
- Calea Surii Mici
- Strada Andrei Șaguna
- Strada Maramureșului
- Strada Cristian
- Strada Avrig
- Strada Octavian Goga
- Strada Turda
- Calea Turnișor
- Strada Eduard Albert Bielz
- Strada Malului
- Strada Râului
- Strada Autogării

- Strada Distribuției
- Calea Gușteriței
- Strada Rahovei
- Bulevardul Mihai Viteazu
- Calea Dumbrăvii
- Calea Cisnădiei
- Drumul Ocnei
- Strada Gheorghe Dima
- Strada Argeșului
- Strada Nicolae Olahus
- Strada Nicolae Iorga
- Strada Moldoveanu
- Strada Stefan Cel Mare
- Strada Podului
- Strada Triașului
- Strada 9 Mai
- Strada Piața Aurarilor
- Strada Avram Iancu
- Strada Nicolae Bălcescu
- Strada Banatului
- Strada Gheorghe Barițiu
- Strada Bastionului
- Strada Zaharia Boiu
- Strada Samuel Brukenthal
- Strada Cetății
- Strada Cîbin
- Strada Cîbinului
- Strada Emil Cioran
- Strada George Coșbuc
- Strada Croitorilor
- Strada Dealului
- Strada Dobrun
- Strada Faurului

- Strada Filarmonici
- Strada Onisifor Ghibu
- Strada Gimnasticii
- Strada Piața Huet
- Strada Independentei
- Strada Izvorului
- Strada Justiției
- Strada Gheorghe Lazar
- Strada G-Ral Gheorghe Magheru
- Strada Malului
- Strada Mitropoliei
- Strada Constantin Negruzzi
- Strada Constantin Noica
- Strada Ocnei
- Strada Alexandru Odobescu
- Strada Olarilor
- Strada Papiu Ilarian
- Strada Timotei Popovici
- Strada Radu Stanca
- Strada Ion Rațiu
- Strada Liviu Rebreanu
- Strada Andrei Șaguna
- Pasajul Scărilor
- Piața Schiller
- Strada Someșului
- Strada Târgu Fanului
- Strada Târgu Peștelui
- Strada Târgu Vinului
- Strada Târgului
- Strada Tipografilor
- Strada Tribunei
- Strada Tudor Arghezi
- Strada Turnului

- Piața Unirii
- Bulevardul Victoriei
- Strada Xenopol
- Strada Aron Pumnu
- Strada Octavian Goga
- Strada Dinicu Golescu
- Strada Putnei
- Strada Școala de Înot
- Strada Alexandru Vlahuță
- Piața 1 Decembrie
- Bulevardul Corneliu Coposu
- Strada Regele Ferdinand
- Strada Nicolae Teclu
- Strada Ceaikovski
- Strada Podului
- Strada Luptei
- Strada Goraslău
- Strada Arieșului
- Calea Gușteriței
- Strada Lazaret
- Strada Oțelarilor
- Strada Abrud
- Strada Gării
- Strada Lupeni
- Strada Moara de Scoarță
- Strada viitorului
- Strada Drumul Ocnei
- Strada Avrig
- Calea Poplăcii
- Strada Săcel
- Piața Sadu
- Piața Tălmăciu
- Strada Vasile Cârlova

- Strada Maramureșului
- Dimitrie Cantemir
- Strada Autogării
- Piața Cluj
- Strada Gladiolelor
- Strada Mihail Kogălniceanu
- Strada Lunga
- Strada Râului
- Strada Țiglari
- Strada Tractorului
- Strada Țiglarilor
- Strada Tilișca
- Strada Deventer
- Strada Balea
- Strada Moldoveanu
- Strada Negoii
- Strada Eduard Albert Bielz
- Strada Cimitirului
- Strada Livezii
- Strada Frigoriferului
- Piața Iancu de Hunedoara
- Strada Rozmarinului
- Strada Zăvoi
- Strada Ludoș
- Strada Valea Aurie
- Strada Vasile Aron
- Strada Negoveanu
- Strada Drumul Ocnei
- Strada Viile Sibiului
- Strada Cărmidăriei
- Strada General Vasile Milea
- Strada Stefan cel Mare
- Strada Salzburg

Rețeaua secundara

Toate celelalte străzi ale municipiului fac parte din rețeaua secundară a acestuia.

2.2.4. Nivelul de serviciu al străzilor - valori de trafic si zone afectate

Datele referitoare la traficul existent pe rețeaua majora a municipiului sunt consemnate conform documentației PMUD 2016-2030 astfel:

„Din punct de vedere al capacității oferite, se constată că 4% din sectoarele de drum aferente rețelei rutiere urbane folosesc peste 50% din capacitatea medie zilnică de circulație. În figura de mai jos este prezentat raportul dintre volumul de circulație și capacitatea zilnică pentru fiecare sector de drum.

Din punct de vedere al duratelor medii de deplasare, se constată că deplasarea medie în rețeaua rutieră este de circa 4 km și se realizează la o viteză medie de deplasare de circa 34,4 km/h, rezultând o durată medie de deplasare de circa 7,05 minute/deplasare.

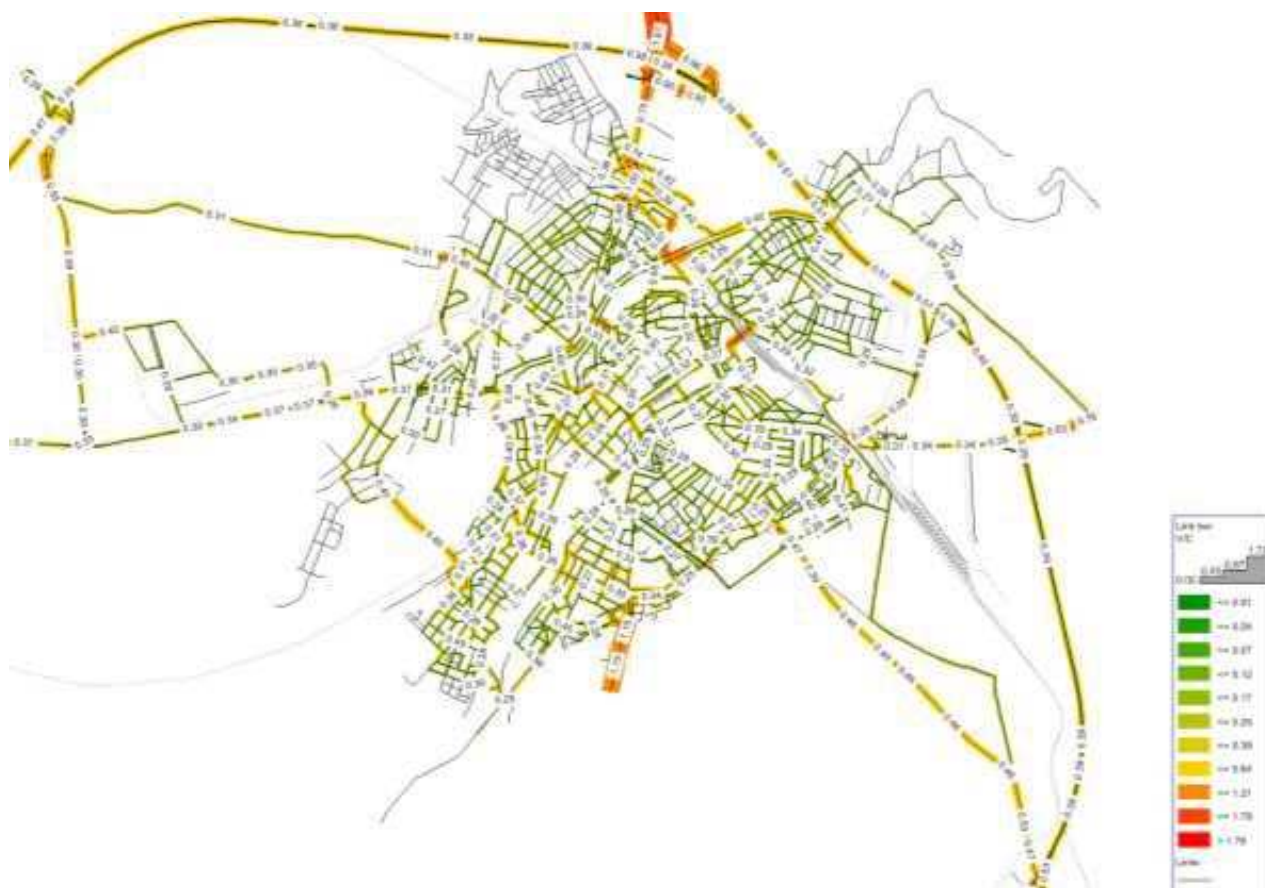


Figura 31 – Raportul mediu zilnic între volum de trafic și capacitate medie zilnică

Sursa: extrase din modelul de transport -Visum 14

La nivelul principalelor direcții de circulație, durata medie de deplasare se situează între 15 minute pentru axa nord-sud și 18 minute pentru axa est-vest.

Ținând cont de faptul că viteza permisă de deplasare pe aceste două axe este de circa 50 km/h, iar viteza înregistrată de deplasare nu depășește 32 km/h, se constată că întârzierea medie pe cele două direcții majore de circulații este de circa 30 secunde/km.”

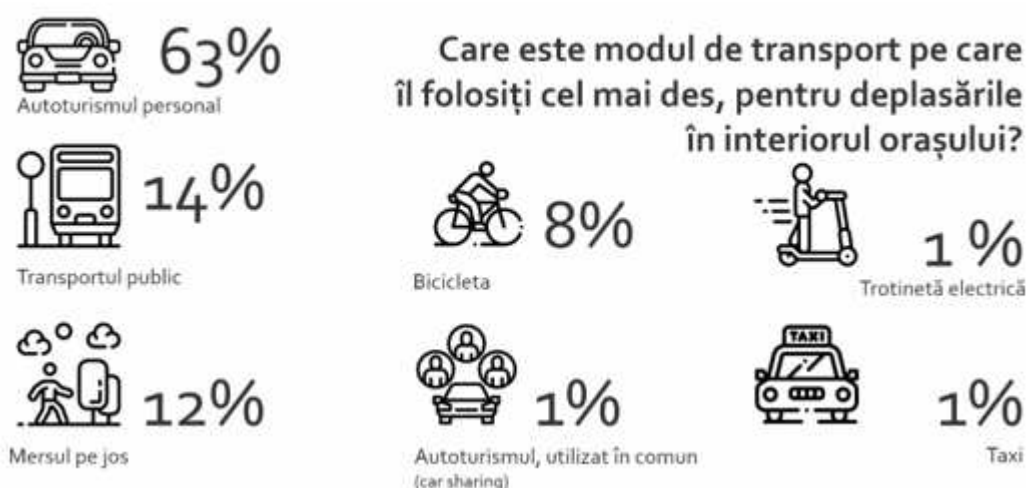
Se constată că în partea de nord, sectoare rutiere aferente străzilor Calea Șurii Mari, strada Viitorului, Calea Gușteriței au volume de trafic care depășesc 50% din capacitate practică medie de circulație.

De asemenea, Calea Cisnădiei, precum și bd. General Vasile Milea și strada Ștefan cel Mare sunt solicitate în medie la peste 50% din capacitatea medie zilnică de circulație.

Astfel, se consideră că aceste sectoare de drum, precum și intersecțiile aflate pe aceste artere pot fi congestionate temporar în momentele de vârf de trafic din zi.

Din cadrul studiului “Activități de colectare a datelor din teren”, realizat de Fip Consulting și Mobycon, preluăm situația la ora actuală a folosirii mijloacelor de transport:

Modul principal de deplasare (rezultat din prelucrarea chestionarelor esanționului reprezentativ):



Observând tendința de creștere a folosirii automobilului personal putem trage concluzia ca în scurt timp, ambuteiajele de la orele de vârf se pot agrava.

Valorile de trafic pe care o cale de rulare – o strada - le are, sunt direct influențate de geometria străzii. Geometria străzii cuprinde:

- Modul de împărțire a amprizei pe lungimea străzii;
 - ✚ Lățimea benzilor de circulație – marginale și centrale dacă este cazul;
 - ✚ Lățimea pistelor de biciclete – cate sensuri sunt prevăzute;

- ✚ Lățimea spațiilor verzi și dotarea acestora (tufele, copacii pot să ajute la existența unor tufe în zona intersecțiilor sau a trecerilor de pietoni pot să reducă vizibilitatea în trafic și să impună neintenționat reducerea vitezei în zonele respective);
- ✚ Lățimea trotuarelor – și modul în care se realizează accesul pietonilor la zonele de parcare, treceri de pietoni, zone de servicii și comerț din apropiere;
- ✚ Modificările amenajării în apropierea și după intersecțiile cu străzi de clasa tehnică inferioare, aceeași sau superioare;
- ✚ Separarea sau nu, fizică, a sensurilor de mers;
- ✚ Tipul de îmbrăcăminte rutieră și starea tehnică a acesteia;
- ✚ Modul de acces la parcarile cu intrare – ieșire directă din străzile principale;
- ✚ Existența alveolelor retrase complet sau parțial pentru stațiile de transport în comun;
- Semnalizarea rutieră
 - ✚ Semnalizarea verticală – inclusiv cu semnale luminoase
 - ✚ Semnalizarea orizontală
 - ✚ Sistemele de informare asupra traficului – traseelor
 - ✚ Sisteme de supraveghere video sau radar

Categoriile de drumuri din Municipiul Sibiu¹⁰

Starea tehnică a rețelei de străzi – deficiențe majore și zone afectate

Rețeaua principală de străzi a municipiului este într-o stare bună și foarte bună. Există sectoare asupra cărora s-a intervenit des, ele având un trafic ridicat și există sectoare care nu au beneficiat de investiții de o perioadă lungă de timp.

Așa cum s-a mai prezentat și în alte studii de fundamentare, Zona Industrială Est nu a fost încurajată spre dezvoltare, iar străzile din vecinătatea ei au fost păstrate și doar întreținute.

S-a intervenit la intersecțiile de pe direcțiile de acces la autostrada A1, dar nu s-a făcut o modernizare a străzilor Henri Coandă sau Ștefan cel Mare (zona dintre Henri Coandă și strada Podului).

¹⁰ STUDIU DE TRAFIC MODEL M – 2018 MUNICIPIUL SIBIU pentru proiectul MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC DIN MUNICIPIUL SIBIU, 2018, Realizat de Urban Scope

Zona Industrială Est se dezvoltă dinspre străzile de acces direct spre străzile de colectare, fiind investiții în prezent pe strada Podului pentru modernizarea acesteia.

În zona cartierului Broscărie se fac investiții mari în zone rezidențiale noi și de servicii, fapt care va pune presiune pe străzile de colectare și va duce în următoarea perioadă la o degradare accelerată a străzii Stefan Cel Mare.

Foarte multe din străzile de clasa tehnică IV și V, străzi secundare ale municipiului, au fost modernizate prin înființarea, înlocuirea sau lucrări importante la:

- rețelele hidroedilitare, prin separarea canalizării pluviale de colectorul unitar,
- introducerea rețelelor de curenți slabi în rețelele metropolitane, fapt care a îmbunătățit simțitor aspectul vizual al căilor de rulare, reducând totodată efectul de tunel dat de nenumăratele cabluri atârinate pe stâlpi;
- înlocuirea înainte sau odată cu modernizarea străzilor a rețelelor de gaz din zona de intervenție;
- introducerea cablurilor electrice în subteran
- înlocuirea iluminatului public cu unul economic.

Toate aceste îmbunătățiri duc la un aspect plăcut al căilor de rulare, la lărgirea vizibilității conducătorului auto, eliminarea stresului suplimentar dat de iluminatul public slab sau inexistent, sau chiar a unui inefficient și neuniform, care obosește ochii.

Preluarea apelor pluviale mai rapid și descărcarea lor în canalizări pluviale subterane a lărgit partea carosabilă pe străzile laterale prin înlocuirea șanțurilor și s-au putut crea pe locația lor trotuare pietonale, spații verzi, etc.

Străzile marginale nu țin pasul de obicei cu construcțiile din zonele în dezvoltare. Acest lucru cel mai probabil că este luat în considerare și pentru evitarea executării unor investiții mari în zone în care accesul utilajelor grele necesare pentru construcțiile în derulare pot și vor duce la distrugerea căilor de rulare finalizate.

2.3. Transportul public de călători

Transportul în comun al municipiului Sibiu, este gestionat de societatea Tursib S.A., societate pe acțiuni înființată în baza Hotărârii nr.79/1998 a Consiliului Local al Municipiului Sibiu. Acționarul unic al societății este Consiliul Local al Municipiului Sibiu. Societatea prestează serviciul de transport public local conform Contractului de delegare 19/2019, aprobat prin HCL 127/2019, cu modificările și completările ulterioare. Regulamentul serviciului de transport public local a fost aprobat prin HCL 127/2019. Societatea este membră a Federației Transportatorilor Urbani, Suburbani și Metropolitani de Călători.

Transportul în comun în localitate, se desfășoară pe următoarele trasee:

- Trasee pe direcțiile principale cu frecvență mare
 - Linia 1 – Calea Dumbrăvii – Hornbach/Viile Sibiului
 - Linia 2 – IRMES/Eurofoam/Scandia - Piața Cibin
 - Linia 5 – Valea Aurie – Gara
- Trasee secundare cu frecvență redusă
 - Linia 10 – Turnișor – SC Compa - Gușterița
 - Linia 11 – Calea Cisnădiei – SC Continental
 - Linia 12 – Piața Rahova - Sembrăz
 - Linia 13 – Gara – Dumbrava/Muzeul Astra
 - Linia 14 – Valea Aurie – Hotel Libra/Reșița
 - Linia 15 – Valea Aurie – Gara
 - Linia 16 – Valea Aurie – Cartierul Tineretului
 - Linia 17 – Ștrand – Gara
 - Linia 18 – Gara – Țiglară – Cart. Tineretului
 - Linia 19 – A. Șaguna – Magnolia
- Trasee profesionale
 - Linia 111 – Calea Unirii – Europa Unită
 - Linia 112 – Zona Industrială Est – SC Continental
 - Linia 113 – Valea Aurie – Europa Unită
 - Linia 114 - Zona Industrială Est - Europa Unită
 - Linia 115 – Hotel Libra - Europa Unită
 - Linia 116 - Valea Aurie - SC Continental
 - Linia 117 – Obor - SC Continental
 - Linia 118 – Gușterița - SC Continental
- Traseu turistic
 - Linia 22 – Sibiu – Păltiniș

Harta transportului public din municipiul Sibiu

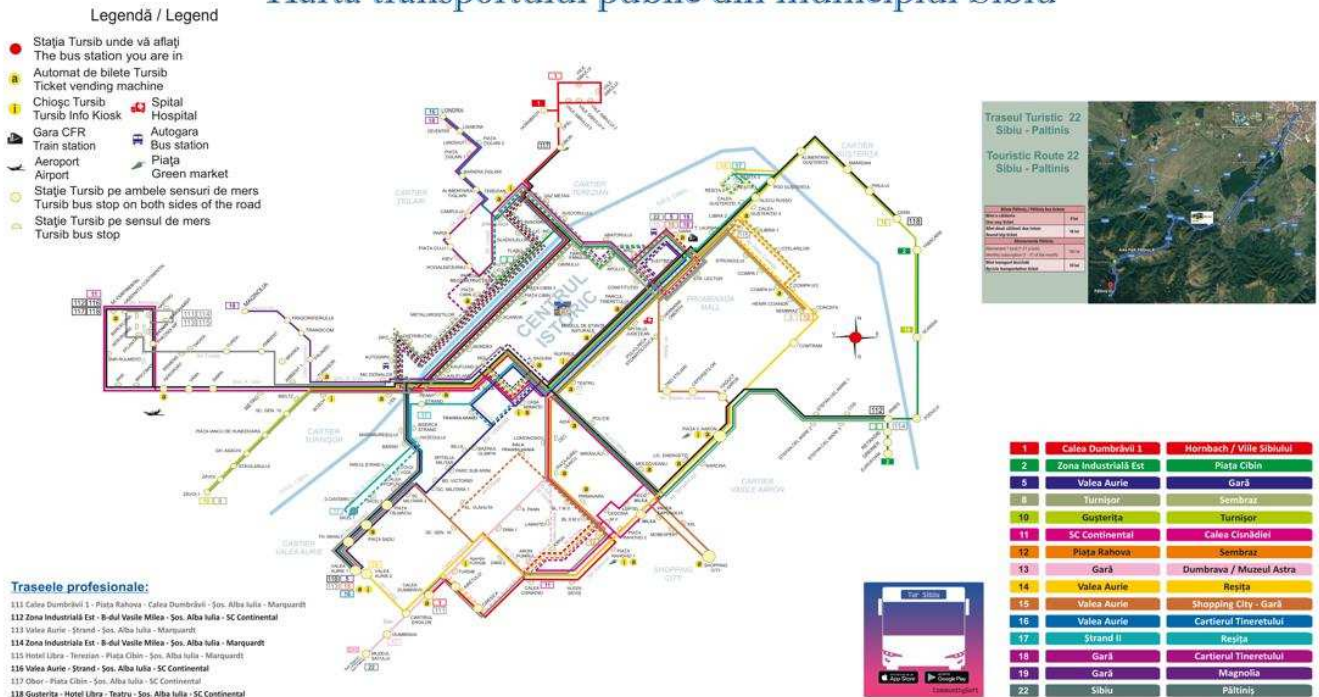


Figura 32 – Harta transportului public din Mun. Sibiu, Decembrie 2021 (Sursa: <https://www.tursib.ro/images/trasee/harta-tursib.pdf>)

De asemenea, în prezent există un o linie nouă de transport în comun suplimentar – cel de pe “Linia Verde”, al cărei traseu se desfășoară în “Orașul Vechi” folosind mini autobuze electrice.

Linia de transport ecologică a devenit operațională din 16 august 2021, iar în prezent, traseul „liniei verzi” a fost adaptat la solicitările cetățenilor pentru a acoperi o arie mai mare din Centrul Vechi al municipiului, pana la zona stadionului.

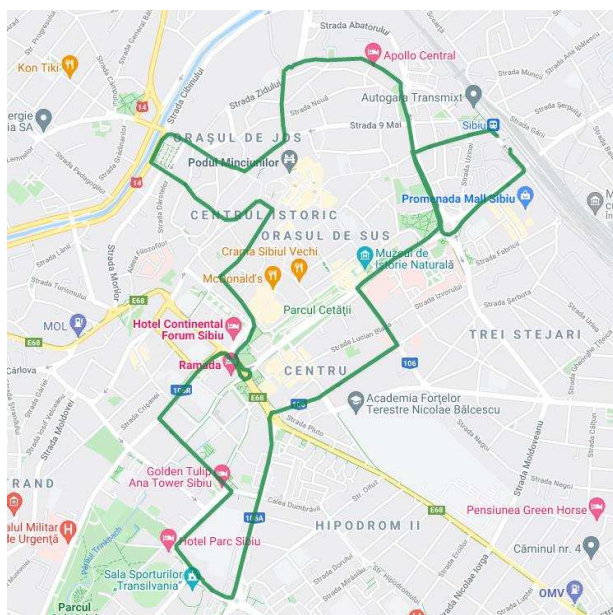


Figura 33 – Traseul “liniei verzi”, Decembrie 2021 (Sursa: <https://tursib.ro/traseu/3/itinerar>)

Obiectivul principal al politicilor în domeniul transportului public local îl constituie crearea unui sistem care să asigure obținerea unei mobilități urbane durabile la nivelul arealului de studiu.

În cazul nostru, transportul în comun nu se poate limita la UAT-ul Municipiului Sibiu, fiind extrem de importantă preluarea populației navetiste din imediata apropiere (ex: satul Șelimbăr din Comuna Șelimbăr, Cartierul Arhitecților din Orașul Cisnădie), deci este necesar ca zonele peri urbane, cu densitate mare de locuitori, să fie incluse în traseele aferente transportului public în comun.

După cum se prezintă în harta de mai jos, transportul în comun are o acoperire bună, fiind deja prelungit în zonele în plină dezvoltare (ex.: Calea Surii Mici, sau zona de industrie nou dezvoltată în "Zona Industrială Est" – Strada Podului);

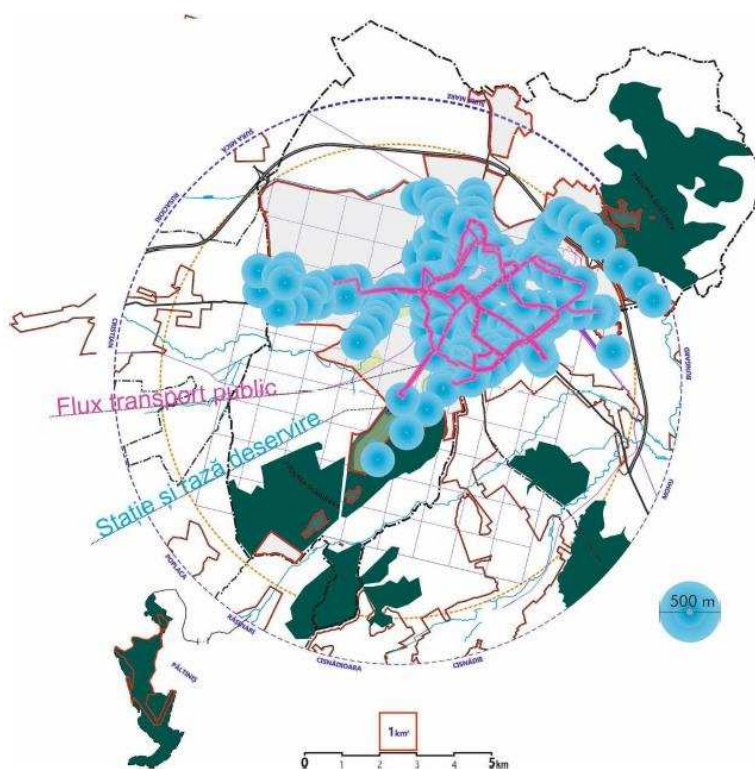


Figura 34 – Principalele fluxuri de deplasare, August 2021 (Sursa: Studiu de fundamentare – Evoluția mișcării în teritoriu, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting)

Conform studiului de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu"¹¹, "Municipiul Sibiu este bine servit pe toată suprafața sa de mijloace de transport în comun. Conform figurii 21, prezentată mai sus, aproape întreaga suprafață a Municipiului este acoperită cu stații de transport în comun, pe o rază de cel mult 500 de m."

Totuși, conform datelor expuse mai sus, procentul populației care folosește transportul în comun este unul scăzut (14% conform chestionarelor și 25,01%

¹¹ Preluat din studiu de fundamentare "Evoluția mișcării în teritoriu", realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting, August 2021

conform datelor din trafic). Astfel, în afară de traseele și deservirea spațială a acestui tip de transport, pentru încurajarea utilizării acestuia de un procent cât mai mare din populație, vor trebui analizate prin planul de mobilitate în lucru și alte elemente care influențează folosirea acestui tip de transport: confortul, timpii de așteptare și timpii parcurși, conexiunile în nodurile intermodale.

2.4. Transportul pe calea ferată

Municipiul Sibiu este conectat la rețeaua CFR prin calea ferată magistrală 200, aceasta fiind o parte componentă a Coridorului IV Paneuropean – componenta feroviară, ce asigură legătura între Curtici și Brașov, trecând prin municipiile Deva, Sibiu și Arad.

În prezent, în Municipiul Sibiu transportul pe calea ferată se poate face spre direcțiile:

- Direcția București, se poate face prin Copșa Mica, dar traseele sunt cu schimbare la Veștem.
- Spre Cluj, Iași, sau alte direcții spre nord, prin schimbare la Copșa Mica.

Linia de cale ferată la Copșa Mica, se împarte la Sibiu în mai multe direcții:

- i. Sibiu – Turnișor – Țiglari – Tilișca – Cristian – Orlat – Sibiel – Săcel – Săliște
- ii. Sibiu – Turnișor – Țiglari - Aeroport
- iii. Sibiu – Viitorului – Triaj – Șelimbăr – Cisnădie
- iv. Sibiu – Viitorului – Triaj – Cariera
- v. Sibiu – Viitorului – Triaj – Șelimbăr – Mohu – Cașolț – Cornățel
- vi. Sibiu – Viitorului – Triaj – Șelimbăr – Mohu – Veștem Tălmaciu Nord – Tălmaciu – Valea Sadului – Podul Olt – Turnu Rosu
- vii. Sibiu – Viitorului – Triaj – Șelimbăr – Mohu – Veștem Tălmaciu Nord – Tălmaciu – Valea Sadului – Podul Olt – Racovița – Mârșa – Avrig

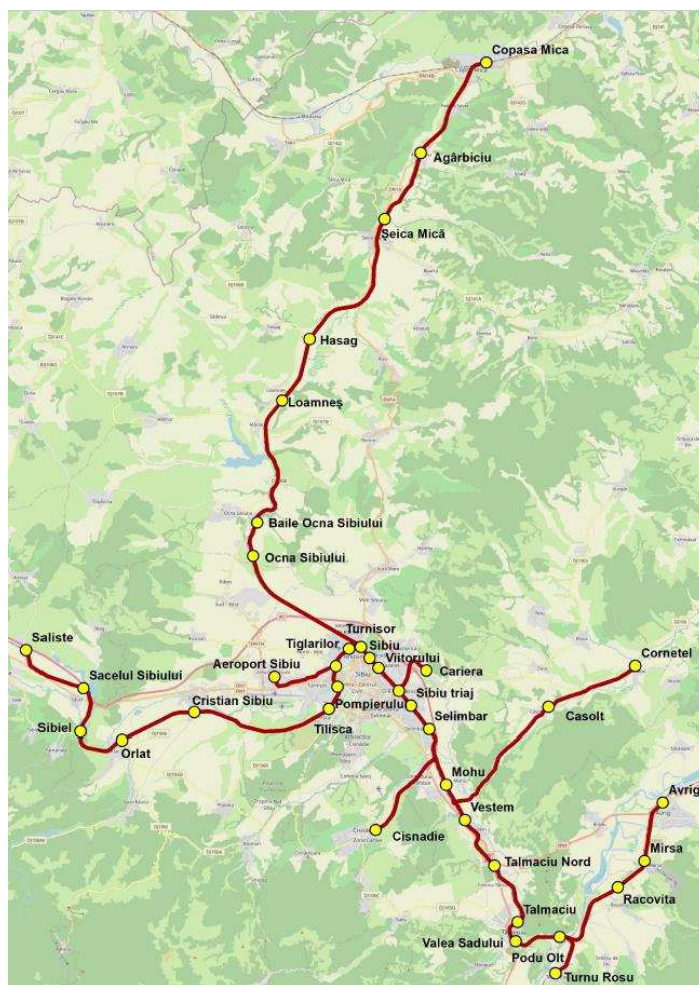
Municipiul Sibiu este legat cu Mărginimea Sibiului, prin traseul i., respectiv cu UAT-urile învecinate prin traseul iii, v, care aduc cel mai mare aport de persoane în localitate: Șelimbăr și Cisnădie.

Figura 35 – Plan Tren Metropolitan S-Sibiu
(Sursa: Plan investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030, Ministerul Transporturilor, informațiilor și telecomunicațiilor)

Conform Planului investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020 – 2030 al Ministerului Transporturilor, "Trenul metropolitan reprezintă un sistem feroviar local sau regional care oferă un serviciu de transport în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane."

Principala caracteristică a acestuia este legată de independența față de rețeaua de străzi, drumuri naționale sau autostrăzi însă poate prezenta o complementaritate sporită cu aceasta.

Deoarece zona prezentată în planșa de mai sus nu are linie CFR electrificată, acest fapt duce la necesitatea schimbării modului de tracțiune la capetele liniilor (locomotivelor - materialului rulant) de pe un tip de linie de cale ferată pe altul. Lipsa omogenității tipului de cale ferată îngreunează traficul de persoane și prelungește timpii de staționare în stațiile de capăt. De asemenea cresc nejustificat costurile cu manevrele și schimbările impuse.



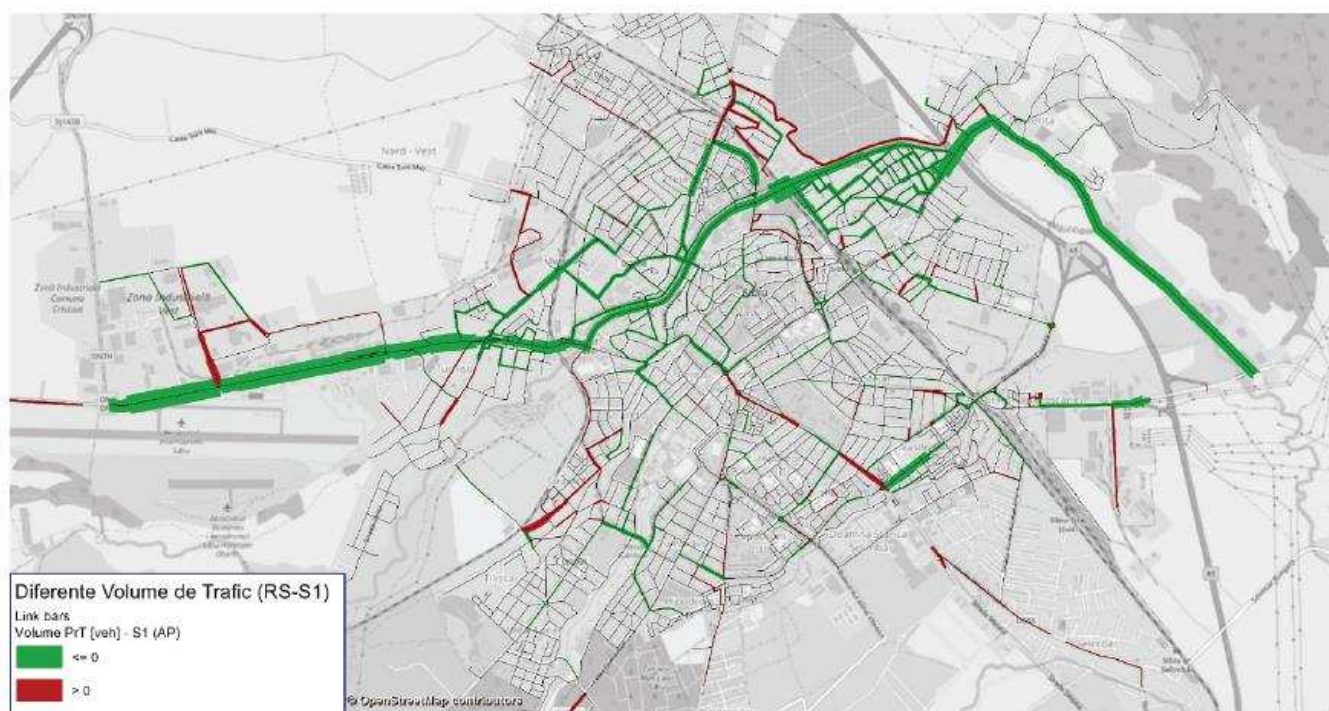


Figura 36 – Diferențe în volumul de trafic general, cu – fără proiect (veh/RS-S1/2030), Sursa: Studiul de trafic privind conectarea centrului Municipiului Sibiu, utilizând calea ferată, în principal a Comunei Șelimbăr și Zonei Industriale Vest”, Septembrie 2020

Conform figurii de mai sus impactul semnificativ asupra volumului de trafic se resimte pe axa est-vest, mai degrabă decât pe axa sud - est - vest, deoarece, deși noul serviciu de tren urban este atractiv și eficient pentru o anumită parte a municipiului (zona de nord-est), locuitorii neavând alte alternative mai atractive, vor folosi noul sistem de transport, în schimb locuitorii din zona de sud-est a localității au alte alternative de deplasare mai rapide în relație cu Zona industrială Vest / Aeroport, folosind arterele majore diagonale Vasile Milea și Șos. Alba Iulia.

Prezentăm în figura următoare rezultatele privind alocarea fluxurilor prognozate de pasageri pentru transportul public, ținând seama de noua linie de tren urban propusă spre analiză în fazele următoare în Scenariul 1.” “(Șelimbăr – Gara Sibiu – Zona Industrială de Vest (Aeroport; punct terminus linie industrială existentă)”

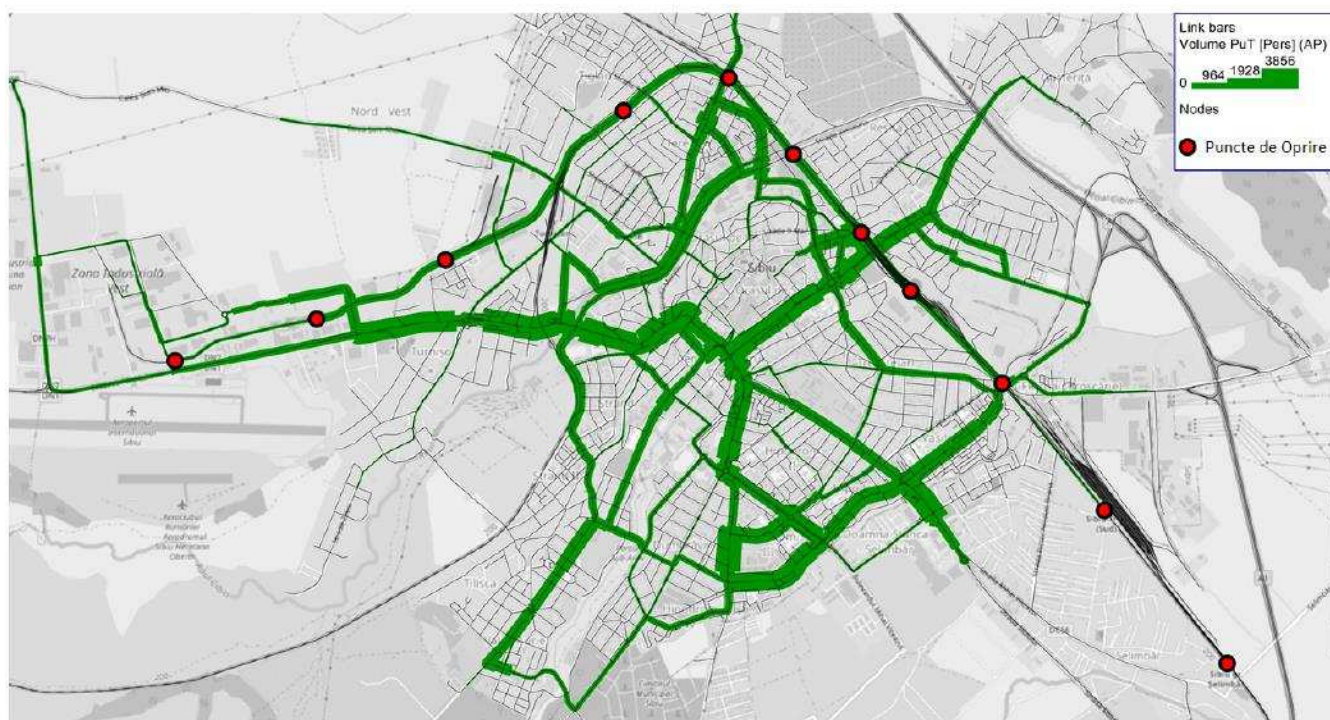


Figura 37 – Volumul de transport public (pers/S1/2030), Sursa: Studiu de trafic privind conectarea centrului Municipiului Sibiu, utilizând calea ferată, în principal a Comunei Șelimbăr și Zonei Industriale Vest”, Septembrie 2020

Implementarea acestui tip de transport, cu toate condițiile în care se poate realiza, constituie pentru viitor o variantă ușor de agreat de populație, care ar putea să schimbe obiceiuri în deplasarea populației și să descurajeze folosirea transportului privat.

2.5. Transport de marfă

Transportul de marfă se face preponderent auto și în condiții speciale se folosește și cel feroviar. Transportul de marfă este cel care pune cea mai mare presiune pe infrastructură, prin intensitatea și greutatea mărfurilor transportate ducând la degradări într-un ritm mult mai accelerat a căilor rutiere folosite.

Cea mai importantă cale de rulare, care preia transportul de marfă de tranzit, este autostrada A1. Pentru transportul de marfă intern se folosesc în special străzile colectoare, de legătură, acestea putând prelua acest tip de trafic, din punct de vedere gabaritic.

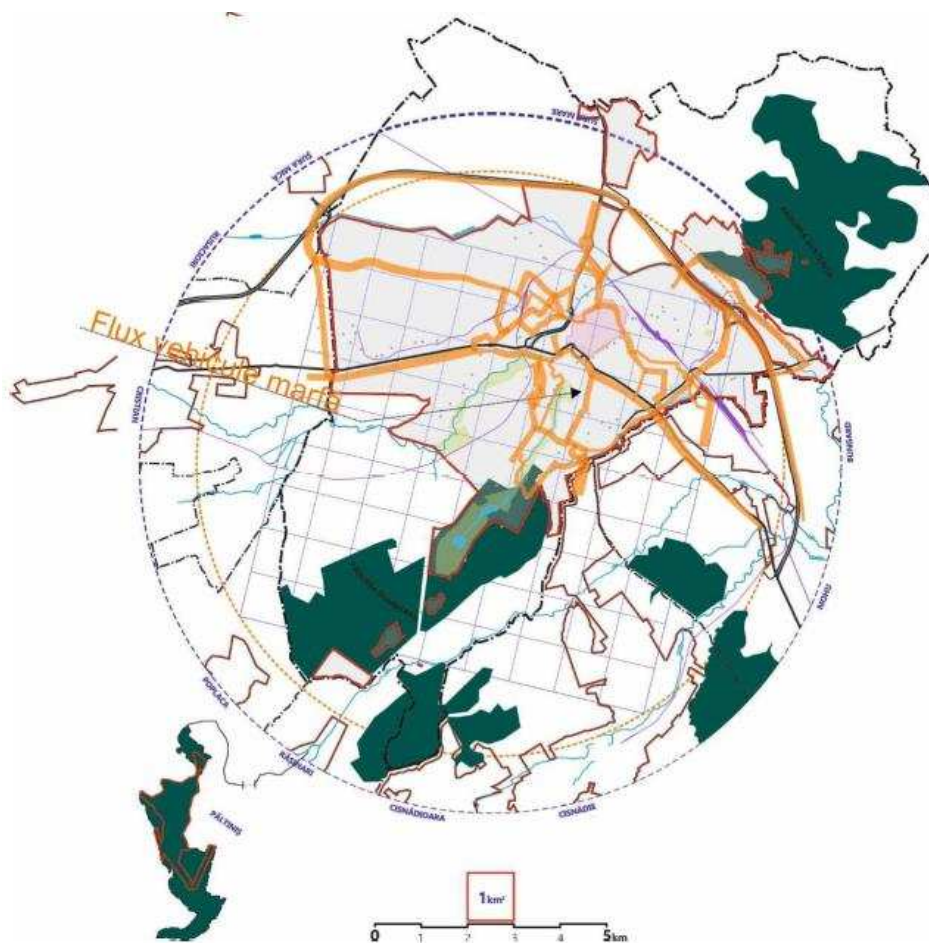


Figura 38 – Principalele fluxuri de deplasare – vehicule marfă, August 2021 (Sursa: Studiu de fundamentare – Evoluția mișcării în teritoriu, realizat de Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu" - Centru de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting)

Fluxurile de trafic importante în localitatea Sibiu sunt prezentate în harta de mai sus, adică traseele drumurilor naționale și județene care străbat localitatea.

Traseul drumului național DN1, este unul dintre cele mai utilizate trasee din localitate, având valori de trafic mari în comparație cu celelalte străzi de colectare.

Tranzitul vehiculelor grele de marfă în interiorul Municipiului Sibiu este restricționat la traseele propuse de Primăria Municipiului Sibiu.

Principalele puncte de atracție pentru transportul de marfă sunt reprezentate de către Zona Industrială Vest, Zona Industrială Est și centrele comerciale majore.

Centrele comerciale sunt amplasate în zone periferice, cu o bună accesibilitate a infrastructurii de transport rutier (de ex. Shopping City Sibiu).

Amplasarea zonelor industriale în estul și în vestul municipiului asigură legătura acestora cu centura ocolitoare permițând eliminarea circulației de tranzit cu transport de marfă prin centrul localității.

2.6. Mijloace alternative de transport

Mijloacele alternative de transport sunt reprezentate în primul rând de biciclete, a căror varianta electrică a devenit foarte atractivă, dar o creștere foarte importantă o au și trotinetele, în special cele electrice.

Acest lucru e încurajat de posibilitatea de a "închiria" trotinetele puse la dispoziție în municipiu la prețuri mici, fiind utilizate frecvent pe traseele din apropierea locuințelor până la stațiile de autobuz sau între stații, respectiv de la stațiile de autobuz până în apropierea locuințelor.

Tot ca mijloc alternativ de deplasare sunt scuterele (mopede), definite ca „vehicule cu două sau trei roți a cărei viteză maximă prin construcție este mai mare de 25km/h, dar **nu depășește 45km/h** și care este echipat cu un motor cu ardere internă, cu aprindere prin scânteie, cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 50 cmc sau cu un motor electric a cărei putere nominală continuă maximă nu depășește 4kw, iar masa proprie a vehiculului nu depășește 350kg”.

Legislația referitoare la acestea este în continuă schimbare pentru asigurarea unui transport în siguranță.

Este important de luat în considerare concluziile privind tendința transporturilor, scoasă în evidență de "Activități de colectare a datelor din teren" efectuate de Fip Consulting.

Comparativ cu PMUD ver.I, evoluția cotelor modale este următoarea:

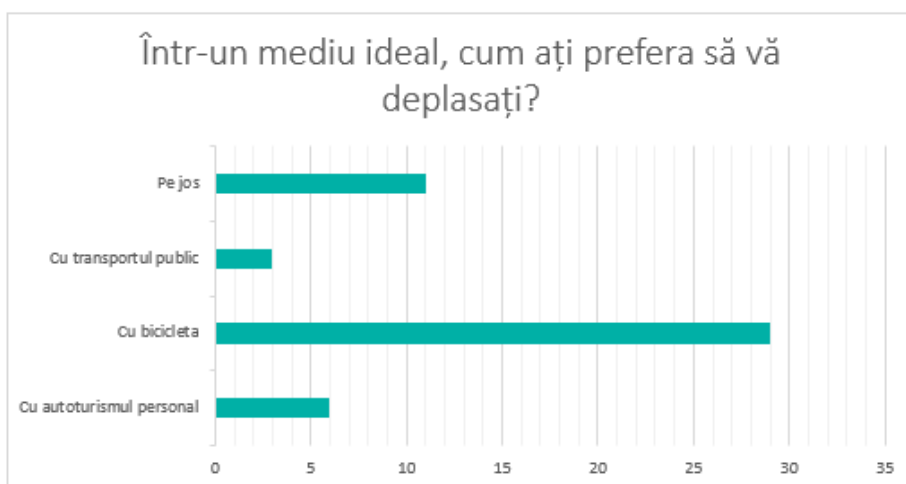
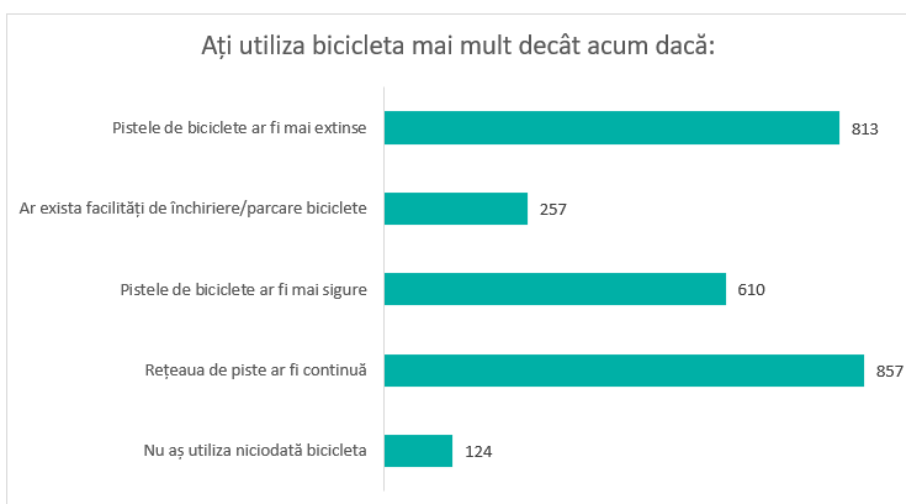
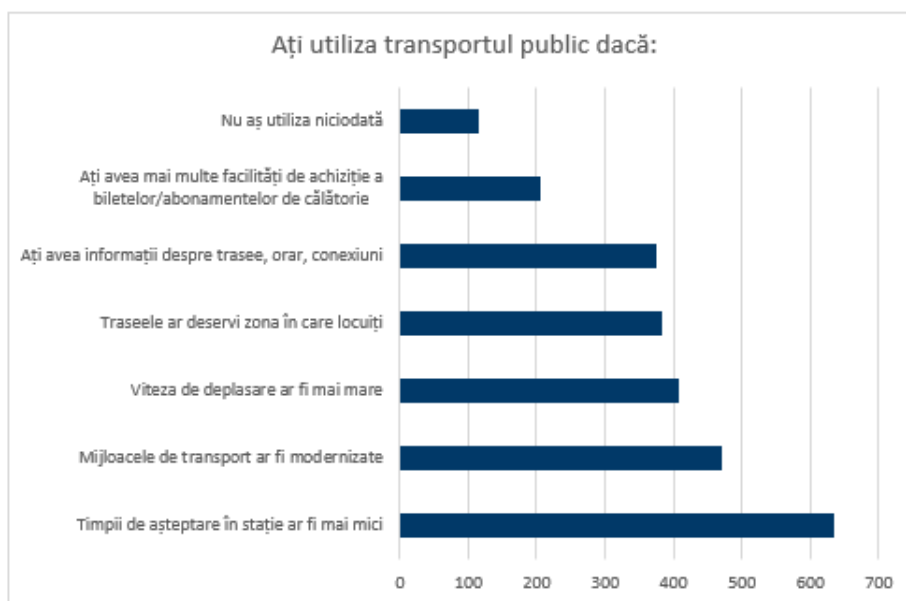
Mod de deplasare	Valoare PMUD Ver. I	Valoare PMUD Ver. II (chestionare)	Valoare PMUD Ver. II (date trafic)
Auto (toate tipurile)	39,99%	65%	66,40%
Transport public	26,79%	14%	25,01%
Pietonal	31,30%	12%	7,90%
Velo	1,92%	9%	0,69%

Din aceste date comparative rezulta o creștere a traficului auto în detrimentul celui pietonal sau velo.

Aceasta situație impune modificări majore în infrastructura străzilor, care să încurajeze traficul cu biciclete, trotinete, moped manual, cu motor termic sau electric), respectiv a transportului public și descurajarea celui auto, prin facilități pentru primele două categorii prezentate în detrimentul celei de-a treia.

În cadrul anchetelor realizate de către Fip Consulting, cetățenii transmit ca cel mai important element care le-ar schimba decizia de a folosi transportul în comun, ar fi dacă "timpul de așteptare în stație ar fi mai mic" – respectiv, ar utiliza mai mult bicicleta dacă "pistele de biciclete ar fi mai extinse", respectiv "rețeaua de piste ar fi continuă.

Anexam pentru susținerea celor enunțate, prezentarea grafică a celor două situații și preferința de deplasare a cetățenilor, într-un mediu ideal:



Graficele sunt preluate din "Activități de colectare a datelor din teren" realizate de Fip Consulting și Mobycon.

2.6.1. Deplasări pietonale și persoane cu mobilitate redusă

Traseele pietonale și ariile pietonale sunt prezente cu precădere în zona centrală a municipiului, fiind amenajate în special datorită faptului că zona "municipiului vechi" reprezintă principala atracție turistică a Sibiuului.

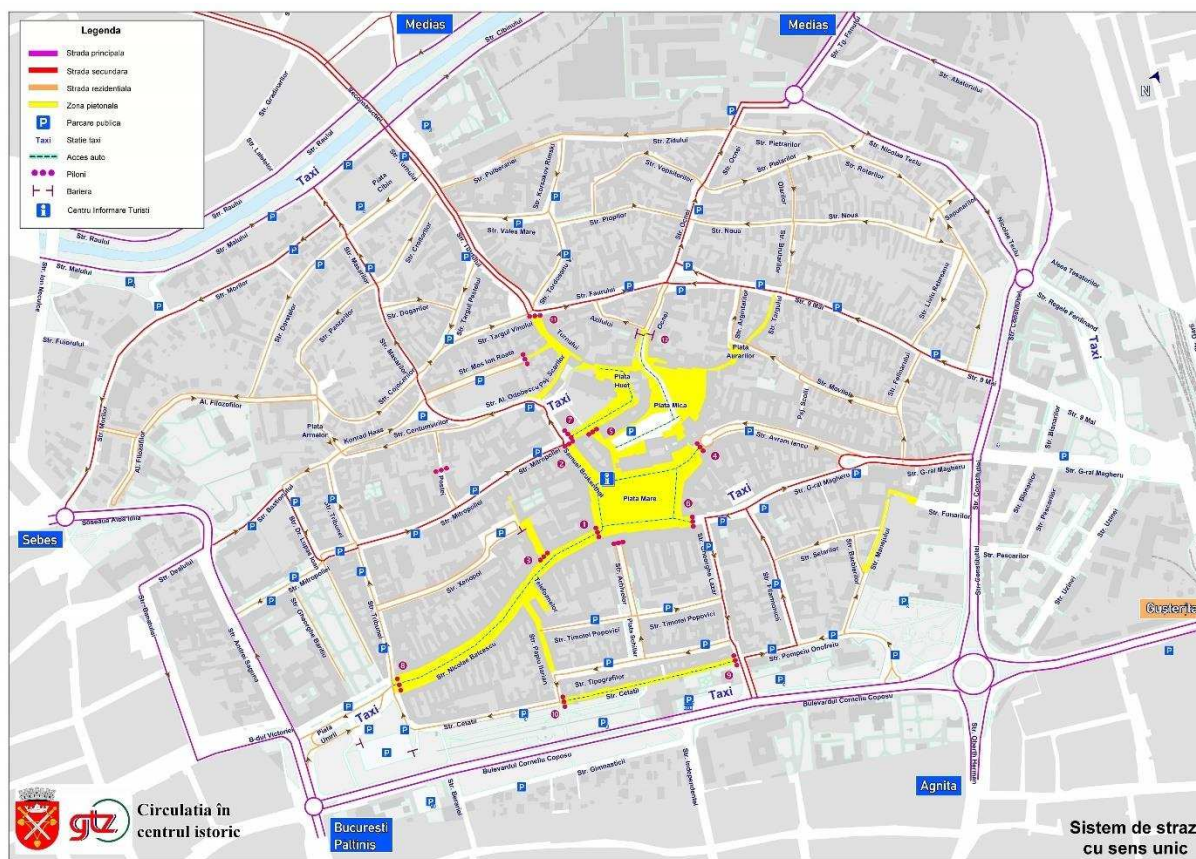


Figura 39 – Zona pietonală (cu galben) în centrul vechi al Mun. Sibiu, August 2021 (Sursa: https://spadpp.sibiu.ro/zona_pietonala/harta)

Odată cu amenajările făcute pentru participarea la evenimentul Sibiu - "Capitala europeană" în 2007 s-a decis ca cele 3 piețe centrale ale localității împreună cu strada Nicolae Bălcescu să devină pietonale.

Schimbarea decisivă și impunerea ca aceste zone să fie redată pietonilor, a contribuit la punerea în valoare a patrimoniului cultural și arhitectural al municipiului și a permis încurajarea și creșterea turismului local prin extinderea zonelor de promenadă.

Deși prin modernizările stradale realizate în ultimii ani s-a pus un accent tot mai mare pe asigurarea deplasării pietonilor și a persoanelor cu mobilitate redusă, rămân unele probleme semnalate și în alte studii, cum ar fi:

- Străzi cu trotuare înguste, mai mici de 1,00m, în zonele în care ampriza străzii nu a permis un spațiu mai generos destinat pietonilor, în special pe străzile secundare;

- Lipsa rampelor la trecerile de pietoni, mai ales pe străzile care nu au beneficiat recent de o modernizare;
- Semnalizarea deficitară pentru persoanele cu handicap vizual – atât de-a lungul trotuarelor cât și la trecerile de pietoni (acestea din urmă se reglementează prin dotarea trecerilor de pietoni cu semnalizări sonore sau tactile);
- Lipsa trotuarelor în zonele noi dezvoltate sau îngustarea acestora cu amplasarea stâlpilor de iluminat, stâlpilor cu semne de circulație, cutiilor pentru ceasurile de citire a consumurilor de gaz, curent, etc.
- Gardurile perimetrice ale alveolelor reprezintă tot un impediment în deplasarea pietonilor, acest lucru fiind facil de rezolvat prin amenajarea alveolelor cu structura care să nu permită creșterea buruienilor, dar să permită ca apa pluvială să ajungă la plante.

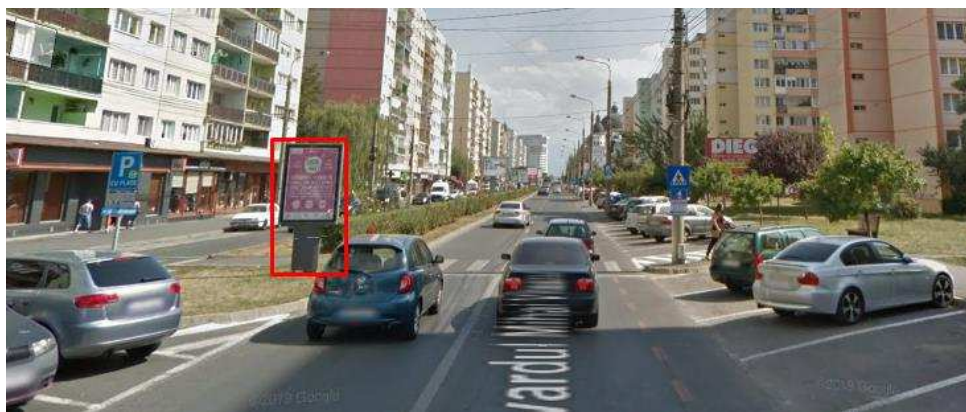
De asemenea, s-au demarat serviciile pentru proiectarea unui „traseu verde”, un traseu pietonal care va lega zona Gării de Piața Mare, pe strada General Magheru până la strada Filarmonicii și respectiv pe strada Avram Iancu.

Acesta presupune reconfigurarea spațiului public astfel încât să îl facă mai atractiv și mai sigur pentru deplasarea pietonilor. Lucrările vor presupune reamenajarea drumului și a trotuarelor care vor fi pavate cu calupuri de piatră, în ton cu specificul zonei istorice. Un accent deosebit se va pune pe spațiile verzi care vor face acest coridor atractiv și estetic. Investiția este estimată la 16,8 milioane de lei și vine în întâmpinarea dorinței comunității de a promova investiții destinate îmbogățirii patrimoniului urban cu zone destinate interacțiunilor sociale, deplasărilor pietonale și cu bicicleta, precum și inserarea zonelor verzi în țesutul urban.

Obstacole care îngreunează deplasarea pietonilor se regăsesc și pe străzile principale. Un exemplu în acest sens este strada Alba Iulia, cu două zone foarte cunoscute:

- trecerea pe sub calea ferată nu are decât o singură variantă de traversare pietonală, iar trecerile de pietoni sunt la o distanță considerabilă, fapt care obligă pietonii să urce și să traverseze calea ferată la nivel
- în interiorul curbei de urcare spre str. Șaguna trotuarul are zone cu lățimi mai mici de 1m

Prezența unor panouri publicitare în apropierea trecerilor de pietoni reprezintă un real pericol pentru pieton, acesta putând fi observat doar cu întârziere de conducătorii auto (exemplu B-ul Mihai Viteazul).



Trecerile de pietoni sunt realizate și pe zonele de staționare, fără executarea unei alveole, fapt care duce la:

- angajarea pietonilor în traversare fără a avea vizibilitate (spațiul marcat pentru a nu se parca este des obstructat)
- reducerea locurilor de parcare în zonă prin impunerea restricționării staționării vehiculelor pe lungimea necesară vizibilității pietonului

2.6.2. Deplasări cu bicicleta

În Municipiul Sibiu există o tendință evidentă de încurajare a folosirii bicicletei în mediu urban, în defavoarea automobilului proprietate privată. Aceasta acțiune corespunde abordării europene actuale.

Pistele de biciclete existente sunt dezvoltate în special pe străzile principale de traversare a localității, cu prelungirea lor în zonele de agrement și pe sectoarele de drum care au permis, prin amenajarea amprizei sau prin schimbarea circulației să fie marcate / construite.

În ultimii ani administrația locală a întreprins marcarea de benzi dedicate pentru biciclete pe carosabilul existent pe principalele artere, benzi care însumează peste 63.5 km, cu lățimi de max. 1.00m.

În ultima perioadă, pe zonele modernizate s-a urmărit executarea de piste de biciclete protejate, despărțite de zonele carosabile prin diferite sisteme sau zone cu altă destinație (de exemplu spațiu verde) pentru mărirea siguranței bicicliștilor.

De-a lungul pistelor marcate sau executate noi s-au amenajat zone cu suporturi stradali pentru parcare a bicicletelor.

Prin investițiile în acest tip de transport se urmărește schimbarea comportamentului de deplasare al cetățenilor, cu efecte benefice pentru îmbunătățirea calității aerului, sănătății locuitorilor, în final a vieții în general în Municipiul Sibiu.

Ca și dezvoltare în timp, avem lungimea pistelor ciclabile în diferiți ani: în anul 2007 erau 2,5km, în anul 2011 s-a inaugurat prima pistă pe carosabil, iar în anul 2013 erau deja 62,5km de piste de biciclete.

(sursă: Ghidul de dezvoltare al Municipiului Sibiu 2014-2024, pagina 57).

Municipalitatea are în procedură de atribuire a execuției unui coridor de piste de biciclete pe ambele maluri ale Râului Cibin, tronson care va străbate municipiul pe cel mai scurt traseu, permițând creșterea atractivității zonei și încurajarea mobilității alternative.

În același timp sunt în construcție piste de biciclete pe străzile colectoare ce se amenajează în cadrul cartierelor, respectiv pe străzile de folosință locală, pentru a îmbunătăți și scurta traseele existente, astfel contribuind la încurajarea folosirii acestui mijloc de transport.

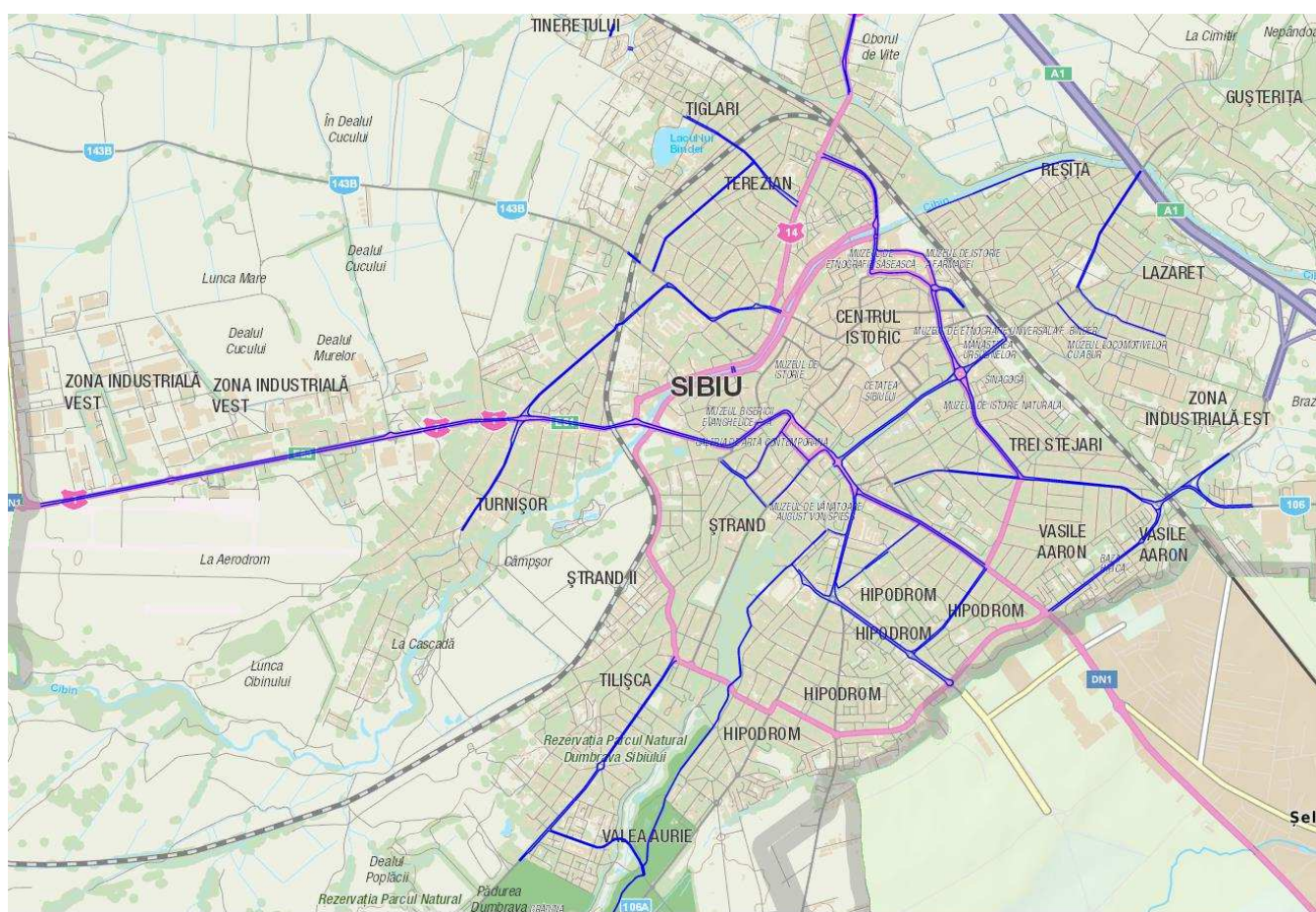


Figura 40 – Trasee piste de biciclete in Mun. Sibiu, August 2021 (Sursa: <https://sibiu-city.map2web.eu/>)

Prezenta documentație conține în partea desenată o hartă actualizată cu piste de biciclete marcate, construite sau în curs de execuție / proiectare.

Pe strada Mihai Kogălniceanu, a fost prevăzută construcția de piste de biciclete între trotuar și carosabil, dar se observă următoarele probleme în folosirea acestora:



- Accesele în curte s-au făcut pe lățimea pistelor de biciclete, la fel și coborârile, urcările – pe 50cm.



- Montarea stâlpilor de iluminat s-a făcut exact în marginea pistelor, constituind un obstacol în deplasarea participanților. Toți stâlpii de iluminat sunt montați între piste de biciclete și trotuare

- Semnele de circulație pentru semnalizare verticală s-au montat ca stâlp în marginea pistei, iar semnul perpendicular pe acesta, biciclistul riscând să se rănească dacă circula pe acel spațiu.

- Toate aceste probleme și denivelările foarte dese, fără rampe, duc la decizia bicicliștilor de a nu folosi acel spațiu pentru deplasare și folosirea carosabilului, unde

riscă să fie răniți sau ocolesc obstacolele pe trotuar unde riscă să rănească pietonii.

Mai există câteva sectoare cu piste de biciclete construite și marcate separat, în zona de vest, care se doresc a fi continuate prin proiecte de legătură cu alte rute principale. În această categorie intră Prelungirea străzii Turda și prima parte din strada Bruxelles, amenajată deja. Pistele de biciclete sunt prevăzute pe un singur fir (minime ca și lățime), zona fiind industrială și circulația făcându-se preponderent într-un singur sens într-un interval orar anume.



O problemă generală în municipiu o reprezintă amplasarea gurilor de scurgere, care prin poziționarea lor pe marginea părții carosabile, în zona marcată pentru

pistele de biciclete, reprezintă un pericol de accidentare a utilizatorii bicicletelor și trotinetelor.

Celelalte trasee pentru biciclete, aflate pe drumurile principale, sunt marcate pe partea carosabilă, fără delimitări pe orizontală sau verticală.

Pe străzile de categorii inferioare, nu sunt marcate piste de biciclete, ceea ce duce la discontinuitatea traseelor de biciclete (pista nou realizată în cartierul Ștrand pe marginea străzii Maramureșului se termină în zona blocurilor fără a avea o legătură cu alte piste amenajate sau să fie prelungită în zona de locuințe noi – până la Parcul Tilișca).

Pistele dedicate sunt în zone de recreere (parc, pădure, zona verde), delimitate clar prin zone verzi sau borduri cu garda spre partea carosabilă. Acestea sunt montate denivelat la trecerea peste carosabil, obligând astfel conducătorii auto să reducă viteza la sub 30 de km/h pentru a trece aceste obstacole.

Pistele noi realizate în municipiu sunt marcate corespunzător atât vertical cât și orizontal, vopsite în culori care ies în evidență – roșu sau executate cu asfalt roșu pentru a nu încuraja conducătorii auto să le folosească pentru staționare sau chiar oprire.

2.7. Staționarea

Parcări existente

Conform datelor prezentate pe site-ul Serviciului public de administrare a domeniului public și privat Sibiu (<http://spadpp.sibiu.ro>), în Municipiul Sibiu sunt 61 de parcări stradale cu plată (de mare și mai mică capacitate) și tot atâtea automate de parcare.

Acestea sunt preponderent concentrate în zona centrală și în jurul acesteia. Fiind parcări la sol, ele satisfac cererea de parcare, dar afectează calitatea estetică a spațiilor publice din zona istorică, inclusiv a Piețelor istorice - Piața Mică, Piața Huet.

Conform PMUD Sibiu 2016 și datelor de pe site-ul SPADPP (<http://spadpp.sibiu.ro/>, accesat 2021), în proximitatea zonei istorice sunt amplasate și 3 parcări, cu un număr aproximativ de 24 de spații de parcare pentru autobuze; pe Bd Calea Dumbrăvii (7 locuri) și pe Bd Corneliu Coposu (2 locații - 10+7 locuri).

În zona centrală a municipiului s-au modernizat 2 parcări la nivel, una în zona fostei Cazarme 90 (205 locuri) și cealaltă lângă Teatrul Național Radu Stanca (Piața Teatrului, 160 locuri), ambele prevăzute cu bariere și dotate recent și cu infrastructură pentru încărcarea mașinilor electrice.

În cartierele rezidențiale de case pe lot sau ansambluri de locuințe colective, parcare rezidențială se face majoritar pe partea dreaptă a sensului de mers, de obicei cu o roată pe trotuar (cu excepția vehiculelor parcate pe parcele private).

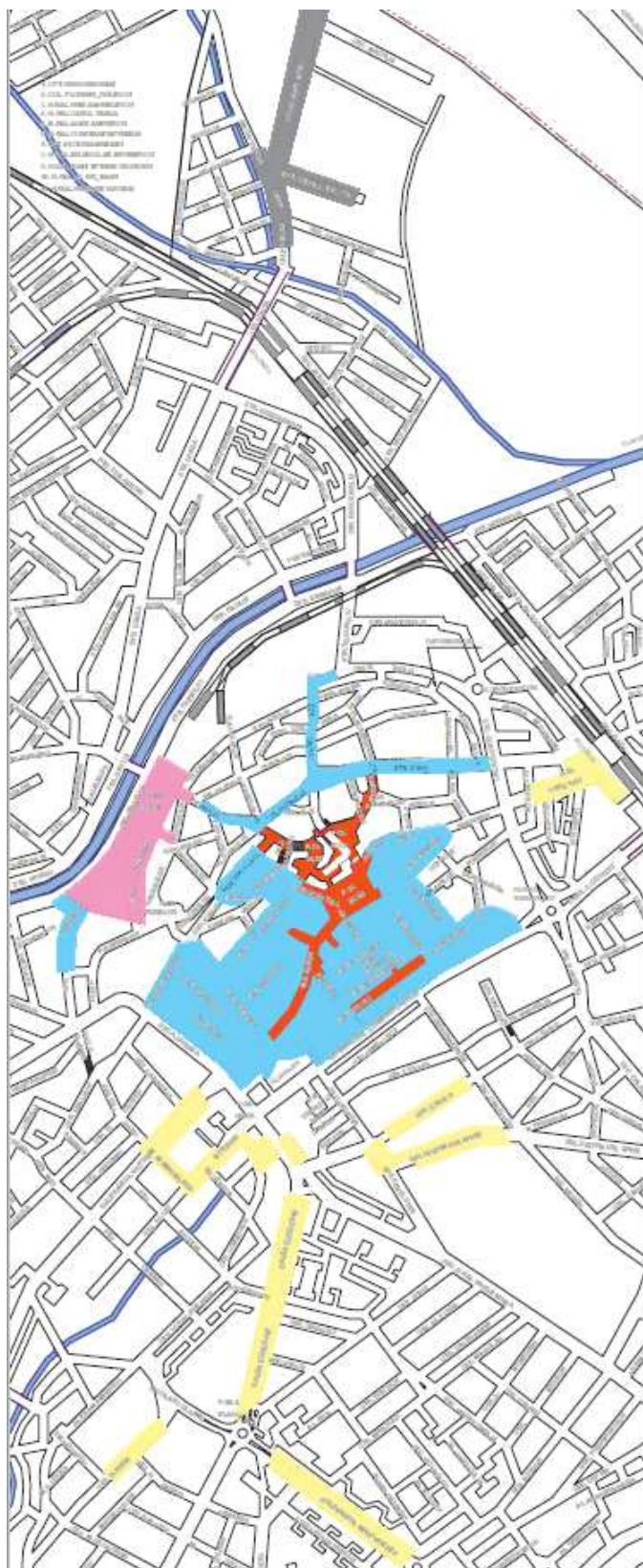


Figura 41 – Harta parcarilor publice din Mun. Sibiu, (Sursa: <https://spadpp.sibiu.ro/parcari/parcari>, accesat Decembrie 2021)

Piața Cibin dispune de o parcare separată amenajată pe strada Turnului și de parări longitudinale amenajate de-a lungul străzilor perimetrare acesteia.

Municipiul dispune de parări amenajate de-a lungul străzilor, dotate cu sisteme de plată cu tarife diferențiate după zonă, evidențiate în figura de mai sus prin culori distincte, astfel: Zona pietonală (roșu), Zona A(albastru), Zona B(magenta), Zona C(galben) și zona D(gri).

Faptul ca parcările nu sunt închiriate sau nominale, permite staționarea atât a locuitorilor din zonă cât și a celor care tranzitează zona, fără a isca conflicte între utilizatori.

Acest sistem de plată a parcării pe intervale orare și pe zone de taxare permite o utilizare mai flexibilă a locurilor disponibile în localitate și este de preferat unuia cu rezervarea locurilor nominale, în care parcarile ar sta nefolosite pe perioade lungi ale zilei.

Rezervate sunt strict locurile de parcare de la pensiuni sau magazine care au solicitat locuri dedicate si le-au fost atribuite de către primărie.

Zona de parcare de la Cazarma 90 si din Piata Teatrului

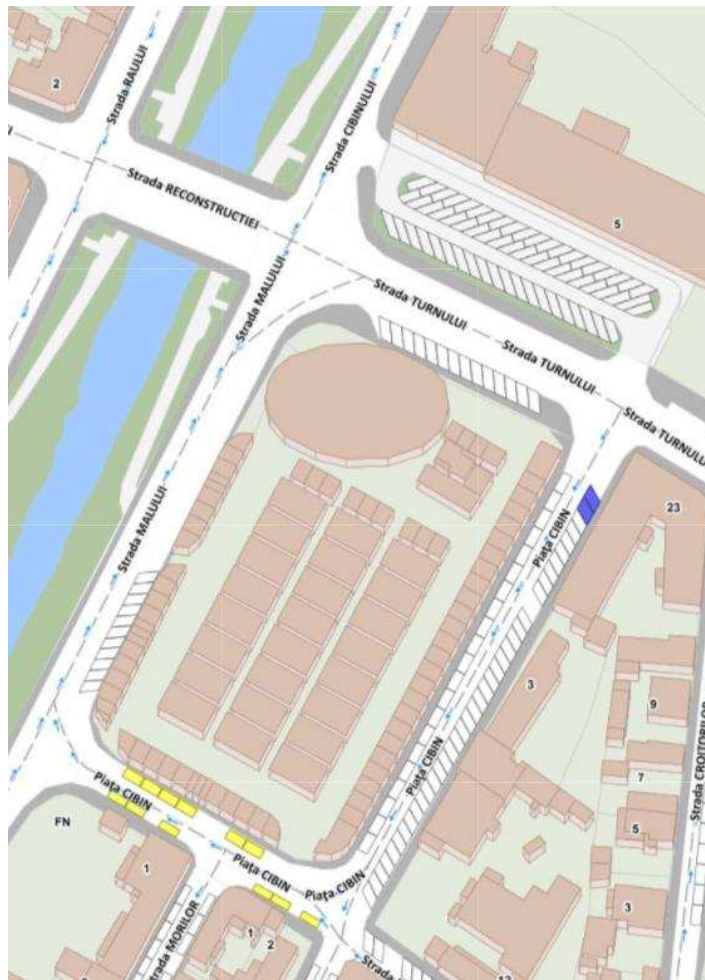
Această zonă este intens folosită, fiind cea mai apropiată zonă de parcare de centrul Sibiului, dotată corespunzător cu evidențierea locurilor libere în zonele adiacente intrării în parcare și sisteme de taxare automate.



Figura 42 – Zona de parcare publice cu taxare (Cazarma 90 și Piața Teatrului), (Sursa: <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesat Decembrie 2021)

Parcările prezentate nu intră în categoria celor la care plata se face în funcție de zonă, având tarifele stabilite în funcție de timpul de staționare, diferențiate față de cele publice amenajate pe marginea străzilor din municipiu.

Parcările din zona Piața Cibin



O zonă de parcare intens utilizată în Municipiul Sibiu este cea de lângă Piața Cibin, atât datorită pieței agroalimentare de pe malul Cibinului, cât și datorită proximității cu centrul vechi al Sibiului, intens vizitat de turiști tot timpul anului.

Parcările din această zonă sunt de tip parcare cu plată pe interval orar și zonă.

Figura 43 – Zona de parcare publice cu taxare zona Pieței Cibin, (Sursa: <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesat Decembrie 2021)

Parcări planificate în documente în vigoare, în proces de implementare

Zona de parcare de la gara și autogara

În zona Gării și a autogării, sunt amenajate în prezent locuri de parcare în fața gării și în zona intrării în curtea autogării.

Parcarea supraterană amenajată în Piața Gării funcționează ca parcare cu plată conform zonei de tarifare C, dar această zonă este în curs de reconstrucție, proiectul prevăzând coborârea parcarilor pe două nivele în subteran concomitent cu amenajarea unei zone de promenadă la suprafață, cu spații verzi generoase, cu un aspect demn de un oraș turistic ca Municipiul Sibiu.

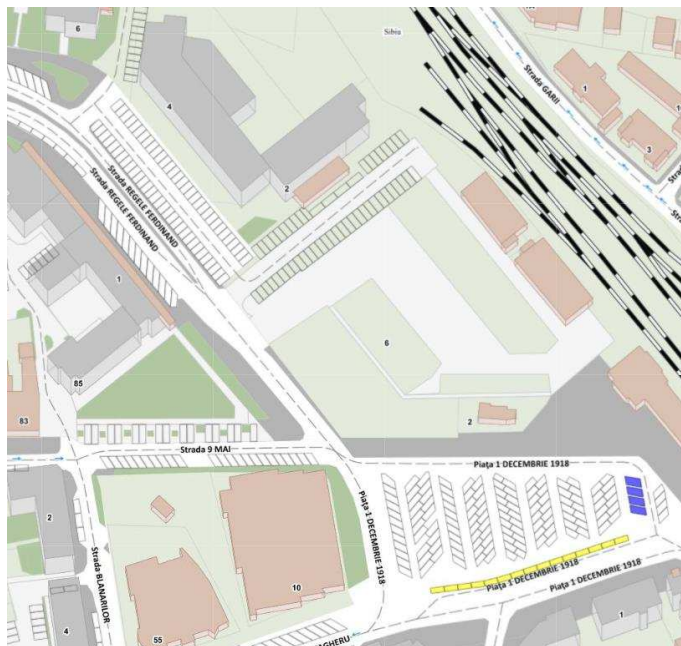


Figura 44 – Parcare supraterană în Piața Gării, (Sursa: <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesat Decembrie 2021)



Figura 45 – Proiect parcare subterană în Piața Gării, (Sursa: <https://sibiu.ro/primaria/comunicat/9475>, accesat Decembrie 2021)

Parcări mari în construcție

Parcare supraetajată cartier Hipodrom

La sfârșitul anului 2021 va fi dată în folosință prima parcare supraetajată de mare capacitate din Mun. Sibiu, în cartierul Hipodrom III, în perimetrul delimitat de bulevardul Mihai Viteazu, Aleea Taberei, Liceul Constantin Noica și strada Nicolae Iorga.

Parcarea va dispune de subsol, parter, trei etaje și un etaj retras, va fi dotată cu un sistem automat de acces, stații de încărcare pentru mașini electrice, iluminat public eco-eficient și un sistem de supraveghere cu camere video.

Prin proiect s-au realizat un număr de 320 de locuri de parcare în clădirea parcarii și alte 100 de locuri în zona din jur.

Aceasta preia nevoia de locuri de parcare pentru apartamentele din zonă.



Figura 46 – Randare parcare supraetajată cartier Hipodrom III, (Sursa: Studiul de fezabilitate întocmit de Smartbau Construct SRL, Decembrie 2021)

Odată cu reorganizarea și modernizarea spațiilor publice din cartiere, derulată în ultimii ani (cartierele Hipodrom I, II, III și IV, cartierul Ștrand, cartierul Terezian), se amenajează parcări de-a lungul străzilor odată cu modernizarea carosabilului și trotuarelor, inclusiv înființarea de piste de biciclete și refacerea spațiilor verzi cu irigație automatizată.

Cartierele de case/vile au fost ignorate în ceea ce privește amenajarea căilor de rulare și a zonelor de staționare. Un exemplu în acest sens este zona dintre Calea Dumbrăvii și Strada Octavian Goga, unde au lipsit investițiile în ultimii ani.

2.8. Sinteza intervențiilor realizate/nerealizate din documentații de reglementare și planificare aflate în vigoare

Prezentăm propuneri de investiții importante din PUG 2011 care încă sunt importante să fie realizate și stadiul lor în prezent (imaginile sunt preluate din planșele PUG 2011 și de pe site-ul primăriei Mun. Sibiu):

Figura 47 – Viaduct CF zona străzii M. Kogălniceanu, (Sursa: prelucrare proiectant, Decembrie 2021)



1. Propunerea pentru Viaductul din zona străzii Kogălniceanu, de trecere peste calea ferată, pentru a se ocoli trecerea la nivel cu calea ferată din capătul Căii Turnișor, eliberând astfel strada Calea Șurii Mici de acest conflict, s-a realizat în totalitate și funcționează.

În schimb, nu s-a realizat legătura dintre strada Măgheranului și Traian Demetrescu, peste Calea Șurii Mici, conform propunerii prezentate și nici reprofilarea străzilor conform propunerilor.

Intersecțiile marcate cu cerc negru și roșu nu s-au putut realiza întrucât prelungirea propusă a străzilor nu a fost executată.

Figura 48 – Propunere zona viaduct CF str. M. Kogălniceanu, (Sursa: prelucrare proiectant, Decembrie 2021)

În prezentarea preluată de pe situl „sibiu.ro” s-au marcat cu patrulare de culoarea magenta și s-au pus în evidență cu „zona 1” și „zona 2”, lucrările care pot să fie în continuare executate, lucrări care ar elimina cele două drumuri înfundate existente și ar fluidiza circulația în zonă.

Străzile nou create pot să reprezinte scurtături care să reducă traficul în intersecțiile existente în apropiere. – intersecția de tip giratie – Calea Turnișor – Calea Surii Mici. De asemenea, odată cu amenajarea propusă la „zona 1”, s-ar reduce riscul de accidente datorat asigurării dificile care se face la ieșirea de lângă viaduct, prin impunerea unui ocol. Recomandăm ca propunerea să fie păstrată și să se țină cont de ea la aprobarea investițiilor viitoare din zonă.

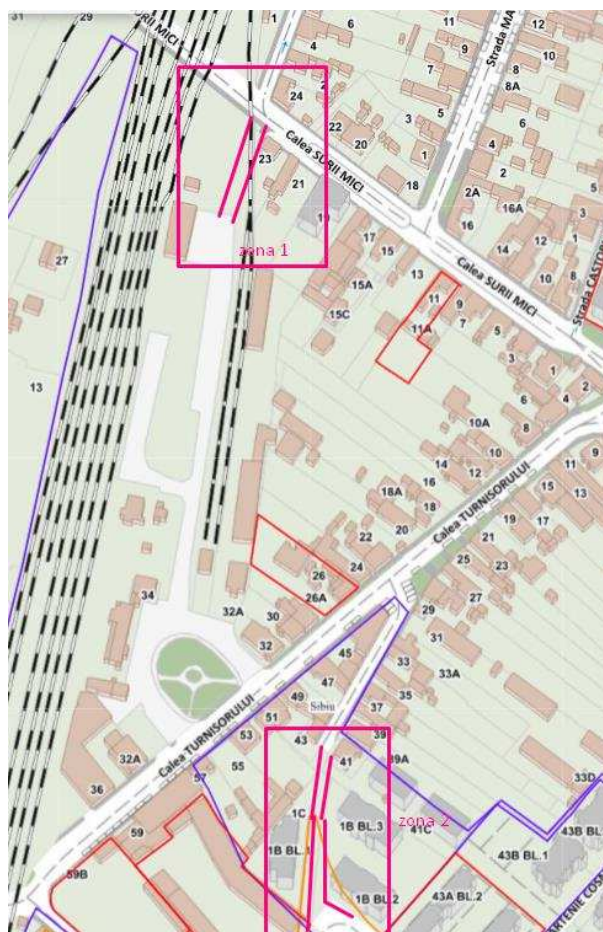




Figura 49 – Propuneri zona strazii Autogării, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)

2. Continuarea străzii Autogării până la Calea Turnișor, nerealizată încă, traseu care în prezent traversează o zonă industrială și prin amenajarea ei ar facilita racordarea celor două artere importante, strada Autogării (stradă colectoare) și strada Calea Șurii Mici (artera de legătură cu Autostrada A1). Această prelungire ar oferi o racordare directă între viaductul de pe Str. Mihail Kogălniceanu și strada Alba Iulia.

Crearea acestei artere ar reduce timpii de staționare în zona intersecțiilor (avem în prezent intersecție la nivel cu calea ferată cu barieră și semnale luminoase) și ar facilita descărcarea traficului în zonele de interes de pe străzile colectoare de capăt: strada Alba Iulia și Calea Șurii Mici.

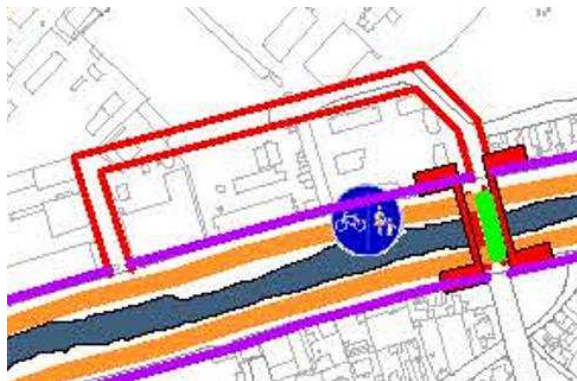
3. pod nou lângă cel existent, peste Râul Cibin

În aceeași zonă prezentată în lateral, o altă investiție, încă nerealizată, dar care încă se discută și s-au făcut demersurile pentru realizarea ei, este modificarea, lărgirea sau executarea unui **pod nou lângă cel existent, peste Râul Cibin, în zona de pe strada Alba Iulia**, între străzile Autogării și Malului.

Această lărgire ar facilita mult circulația în această intersecție, având în vedere dezvoltarea mixtă a zonei, cu centru comercial, clădiri de birouri, hotel, zone de locuit, benzinarii, promenadă și piste de biciclete pe malurile Râului Cibin.

În această zonă, intersecțiile de pe ambele părți ale Râului Cibin constituie un punct de strângere ale fluxurilor de circulație pe toate direcțiile. Îngreunează accesul pe străzile care direcționează fluxurile (Alba Iulia în acest caz) de pe străzile laterale și centre comerciale – strada Autogării, ieșirea de la magazinul LIDL, strada Calea Cristianului, ieșirea din zona Kaufland – zona mixtă.

Figura 50 – Propuneri zona strazii Ion Neculce, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)

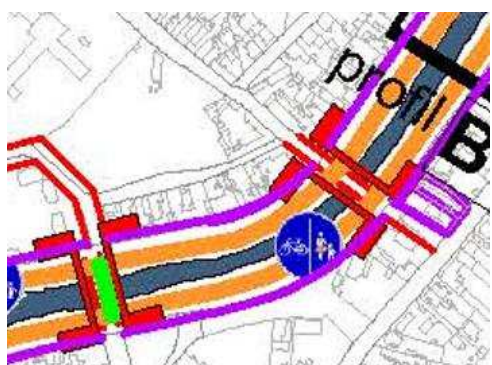


4. Realizarea unui pod nou, care să facă legătură dintre strada Ion Neculce și strada Hameiului.

Podul a fost realizat și este în circulație, facilitând fluxul spre Calea Șurii Mici. Legătura prezentată cu roșu nu s-a realizat, este în continuare posibilă să fie realizată și o considerăm utilă pentru accesul invers de pe

Strada Metalurgiștilor spre Strada Ion Neculce și mai departe spre Strada Alba Iulia.

Figura 51 – Propunere pod str. Pedagogilor, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)

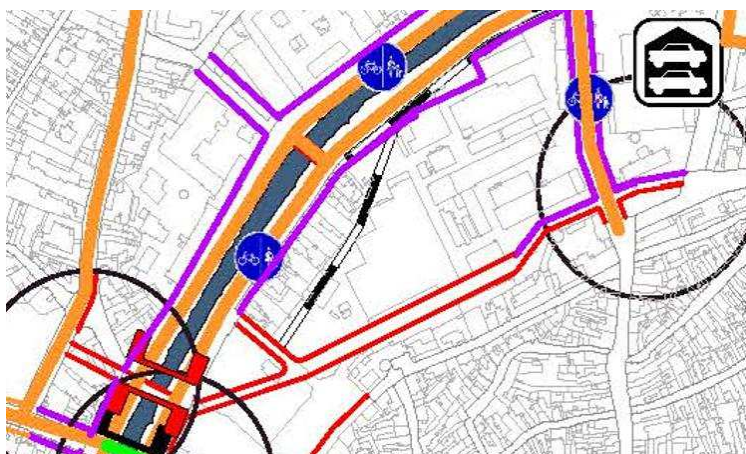


5. Podul de legătură dintre strada Pedagogilor și strada Malului, pod care ar facilita descărcarea traficului și împreună cu podul din capătul străzii Ion Neculce ar putea să funcționeze ca o intersecție de tip girație și să se anuleze timpul de semaforizare și staționarea în trafic.

Acest pod este necesar în continuare, mai ales dacă luăm în considerare tendințele de dezvoltare ale zonei și schimbarea din zona industrială în una de

locuit sau mixtă.

Figura 52 – Propunere pod zona Piața Cîbin, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)



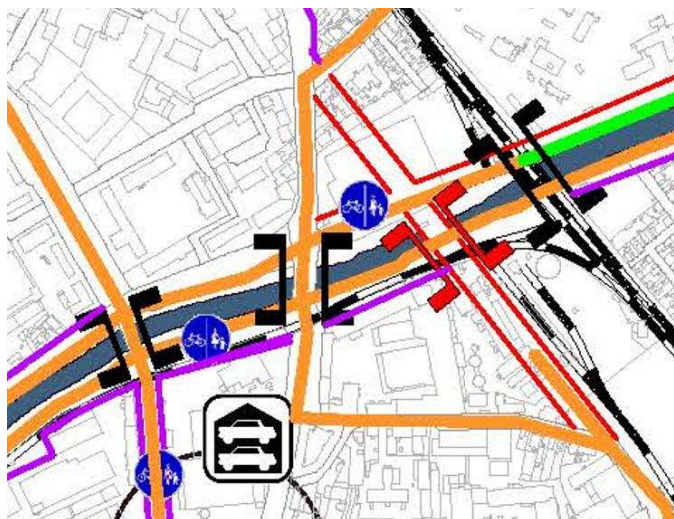
6. Suplimentarea cu un pod în zona Piața Cîbin și realizarea unei străzi suplimentare, prin care se poate descărca traficul din zona centrală.

Podul din zona Pieței Cîbin a fost modernizat în anul 2015, vechiul pod fiind înlocuit cu unul nou, lărgit la 4 benzi de circulație.

Rămâne viabilă realizarea unei legături suplimentare între Strada Cîbinului și strada Ocnei odată cu reconversia platformei

industriale existente, legătură care ar facilita regândirea circulației din zona centrală și realizarea unui inel de sens unic, pe 2 sau mai multe benzi de circulație care să fluidizeze considerabil traficul în zonă.

Figura 53 – Propunere pod nou între str. Viitorului și Râului, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)



7. Realizarea unui pod nou peste râul Cibin între podul dintre strada Râului - strada Rusciorului și podul de cale ferată și prelungirea căii de acces pentru a se fluidiza circulația prin renunțarea la curbe strânse și lărgirea intersecțiilor de capăt.

Această propunere nu doar că nu s-a realizat, dar nu mai este posibilă în condițiile în care s-au aprobat în zonă dezvoltări de centre comerciale sau zone cu funcțiuni mixte. Podul ar putea doar să facă legătura cu strada executată ca și continuare la strada Râului, dar, spațiul nu permite acest lucru, în zona fiind propuse și piste de biciclete pe malul Râului Cibin.

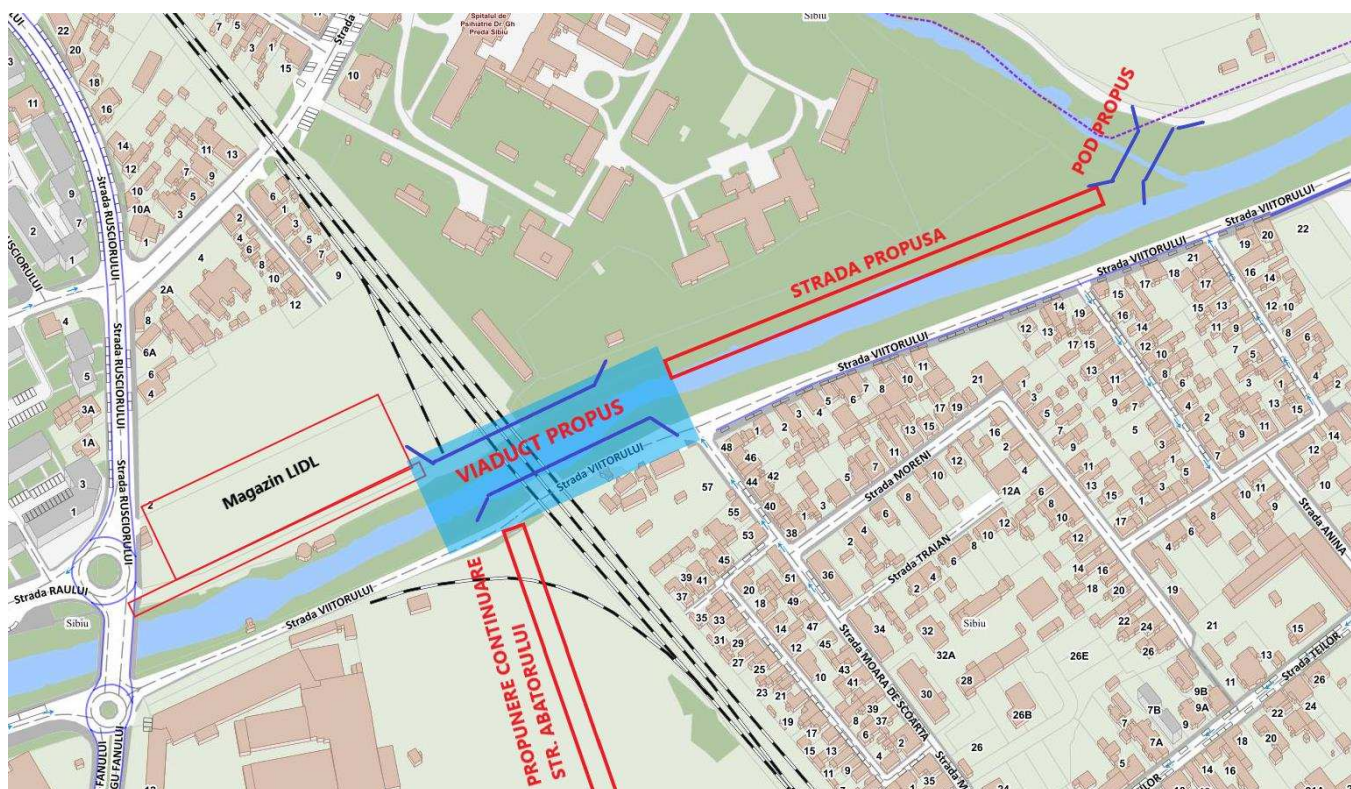
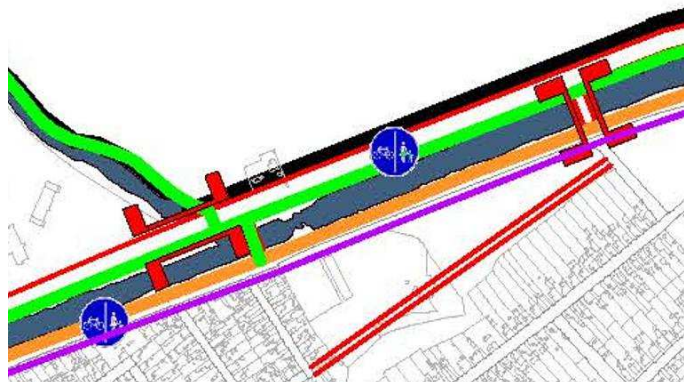


Figura 54 – Propuneri zona str Viitorului, (Sursa: prelucrare proiectant, pe baza <https://www.sibiu.ro/hip/>, accesat Decembrie 2021)

Zona ar permite totuși continuarea străzii Abatorului, în linie dreaptă până la strada Viitorului și realizarea unui viaduct peste calea ferată pentru continuarea

străzii Râului spre pâraul Rossbach pentru facilitarea accesului în cartierul Reșița și zona liberă dintre râul Cibin și Autostrada A1.

Figura 55 – Propunere pod nou între str. Viitorului și Râului, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)



8. Pod peste Pârâul Rossbach și pod nou peste râul Cibin în zona străzii Viitorului pentru continuarea străzii Râului. Aceasta strada a fost continuată pe zonele de investiții noi aprobate până în prezent, dar nu s-a ajuns până la Pârâul Rossbach.

Podul peste Râul Cibin din zona cartierului Reșița nu s-a realizat sau prins în vreo investiție viitoare. Acest pod, împreună cu continuarea străzii

Râului, ar facilita ieșirea din zona Gușterița și a cartierului Reșița, putându-se crea zone de sens unic, care să ajute la fluidizarea circulației.

Aceste amenajări ar deschide posibilitatea de dezvoltare pe terenurile - acum agricole - existente pe partea stângă a râului, și posibilitatea de a se crea căi de acces noi, dimensionate corespunzător care să facă față traficului viitor.

Aceasta scurtătură, împreună cu un drum adecvat ar putea facilita legătură cu strada Calea Surii Mari și ar decongestiona intersecția din zona viaductului spre Calea Surii Mari, fiind în același timp o singură ieșire / intrare pe autostradă din zona cartierului Gușterița.

Figura 56 – Propuneri zona str. Henri Coandă - Podului, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)



9. Podul peste Râul Cibin din zona accesului la autostradă în continuarea străzii Henri Coandă.

Acest pod și străzile de legătură nu au fost realizate sau prinse într-o investiție pe perioada scurtă, dar aceste propuneri ar crea o legătură suplimentară importantă între cartierul Gușterița și zona cartierelor Broscărie și Vasile Aaron, scurtând semnificativ traseele din zonă, încurajând dezvoltarea industrială de pe strada Podului, facilitând accesul personalului la zona respectivă prin scurtarea traseelor, respectiv ar ridica valoarea terenurilor din zona străzii Podului.

Această investiție este în continuare oportună și utilă de realizat, terenul fiind încă liber și putându-se face demersurile pentru realizarea ei.

Figura 57 – Propuneri poduri peste Pârâul Rossbach și Pârâul Hamba, Cartier Veterani, (Sursa: prelucrare proiectant, PUG 2011)



10. Podurile propuse peste Pârâul Rossbach, respectiv Hamba, zona Cartier Veterani.

Propunerea nu s-a realizat, dar este încă una viabilă, iar dezvoltarea din zonă ar trebui să țină cont de aceasta posibilă legătură.

Realizarea celor două poduri și legăturile aferente ar facilita legătura dintre strada Drumul Ocnei și cartierul Tineretului, cu suplimentarea unei traversări peste calea

ferată.

11. Legături cu Comuna Șelimbăr

Atât în PUG 2011 cât și în PMUD s-au propus străpungeri spre Comuna Șelimbăr, care să decongestioneze traficul de pe DN1 și să încurajeze rutele alternative dintre cele două localități alipite, Sibiu și Șelimbăr.

Legăturile suplimentare peste Valea Săpunului pot aduce schimbări importante în obiceiurile participanților la trafic, fiecare nouă rută disponibilă schimbând ușor aceste obiceiuri și relaxând traficul de pe rutele principale.



Figura 58 – Propuneri poduri peste Pârâul Valea Săpunului, între Sibiu și com. Șelimbăr, (Sursa: prelucrare proiectant)



12. Pasajul peste calea ferată din zona străzii Preot Bacca.

Investiție propusă în PUG 2011, care nu s-a realizat, iar poziționarea și executarea ei este pusă sub semnul întrebării odată cu modul de amenajare autorizat al străzii Preot Bacca.

Panta mare a acestei străzi (peste 15%) o face impracticabilă pe timp de iarnă și pune sub semnul întrebării siguranța circulației și în plus nu mai permite amenajarea în zona a accesului separat la viaduct.

Figura 59 – Propunere viaduct peste calea ferată, zona Câmpșor, (Sursa: prelucrare proiectant)

Este necesar să se păstreze legătura între cartierul Valea Aurie și zona Turnișor – Câmpșor prin păstrarea unei zone mai largi pentru viitoarea intersecție. Viaductul poate să fie așezat oblic sau să fie construit în curbă, variante de realizare a lui existând, dar important este spațiul de la urcarea pe viaduct, unde trebuie să se intersecteze și cu strada Preot Bacca.

Având în vedere propunerile de investiții în aceasta zonă și străzile existente, aceasta investiție este extrem de importantă pentru funcționarea pe viitor a circulației rutiere în condiții cât mai bune.

Variantele existente în acest moment nu încurajează deplasarea în zonă, fiind totuși folosite ca rute alternative atunci când strada Alba Iulia este aglomerată în zona de trecere a Râului Cibin.

Amenajările deja proiectate și autorizate în zona parcului – care includ și strada preot Bacca, au prevăzut o amenajare a străzii cu pante considerabile de până la 18%.

Străzile de legătură între Calea Poplăcii și trecerea peste calea ferată au zone cu reduceri de viteze la 20 km/h, sunt înguste (5.50m pe doua benzi) și cu intersecții de dimensiuni reduse. Intersecțiile existente nu pot fi îmbunătățite fără exproprieri și construcții desființate și au probleme de vizibilitate.

Viaductul ar fi o soluție optimă de legătură între cartierul Valea Aurie și cartierul Turnișor, respectiv trecerea rapidă de pe Calea Poplăcii peste calea ferată în zona Câmpșor.

Din aceasta zonă se pot realiza legături inclusiv cu UAT-urile învecinate (Cristian, Gura Râului, Orlat) și cu Zona Industrială Vest.

Realizarea unei legături prin UAT Cristian ar constitui o centură de legătură suplimentară între Mărginimea Sibiului și Municipiul Sibiu.

Este important la acest moment să se păstreze liber terenul de la nivelul de panta de maxim 5% unde să fie posibilă amenajarea unei intersecții generoase între strada Preot Bacca (strada care rămâne ca amplasament sub viaduct), viaductul și accesele laterale existente (intersecția de tip mini-girație, reduce viteza de circulație și permite accesul facil de pe arterele cu importanță mai scăzută, în trafic).

13. Pod strada Rozmarinului.

S-a început și aproape s-a finalizat execuția podului cu două sensuri de pe strada Rozmarinului, pod care va îmbunătăți conexiunea dintre Cartierul Turnișor și Cartierul Ștrand. Prin aceasta conexiune, str. Bieltz – Șoseaua Alba Iulia, traficul poate fi împărțit direct spre Cartierele Ștrand și Turnișor, fără a mai ștrangula intersecția din zona str. Autogării – str. Malului. Odată cu definitivarea investițiilor pentru acest pod și drumul dintre cartierele Turnișor și Ștrand, se creează o legătură suplimentară importantă, care poate decongestiona traficul între orele 15:00 și 18:00, perioadă în care fluxul circulației important este dinspre Zona Industrială Vest.

14. Continuarea străzii Distribuției și legătura acesteia cu strada Malului, conform propunerii din PUZ-ului aprobat în zona străzii Autogării.

Aceasta legătură poate facilita descărcarea traficului de pe strada Distribuției și calea Turnișor pe strada Râului.



Figura 60 – Propunere continuarea străzii Distribuției (Sursa: prelucrare proiectant)

15. Pod între Podul de Piatră din capătul străzii Gladiolelor și str. Rusciorului,
care ar facilita amenajarea intersecției din zonă fără semafoare, folosindu-se de cele două poduri pentru amenajarea unui intersecții de tip girație, cu benzi de dirijare în

toate cele 3 direcții, piste de biciclete și trotuare generoase și chiar spații verzi și parări. Prin aceasta amenajare se poate face legătura facilă între pistele de biciclete propuse pe malul Râului Cibin și cele deja existente sau propuse pe străzile colectoare.

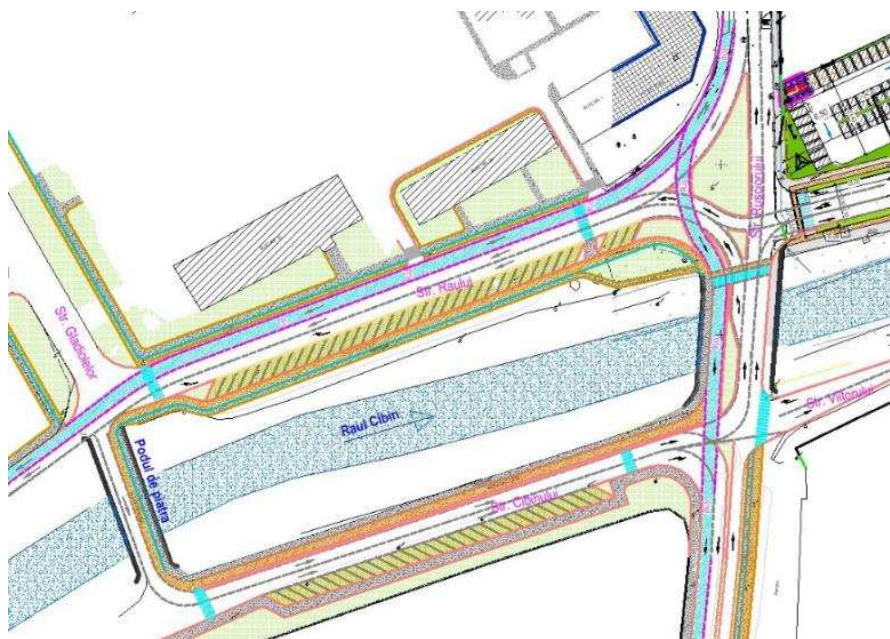


Figura 61 – Propunere reconfigurare zona dintre Podul de Piatră și str. Rusciorului, (Sursa: prelucrare proiectant)

O propunere în acest sens este prezentată în schița alăturată, ca și model: amenajarea folosește podul de piatră existent, care, în cazul realizării unui pod nou, poate să devină exclusiv pietonal sau să fie folosit și pentru pistele de biciclete.

Astfel de soluții, de folosire a unei zone cu 4 intersecții apropiate cu conflicte multiple, poate să fie reamenajată pe acest sistem, de realizare de sensuri unice, astfel reducându-se semnificativ conflictele și facilitându-se mult intrarea – ieșirea din zonă, nemaifiind nevoie de semafoare, fiecare participant la trafic având banda dedicată și trebuind să se asigure într-o singură direcție – ca și la intersecțiile de tip giratoriu.

Figura 62 – Propunere pod peste Valea Săpunului (Sursa: prelucrare proiectant)



16. Poduri peste Valea Săpunului.

Se susțin în continuare propunerile privind podurile peste Valea Săpunului între toate străzile care pot să creeze continuitate între cele două localități, chiar și cu cele private, acestea facilitând alegerea de trasee alternative care să decongestioneze străzile principale și intersecțiile dintre acestea.

În zona s-a investit deja în amenajarea unor scări pentru accesul pietonal între cele două localități.

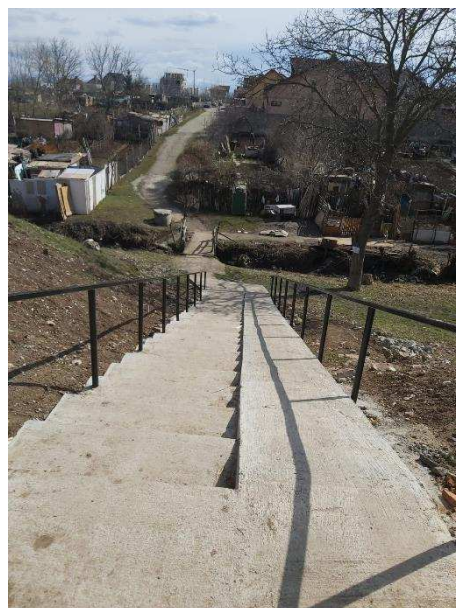
Poduțel existent, amenajat rudimentar, nu prezintă nici o siguranță pentru cei care-l folosesc.

Figura 63 – Scări pietonale și access peste Valea Săpunului (Sursa: prelucrare proiectant)

Legătura este folosită pentru a se ajunge la zona comercială de pe strada Semaforului, respectiv la piața agro-alimentară din zonă, stațiile de autobuz sau alte funcțiuni/ servicii.

Scările executate în zonă facilitează accesul pietonal și transportul unei biciclete/trotinete sau cărucior de cumpărături și nu este proiectată / executată pentru accesul persoanelor cu handicap locomotor.

Poduțel, care se vede și în poza alăturată, este momentan o pasarelă pe structură de lemn, construită rudimentar dar suficient pentru un acces pietonal. În ambele părți (aval, amonte), de-a lungul Văii Săpunului sunt amenajate mai multe accese de acest tip.



Strada cu care se face legătură este deocamdată una privată, dar fiecare acces care facilitează traficul pietonal, ajută la scăderea traficului auto.



Figura 64 – Propunere pod peste Valea Săpunului (Sursa: prelucrare proiectant)

➔ 17. Zona de legătură între prelungirea străzii Oașa din municipiul Sibiu și strada Ion Rațiu din comuna Șelimbăr.

Municipiul Sibiu a investit în amenajarea zonei adiacente, prelungind strada Oașa cu amenajarea unei străzi cu parcuri laterale, trotuare și spații verzi în zona dintre blocuri și Valea Săpunului, iar Comuna Șelimbăr a amenajat strada Ion Rațiu până la intersecția cu strada O. Goga, stradă care facilitează accesul spre DN1. Astfel, locuitorii din această zonă a cartierului Vasile Aaron, și din vecinătăți, au o variantă mai rapidă de acces la DN1, zona de intersecție cu strada d-na Stanca, din care se pot îndrepta spre Brașov și toate serviciile / comerțul din zonă.

În aceeași zonă, terenul încă liber de sarcini dintre Valea Săpunului și prelungirea Străzii Oașa, permite executarea de bazine de retenție sau alte construcții care să funcționeze cu același scop. Prin aceste construcții se micșorează debitul solicitat pentru amenajarea podurilor peste valea Săpunului, debit care, în

prezent, nu permite amenajarea podurilor fără a lua în calcul demolarea clădirilor existente pe malul Văii Săpunului sau lărgirea văii pârâului prin proprietățile private de pe unul sau ambele maluri ale acestuia.



Figura 65 – Propunere pod peste Valea Săpunului
(Sursa: prelucrare proiectant)

➡18. Zona de legătură dintre strada Muncel din municipiu Sibiu și strada FN din comuna Șelimbăr.

Strada este paralelă cu str. Ion Rațiu din comuna Șelimbăr. Strada fără nume face legătura prin strada Octavian Goga cu DN1 sau strada Nicolae Brana. Legătura poate reduce considerabil traficul de navetă de pe DN1 – mulți locatari ai municipiului Sibiu și-au schimbat domiciliul în comunele din imediata apropiere dar și-au păstrat locul de

munca în municipiu.

➡19. Lărgirea podului dintre Panta Stefan Cel Mare și Nicolae Brana, în zona căii ferate.

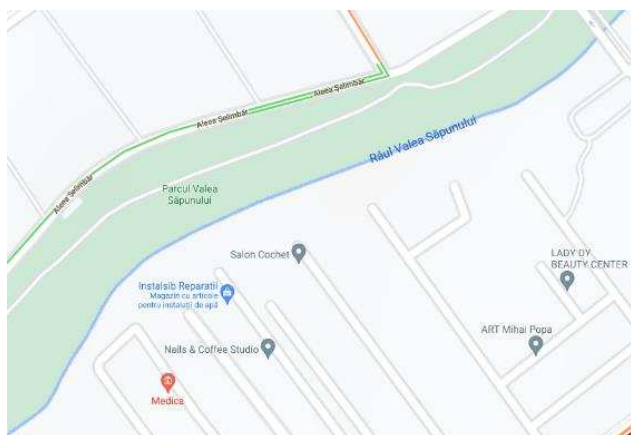
Aceste legături, peste Valea Săpunului, facilitează în zonă accesul spre strada Octavian Goga din Șelimbăr, care leagă DN1 de străzi interioare ale localității Șelimbăr, iar prin strada Nicolae Brana se ajunge prin Rampa Stefan cel Mare la Viaductul de pe strada Semaforului cu strada Henri Coandă. Aceste legături prin faptul ca sunt scurte, încurajează folosirea lor și decongestionează străzile principale din jur.



Figura 66 – Propunere lărgire pod panta Ștefan cel Mare (Sursa: prelucrare proiectant)

20. In zona dintre DN1 și continuarea Bulevardului Mihai Viteazu este necesara construirea unor pasarele pietonale, amenajarea de zone de promenadă pe marginea Văii Săpunului, pentru încurajarea populației să folosească mijloace alternative de deplasare și chiar mersul pe jos și în același timp să faciliteze accesul pietonal spre zona comercială din Comuna Șelimbăr.

Figura 67 – Propunere zone de promenade pe Valea Săpunului (Sursa: prelucrare proiectant)



Aceasta intervenție este necesară în special în zona străzilor amenajate pe UAT-ul localității Șelimbăr, a celor care au trotuar pentru pietoni prin amenajarea existentă, pentru a încuraja folosirea acestor trasee în detrimentul timpilor necesari pentru deplasarea în zona de comerț cu un vehicul auto de orice fel – autovehicul, transport în comun, etc.

O promenadă pe una sau ambele maluri ale Văii Săpunului și pasarelele pietonale peste ele, amenajate corespunzător, ar încuraja mișcarea și ar ajuta la menținerea sănătății populației.

3. SINTEZA DISFUNCTIILOR

Deși la nivel urban și periurban Municipiul Sibiu este relativ bine deservit și conectat, atât din punct de vedere al legăturilor cu rețelele naționale de circulație și transport rutier și feroviar cât și din punct de vedere al legăturilor cu localitățile vecine, satelit, dezvoltarea, însoțită de creșterea semnificativă a populației din ultimii 10ani, atât a municipiului cât mai ales a localităților din imediata vecinătate a Sibiului au condus la apariția și accentuarea unor probleme legate de modul de relaționare între acestea.

Aceste probleme s-au manifestat și pe latura circulațiilor carosabile (poate cele mai palpabile disfuncții) sesizate de către utilizatori și administratori deopotrivă.

Pe lângă problemele datorate creșterii volumului de trafic, suprapusă peste o rețea de circulație ce nu a suferit adaptări semnificative în ultima perioadă, disfuncțiile datorate lipsei de coordonare între municipiu și localitățile învecinate a contribuit la adâncirea problematicii legate de circulație, accesibilitate și deservire a orașului, ducând în același timp la o suprasolicitare a infrastructurii (semnificativ mai dezvoltate față de vecinătăți) a Municipiului Sibiu. Aici, absența definirii unei Zone Metropolitane Sibiu a adus după sine perpetuarea fracturilor de strategie și demersuri de dezvoltare între entitățile active la nivel urban și periurban al Sibiului.

3.1. Evaluarea impactului actual al circulației și transporturilor

Transportul auto

Problema traficului aglomerat din oraș este o consecință a mai multor deficiențe apărute în dezvoltarea din ultimii ani a Municipiului Sibiu și a UAT-urilor învecinate:

- Lipsa unei zone metropolitane a Sibiului care să aibă inclusiv componentă de transport în comun destinată celor cu rezidența în afara Sibiului dar care activează sau utilizează serviciile din interiorul Municipiului. Această situație duce la congestia principalelor căi de acces în oraș și trafic de tranzit prin zonele aflate între zonele de plecare și cele de destinație.
- Tendința de dezvoltare mai accelerată a cartierelor de locuințe din localitățile învecinate Sibiului, ducând la o migrare a locuitorilor către aceste cartiere. În multe situații acestea sunt lipite de limita UAT Sibiu.
- Aceste cartiere au devenit „cartiere dormitor” dependente majoritar de transportul cu autoturismul personal pentru accesarea de servicii, educație și a locurilor de muncă, în lipsa unui sistem de transport în comun care să acopere zona periurbană / metropolitană. În această categorie intră localitățile Șura Mică, Șura Mare, Șelimbăr și Cisnădie.
- Nu s-a încurajat decât în ultimii ani folosirea transportului alternativ sau a transportului în comun;
- O serie de circulații prevăzute prin documentația de PUG aprobată în 2011 nu s-au concretizat - acestea aveau și au în continuare potențial de rezolvare a unei părți din problemele de circulație și transport la nivelul municipiului, atât în zonele de țesut constituit cât și (poate mai ales) în zonele aflate în curs de dezvoltare / urbanizare / reconfigurare.

- Nu s-a încurajat transportul public de tip periurban, atât carosabil cât și feroviar
- Lipsa alternativelor în transport a dus la sporirea parcului de autoturisme personale pentru ca populația să se poată deplasa între zonele de locuit la celelalte zone de interes.
- Creșterea parcului auto a dus la apariția blocajelor și fluctuațiilor în traficul rutier, la modernizarea străzilor și la realizarea de locuri de parcare în detrimentul circulației pietonale sau a altor circulații alternative.
- Lipsa legăturilor suplimentare între UAT-uri a obligat traversarea municipiului pe rutele principale prezentate, fapt care a dus la reducerea vitezei în trafic, fluctuații în funcție de orele de tranzit și chiar blocaje;
- Lipsa de legături de tipul bulevard, drum expres sau autostradă în partea de sud a municipiului între localitățile Șelimbăr, Cisnădie, Rășinari și Cristian pune presiune suplimentară pe intersecțiile în care se face accesul spre municipiu (cel mai elocvent exemplu în acest sens este strada Calea Cisnădiei, intrarea în Municipiul Sibiu)
- Lipsa circulațiilor concentrice la nivelul orașului sunt o problemă importantă care afectează deplasările, în special în exteriorul zonei centrale. Lipsește de asemenea continuitatea acestora în vederea închiderii inelelor la diferite distanțe de centru.

Un deficit major îl reprezintă lipsa mai multor legături rutiere între diferite cartiere ale orașului - în timp ce noi cartiere se dezvoltă prin documentații care prevăd străzi penetrante pentru asigurarea acceselor, preluarea și descărcarea traficului rămâne pe străzile existente ce devin suprasolicitate.

Presiunea pe rețeaua de străzi existente va crește odată cu urbanizarea zonelor din intravilan care încă sunt cu folosință agricolă dar pentru care există un interes mare de dezvoltare. Este necesară dezvoltarea arterelor principale de circulație care să deservească aceste zone de urbanizare și de asemenea să ofere alternative în diferite direcții de acces.

Atât Râul Cibin, cât și rețeaua de cale ferată reprezintă obstacole în dezvoltarea rețelei stradale. Edificarea de măsuri pentru traversarea acestora va genera costuri în realizarea legăturilor dintre cartiere, dar lipsa lor pune presiune pe străzile colectoare existente în municipiu și contribuie la modul complicat de desfășurare a traficului ce le ocolește.

Străzi principale din oraș sunt solicitate la peste 50% din capacitatea medie zilnică de circulație (Calea Cisnădiei, Vasile Milea, Ștefan cel Mare, Calea Surii Mari, strada Viitorului, Calea Gușteriței). Un mare procentaj din lățimea străzilor principale este dedicat folosirii autoturismelor, fără restricții pentru a facilita transportul în comun sau deplasarea cu mijloace alternative (inclusiv încurajarea folosirii unui sistem de bike-sharing).

Pe străzile unde s-a îmbunătățit circulația prin alegerea unui sistem de semnalizare de sens unic, spațiul rămas liber nu a fost alocat unui transport alternativ ci, dimpotrivă, s-au amenajat zone de staționare care rup fluiditatea circulației și reduc mult viteza de rulare în zonă.

În zona turistică Păltiniș investițiile în ceea ce privește infrastructura au fost într-un procent scăzut.

Transport public de călători

Eficiența transportului public de călători este afectată de lipsa benzilor dedicate transportului în comun și a unor hub-uri de interconectare pentru facilitarea unui transport intermodal modern interconectat cu alte tipuri de transport (tren, taxi, biciclete, trotinete) pe raza municipiului și a UAT-urilor vecine. De asemenea timpul de așteptare al mijlocului de transport este printre cele mai importante inconveniente semnalate de utilizatorii acestuia.

Transportul pe calea ferată

Deși există parțial infrastructura necesară, nu există un tren periurban care să lege Sibiu de UAT-urile satelit, interconectat cu restul modalităților de transport din municipiu. De asemenea, lipsa conexiunii zonelor economice prin intermediul de stații (atât pentru persoane cât și pentru mărfuri) reprezintă dezavantaje care contribuie la transferul traficului către alte moduri.

Nu este lipsit de importanță faptul că rețeaua de cale ferată ce deservește Sibiu este una neelectrificată, un aspect care ar putea fi corectat doar prin demersuri la nivel de strategie națională (inclusiv prin Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR))

Transport de marfă

Deficiențe legate de distribuirea mărfurilor pe rețeaua stradală este reprezentată doar punctual și de scurtă durată de distribuiri făcute de curierii rapizi.

Pentru restul transportului de marfă, se observă prevalența transportului auto și folosirea foarte rară a transportului feroviar.

Așa cum am precizat la punctul anterior, lipsa conexiunilor zonelor economice prin intermediul de stații / trasee de deservire reprezintă dezavantaje care contribuie la transferul traficului de marfă către alte moduri

Existența, încă, a unor zone cu trafic logistic în cadrul intravilanului municipiului constituie, de asemenea situații ce contribuie la problemele ce apar pe părțile de desfășurare a traficului și de deservire a diverselor zone din Sibiu.

Deplasări pietonale și cu bicicleta

Deși municipalitatea din Sibiu a fost tot timpul receptivă la nevoile cetățenilor și majoritatea proiectelor de infrastructură au ținut cont de aspectul deplasărilor pietonale și cu bicicleta în siguranță, factorul spațiului disponibil nu a permis întotdeauna o modernizare optimă a infrastructurii stradale și din acest punct de vedere.

Pe raza municipiului există încă zone ce pot fi amenajate pentru funcțiunea de promenadă (zona Valea Săpunului pe aproape toată lungimea ei, zona Râului Cibin, Dealul Gușteriței, zona dintre calea ferată și Râului Cibin de la sud de aeroport până la Comuna Cristian), este nevoie de crearea de noi piste dedicate pentru biciclete (pe străzile secundare,

în cadrul noilor dezvoltări, conexiuni practicabile între tronsoanele de piste de pe străzile principale), cu interconectarea și modernizarea celor existente (Zona Mihai Viteazul care are un potențial ridicat pentru reamenajare și reconfigurare, arterele majore ce traversează orașul), care să fie o alternativă reală de încurajare a folosirii vehiculelor ecologice.

Există zone cu trotuare îngustate sau obstacole montate pe trotuare și piste de biciclete (stâlpi, semne de circulație, panouri publicitare, etc)

Trecerile de pietoni sunt realizate și pe zonele de staționare, fără executarea de alveole, fapt care duce la:

- angajarea pietonilor în traversare fără a avea vizibilitate (spațiul marcat pentru a nu se parca este des obstrucționat)
- reducerea locurilor de parcare în zonă prin impunerea de restricții pentru staționarea vehiculelor pe lungimea necesară vizibilității pietonului

Pistele de biciclete realizate nu au continuitate. Nu există piste de biciclete pe străzile secundare din cartiere. Acestea sunt marcate doar pe străzile principale și se opresc de obicei în zone îngustate unde trotuarele nu sunt dimensionate pentru fluxul de pietoni existent și nu pot prelua și fluxul de bicicliști.

Având în vedere discontinuitățile la nivelul traseelor pietonale (de agrement) și a celor pentru biciclete și mijloace de transport alternative se constată lipsa unor culoare destinate acestora care să permită străbaterea orașului în aceste moduri.

Pentru moment, în Sibiu, deplasarea pe bicicletă sau mijloace de transport alternative, este mai puțin adresată agrementului și, de asemenea, există lungimi de traseu semnificative unde nu se poate spune că deplasarea s-ar putea realiza cu sentimentul de siguranță necesar. Lățimea redusă a benzilor de circulație și folosirea benzii marginale de către autobuze de transport public, alimentează acest disconfort.

Parcări

Există zone, mai ales în partea centrală a municipiului sau în jurul instituțiilor administrative și de învățământ, unde, datorită fluxului și orarului specific, s-a constatat insuficiența numărului de parcări disponibile, mai ales între anumite intervale orare.

Încercarea continuă de a crea noi locuri de parcare a afectat în timp spațiul disponibil pentru circulațiile pietonale și spațiu verde, găsindu-se de multe ori cu greu o soluție de compromis între necesarul de parcări și dorința locuitorilor de a avea cât mai mult spațiu verde și pietonal în oraș, inclusiv în zonele interioare ale cartierelor de locuit. În același timp,

Nu există destule parcări subterane sau supraetajate în zone critice ale municipiului, cum ar fi intrările în oraș, piețele agroalimentare sau zonele cu densitate mare a instituțiilor administrative.

3.2. Analiza SWOT

Analiza prezentată mai jos reprezintă o situație a circulației în Municipiul Sibiu, dar aceste aspecte sunt cu caracter general, care se pot modifica prin intervențiile propuse pe termen scurt, mediu și lung, sunt elemente constatate pe baza documentelor puse până acum la dispoziție și vor suporta completări și ajustări în cadrul propunerilor ce se vor face prin PUG-ul 2021, în baza propunerilor echipei interdisciplinare ce va prelua și corela concluziile și propunerile relevate de diversele studii de fundamentare.

S – Puncte tari	W – Puncte slabe
1. Existența autostrăzii în partea de nord, care, datorită intrărilor și ieșirilor multiple, funcționează foarte bine și ca centură de nord a orașului. 2. Existența mai multor trasee de traversare a orașului, interconectate între ele, momentan cu 2 benzi de circulație pe sens, pe aproape toată lungimea acestora. 3. Intervenția prin investiții majore, desfășurate în ultima perioadă, în zona cartierelor, fapt prin care se reorganizează circulația în celulele de cartier și rămân spre studiu doar străzile de legătură între cartiere și de intrare / ieșire din localitate. 4. Investițiile majore ale municipalității din ultima perioadă în infrastructură de transport în comun. 5. Introducerea traseului „Verde” de transport în comun în zona centrală - aspecte pozitive fiind atât utilizare de autobuze electrice cât faptul că gabaritul acestora a fost adaptat pentru traficul în zona istorică. 6. Sistem de piste de biciclete în lucru, chiar dacă nu este finalizat. 7. Existența, în ultimii ani, a unei politici de încurajare a transportului alternativ 8. Continuarea investițiilor majore în modernizarea străzilor și a podurilor 9. Dimensiunile relativ reduse ale orașului care permit încurajarea	1. Inexistența unei centuri de Sud, care să faciliteze legătură cu localitățile din jur ce au suferit dezvoltări semnificative în ultima perioadă – Șelimbăr – Cisnădie, dar și cu cele cu potențial de dezvoltare pronunțat - Poplaca – Rășinari – Cristian. 2. Lipsa legăturilor concentrice și a închiderii de inele de circulație pe această direcție 3. Imposibilitatea lărgirii anumitor bulevardelor și străzilor de legătură între bulevarde. Lățimea amprizei anumitor drumuri_nu permite amenajări și schimbări facile, ci doar de reorganizare a circulației sau de investiții majore în structură rutiera. Nu au fost realizate investiții suficiente în parcări supraetajate în zona cartierelor. 4. Implementarea actuală a sistemului de transport în comun nu pare să fie de natură să încurajeze locuitorii să renunțe la mașinile personale. 5. Nu există parcări mari la intrarea în oraș legate de sistemul de transport în comun (în sistem park-and-ride) care să poată face legătură de la acestea cu restul orașului și care să contribuie semnificativ la eficientizarea și decongestionarea traficului din oraș. 6. Dezvoltarea de zone rezidențiale monofuncționale și lipsite de dotări de utilitate publică, atât la nivelul municipiului cât

transportului nemotorizat în majoritatea zonelor. 10. Implicarea societății civile în vederea încurajării mobilității alternative	și în cadrul localităților vecine, coroborat cu lipsa unui transport în comun periurban, a impus necesitatea deplasării cu autoturismul personal pentru accesarea majorității serviciilor necesare vieții de zi cu zi a locuitorilor 7. Prioritizarea zonelor de parcare în detrimentul circulațiilor pietonale 8. O lipsă de nuanțare în reglementările cu privire la asigurarea parcarilor ce nu tratează diferențiat diversele zone ale Sibiului, raportat la gradul de deservire cu transport în comun și dotări de utilitate publică. 9. Procent în creștere al utilizării autoturismului personal 10. Străzi principale solicitate la peste 50% din capacitatea medie zilnică de circulație 11. Polarizarea zonelor funcționale la nivelul orașului: prevalența zonelor rezidențiale în partea de sud-est, diametral opus față de Zona industrială Vest. 12. Existența limitelor fizice în dezvoltarea rețelei stradale: Cibinul și alte ape, Calea ferată, Autostrada.
O – Oportunități 1. Începerea studiilor pentru posibile trasee pentru centura de Sud de către Consiliul Județean Sibiu, realizarea ei favorizând traficul de tranzit din localitățile din sud și reducând semnificativ fluxul de vehicule ce traversează municipiul. 2. Realizarea PUG 2011 a dus la propunerea unui sistem de circulații care a fost într-o mare măsură respectat prin dezvoltările ulterioare și care poate fi preluat și îmbunătățit în continuare, în funcție de nevoile actuale ale orașului.	1. T – Amenințări 2. în funcție de traseul ales, în cazul alegerii unui traseu prea lung al acestei (sau depărtat de zonele de deservire și conectare directă) există pericolul ca aceasta să nu funcționeze la capacitatea dorită, nefiind o alegere pentru conducătorii auto decât în cazul blocajelor de lungă durată. 3. Dacă această centură nu este aproape de oraș și nu este gândită să funcționeze și ca un bulevard, permițând traversări în puncte strategice, în timp, aceasta va deveni un obstacol. 4. Preluarea / exproprierea terenurilor private în interesul public, al comunității,

3. Modernizarea / Înlocuirea integrală a rețelelor de utilități, posibilitatea de a proiecta sistemul de rețele „la vedere” în canale vizitabile, lângă parcurile și carosabilul subteran, doar canalizarea pluvială fiind necesar să fie sub nivelul acesteia. 4. Finalizarea discuțiilor privind zona Metropolitană Sibiu poate duce la o abordare unitară privind rețeaua de Străzi și sistemul de transport public. 5. Susținerea dezvoltării centrelor de cartier și a descurajării zonelor monofuncționale în vederea încurajării conceptului de „oraș al sfertului de ora”. 6. Introducerea trenului metropolitan / urban conectat la zone amenajate la intrările principale în oraș în sistem park-and-ride.	poate să fie de lungă durată și să împiedice acțiunile rapide și rezolvarea problemelor în termene scurte dar reprezintă demersuri fără de care obiectivele mari de dezvoltare a infrastructurii de utilitate publică nu pot fi demarate sau îndeplinite iar transferarea prin condiționări sau acordarea de facilități a unor astfel de demersuri către zona privată are potențial de pierdere a controlului în direcția dezvoltării strategice de către autoritatea locală, ducând în final la evoluții, de fapt, împotriva interesului public. 5. Transportul alternativ - dacă nu este corect realizat și promovat poate să rămână neatractiv pentru locuitorii orașului 6. În absența definirii unei Zone Metropolitane a Sibiului, Lipsa colaborării cu localitățile învecinate și a coordonării investițiilor în infrastructură și transport în comun va duce la blocaje și mai mari, odată cu extinderea acestor zone. 7. Migrarea populației spre periurban (conform dorințelor exprimate în chestionare) și scăderea atractivității Sibiului ca zonă rezidențială datorată, în primul rând, unei oferte semnificativ mai restrânse pe piața imobiliară de variante în interiorul municipiului. 8. Introducerea trenului metropolitan înainte de a rezolva intersecțiile importante la nivel cu calea ferată.
--	---

4. RECOMANDĂRI - Propuneri de organizare, măsuri și priorități de intervenție

Rețeaua stradală și circulația rutieră de legătură între Municipiul Sibiu și UAT-urile vecine

Infrastructura rutieră nu poate fi dimensionată pentru a face față orelor de vârf prin lărgirea carosabilului sau suplimentarea benzilor de circulație, această variantă fiind evident ineficientă în timp, dar se pot găsi soluții pentru fluidizarea traficului și reducerea ambuteiajelor în trafic prin măsuri de încurajare a renunțării la autoturismul personal, prin oferirea unor alternative viabile de deplasare.

Din informațiile preluate din studiile prezentate și statistici se observă tendința clară de migrare a populației în special în zonele de nord și sud-est, adică localitățile Șura Mare, Șura Mică, respectiv Șelimbăr și Cisnădie. Acest lucru impune suplimentarea legăturilor între aceste localități și îmbunătățirea legăturilor cu zonele industriale și de comerț din localitate. Pe de altă parte, identificarea motivelor pentru care a fost generată această tendință și adoptarea unor măsuri de contracarare a cauzei acestei migrări poate avea efecte mai bune și mai controlabile / previzibile pe termen lung.

Acțiunea de a se amenaja o centura de sud, care să creeze legături suplimentare între localitățile Șelimbăr – Cisnădie – Sibiu - Cristian, este un prim pas, care deja a fost demarat la faza de proiectare, dar care necesită intervenții din partea municipiului pentru a se crea cât mai multe legături între UAT-uri și această centură, ca ea să devină viabilă și folosită.

Pentru îmbunătățirea legăturilor dintre Municipiul Sibiu și UAT-urile din vecinătate se recomandă modernizarea traseelor deja folosite ca și drumuri de exploatare sau agricole și realizarea unei rețele radiale complete în jurul municipiului.

Demersurile Primăriei de a dezvolta investiții de agrement în zona de Sud - Est a localității poate încuraja dezvoltarea urbană semnificativă în apropierea UAT-urilor Cristian și Gura Râului.

Acțiuni de dezvoltare / modernizare a facilităților de utilitate publică cu o distribuție mai amplă și echilibrată la nivelul municipiului și a cartierelor acestuia, pentru a nu limita dezvoltarea zonelor din lipsa serviciilor administrative în zonă.

Se recomandă pe viitor amenajarea de intersecții denivelate în punctele de acces în oraș cu încărcare mai mare, pe principalele direcții, pentru fluidizarea traficului (ex: intersecția dintre străzile Semaforului și B-ul Vasile Milea).

Legături între cartiere:

- Dezvoltarea și/sau închiderea traseelor inelare / concentrice a circulațiilor în interiorul orașului - realizarea de legături continue între cartierele orașului și rețeaua stradală existentă. Identificare și soluționarea potențialelor probleme generate de obiective ce reprezintă obstacole în calea acestor conexiuni (obstacole naturale, situri industriale dezafectate sau nefuncționale amplasate aproape de zona centrală, artere de circulație majora carosabilă și feroviară, obiective ale rețelelor de utilități, etc).
- Amenajarea unor traversări suplimentare ale Râului Cibin și a căii ferate, pentru a reduce presiunea de pe străzile colectoare existente în municipiu.
- Modernizarea podurilor existente și îmbunătățirea preluării și descărcării traficului din zona lor.
- Înființarea Zonei Metropolitane Sibiu - beneficiile rezultate din corelarea strategiilor și identificare obiectivelor de investiție comune - potențial de rezolvare a decalajelor și neconcordanțelor de direcție și mod de dezvoltare între Sibiu și localitățile învecinate.
- Colaborarea și realizarea de proiecte comune cu UAT-urile învecinate (ex: conectarea dintre cartierul Turnișor și Zona Industrială Vest, în partea de vest a aeroportului, respectiv pregătirea unui plan de dezvoltare viabilă a stațiunii turistice Păltiniș).
- Crearea de conexiuni suplimentare la autostrada A1, unde este posibil, pentru conectarea mai facilă a cartierelor municipiului (ex: pod nou și acces spre autostradă din cartierul Gușterița, zona dintre Str. Podului și Str. Henri Coandă).
- Crearea de legături suplimentare prin modernizarea drumurilor de exploatare existente pentru legarea Căii Cisnădiei cu Calea Dumbrăvii.

Rețeaua stradală și circulația rutieră pe teritoriul Municipiului Sibiu

Necesitatea de a se interveni pe străzile marginale înainte sau cel târziu în același timp cu investițiile din zonele în dezvoltare.

Se recomandă modernizarea străzilor noi în două etape:

- În prima etapă să se realizeze rețelele subterane și calea de rulare până la nivelul de suprastructură;
- În a doua etapă, când construcțiile din zonă depășesc un procent de 85% să se facă decopertarea straturilor compromise (ex: balastului colmatat), să se completeze infrastructura și să se execute suprastructura căii de rulare;

E important ca în zonele în continuă dezvoltare să se impună restricții de tonaj pe străzile deja existente și în același timp să se găsească rute alternative posibil a fi folosite – drumuri agricole încă nemodernizate sau viitoare culoare de legătură, unde să fie permisă îmbunătățirea acestora de către investitori și folosirea lor cu tonajul adecvat.

Zona Orașului Vechi

Recomandare etapizată:

1. Desființarea locurilor de staționare aflate de-a lungul străzilor, în zonele clădirilor importante din zona orașului vechi
2. Desființarea majorității zonelor de staționare amplasarea de-a lungul străzilor din zona orașului vechi, cu restricționarea accesului auto la riverani și instituțiile publice din zonă
3. Impunerea tramei stradale ca zonă pietonală, lărgirea spațiilor destinate serviciilor
4. Folosirea autobuzului electric ca mijloc de transport în comun și a vehiculelor alternative ecologice pentru deplasare

Propunerile prezentate în PUG-2011 detaliate la capitolele anterioare vor putea fi preluate, unele din acestea, fiind considerate de deosebit interes și impact (detaliate la capitolul 2.8):

1. Propunerea pentru Viaductul din zona străzii Kogălniceanu

2. Continuarea străzii Autoșoselei până la Calea Turnișor

3. Pod nou lângă cel existent, peste Râul Cibin

La acest punct, recomandăm o modificare față de propunerea din PUG 2011, prin crearea unei legături noi între Șoseaua Alba Iulia și strada Maramureșului, cu construirea unui pod nou paralel cu podul de cale ferată existent.

Această legătură permite reorganizarea circulației în zonă prin crearea unei „insule centrale” cu sectoare cu sens unic, care să funcționeze pe principiul unui sens giratoriu, cu scopul fluidizării circulației rutiere și descărcării mai rapide a

traficului de pe Șoseaua Alba Iulia spre cartierul Ștrand și pe viitor spre zona Câmpșor, aflată în dezvoltare.

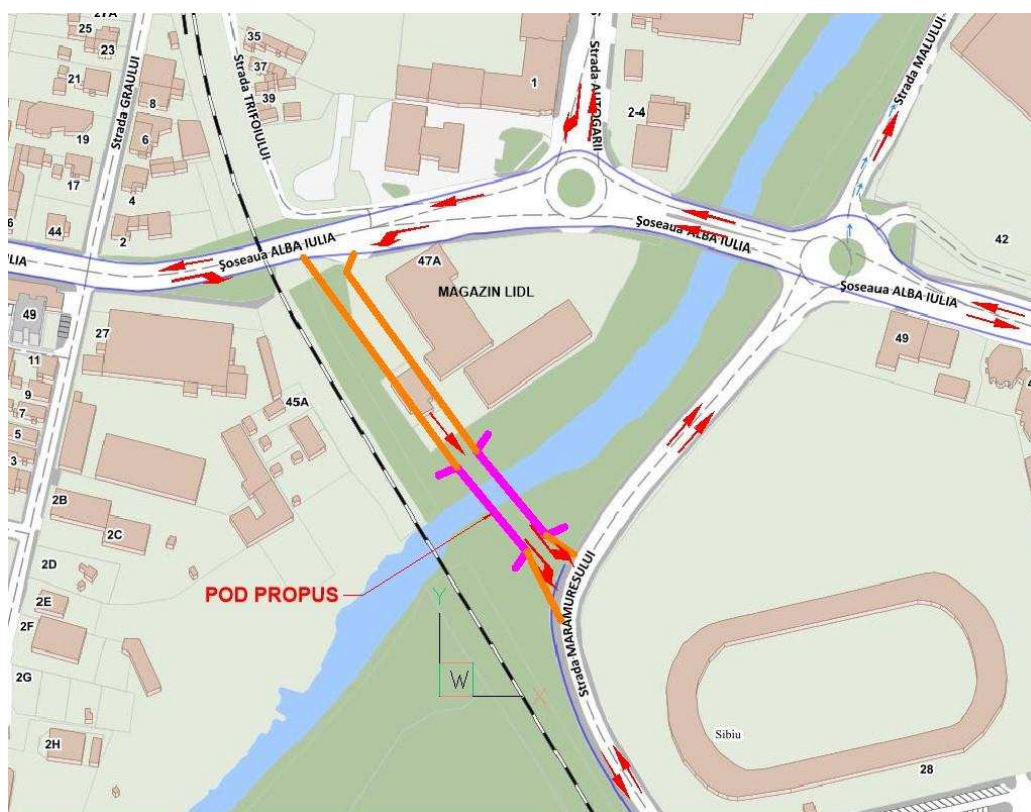


Figura 68 – Propunere pod nou și reorganizare circulație rutieră (Sursa: prelucrare proiectant după <https://www.sibiu.ro/hip/>)

4. Realizarea unui pod nou, care să facă legătură dintre strada Ion Neculce și strada Hameiului.

5. Podul de legătură dintre strada Pedagogilor și strada Malului

6. Suplimentarea cu un pod în zona Piața Cîbin și realizarea unei străzi suplimentare, prin care se poate descărca traficul din zona centrală

7. Realizarea unui pod nou peste râul Cibin între podul dintre strada Râului - strada Rusciurului și podul de cale ferată

8. Pod peste Pârâul Rossbach și pod nou peste râul Cibin în zona străzii Viitorului pentru continuarea străzii Râului

9. Podul peste Râul Cibin din zona accesului la autostradă în continuarea străzii Henri Coandă.

10. Podurile propuse peste Pârâul Rossbach, respectiv Hamba, zona Cartier Veterani.

11. Legături cu Comuna Șelimbăr

12. Pasajul peste calea ferată din zona străzii Preot Bacca.

13. Pod strada Rozmarinului.

14. Continuarea străzii Distribuției și legătură acestuia cu strada Malului

15.Pod între Podul de Piatra și str. Rusciorului

16. Poduri peste Valea Săpunului.

17. Zona de legătură între prelungirea străzii Oașa din municipiul Sibiu și strada Ion Rațiu din comuna Șelimbăr.

18.Zona de legătură dintre strada Muncel din municipiu Sibiu și strada FN din comuna Șelimbăr.

19.Lărgirea podului dintre Panta Ștefan Cel Mare și Nicolae Brana, în zona caii ferate

20. în zona dintre DN1 și continuarea Bulevardului Mihai Viteazu este necesara construirea unor pasarele pietonale, amenajarea de zone de promenadă pe marginea Văii Săpunului

Transport public de călători

Creșterea fluidității în trafic se recomandă a fi obținută prin reducerea elementelor conflictuale identificate în desfășurarea circulației urbane, prin măsuri ce includ printre altele - crearea de sensuri unice, benzi dedicate transportului în comun și creșterea siguranței în circulație a celor care folosesc mijloace alternative de transport.

Din perspectiva îmbunătățirii transportului public local, prin reconfigurarea amprizei străzilor se poate îmbunătăți fluiditatea în trafic dar și viteza și frecvența transportului în comun, în special dacă exista pe un traseu cu banda dedicată și stații de autobuz în bandă, fapt care ar reduce timpii de intrare-ieșire în stațiile de autobuz. Reducerea timpilor de deplasare conduce automat la creșterea atractivității transportului în comun și la alegerea acestuia în detrimentul autovehiculului propriu.

Recomandarea ca zonelor periurbane, cu densitate mare de locuitori, sa fie incluse în traseele aferente transportului public în comun, chiar dacă sunt pe UAT-urile învecinate, prin prelungirea traseelor și/sau suplimentarea liniilor (spre Șelimbăr, Cisnădie, Șura Mare, Sura Mica), majoritatea locuitorilor din aceste zone având locuri de muncă în Sibiu și, totodată, folosind serviciile oferite de municipiul Sibiu.

Pe un sistem de ampriza deja existent, care nu permite redistribuirea spațiilor pentru suplimentarea benzilor de circulație – soluție care s-a dovedit în timp ineficienta, acest lucru se poate face doar prin redistribuirea benzilor de circulație, reconfigurarea circulației pe sectoare sau trasee ca și sensuri unice și descurajarea folosirii autoturismului, dar în același timp oferirea de soluții alternative viabile.

Configurarea traseelor și frecvenței transportului în comun în așa fel încât să fie acoperită toată aria de interes a comunității.

Transportul pe calea ferată, tren periurban

Îmbunătățirea accesibilității la acest tip de transport, împreună cu omogenizarea tipului de infrastructură și material rulant, mărirea vitezei de rulare și crearea de legături cu transportul în comun între gări și punctele de interes, ar încuraja populația să folosească calea ferată, ca soluție alternativă, viabilă, mult mai economică decât folosirea mașinii proprii sau a autocarelor pentru a ajunge la destinație, mai ales din localitățile învecinate municipiului Sibiu și invers.

Creșterea semnificativă a frecvenței trecerilor, apropierea între stațiile acestuia și cele ale transportului public în comun – autobuze sau stații de bike-sharing, creșterea calității serviciilor oferite pe acest tip de transport prin reparații capitale la infrastructură și modernizarea materialului rulant ar încuraja semnificativ folosirea lui de către populație.

Transport de marfă

Se recomandă păstrarea orarului impus prin hotărârile locale existente pentru transportul de marfă, deoarece acest tip de transport nu ridică probleme importante la ora actuală, fiind deja organizat.

Pe de altă parte, variante deservirii zonelor economice ale municipiului prin transportul de marfă pe cale ferată poate contribui semnificativ la decongestionarea și eficientizarea funcționării circulației carosabile în aceste zone, având un efect pozitiv și din punct de vedere al reducerii poluării mediului.

Deplasări pietonale și cu bicicleta

Deplasări pietonale

Este necesară amenajarea trotuarelor în zonele trecerilor de pietoni prin lărgirea alveolelor pe zonele de staționare laterale carosabilului pentru a crește vizibilitatea acestuia și a fi ușor observat de conducătorii auto.

Găsirea de soluții pentru a îndepărta obstacolele de pe trotuarele îngustate – amplasarea pe proprietățile private a cutiilor de curent, gaz, retragerea stâlpilor de iluminat sau electrici, adaptarea totemurilor de reclame pentru ca acestea să nu reducă vizibilitatea, reducerea lățimii de racordare între carosabil și trotuar prin reducerea diferenței de înălțime (garda la bordură) sau folosirea de elemente de racord mai scurte. Amenajarea de rampe la fiecare trecere de pietoni existente, indiferent de categoria de străzi pe care se găsește.

Reducerea conflictelor în marile intersecții prin pasaje subterane sau supraterane cu zone de belvedere.

Semnalizarea tactilă a tuturor zonelor de obstacole în traficul pietonal și marcarea unui traseu continuu pentru nevăzători.

Amenajarea zonelor noi cu trotuare de minim 1.50m net (semnalizarea rutieră se realizează tot în lățimea trotuarelor și prin amplasare ei se obstrucționează integral un trotuar cu lățime redusă).

Gardurile perimetrale ale alveolelor cu pomi să fie înlocuite cu protecții pentru spațiile verzi și susținerea arborelui cu sisteme mai înalte și mai apropiate de trunchiul acestuia, alveolele pot fi amenajate cu structură care să nu permită creșterea buruienilor, dar să lase apa pluvială să ajungă la plante. Gardurile existente reprezintă un impediment în deplasarea pietonilor și îngustează câmpul vizual în deplasarea vehiculelor.

Amenajarea de zone de promenadă de-a lungul cursurilor naturale de ape existente, a șanțurilor de desecare existente, lângă zonele de siguranță a căilor ferate, pe terenurile libere de sarcini, care urmează să fie dezvoltate sau prin reconversia spațiilor de parcare existente și mutarea acestora în parcuri subterane sau în clădiri dedicate supraetajat în cadrul cartierelor existente. Aceste promenade se pot amenaja ca și „autostrăzi” pentru biciclete și pietoni, ele încurajând folosirea sistemului de transport alternativ.

Creșterea dezirabilității aglomerărilor urbane prin crearea de zone exclusiv pietonale, îndepărtarea traficului auto de zonele centrale sau chiar mutarea unei părți din trafic în subteran, concomitent cu crearea de zone de promenadă la suprafață și extinderea spațiilor verzi.

Un exemplu de bună practică este tendința europeană de reamenajare a zonelor de locuit, așa numitele „superblocks”, prin stabilirea unor zone care să aibă accese de jur împrejur iar în interior se trece la coborârea traficului în subteran sau reducerea lui semnificativă și redarea terenului de la nivel oamenilor, pentru piste de biciclete, promenade sau parcuri. Acest model permite o amenajare sistematică în subteran a rețelelor, locurilor de staționare și căilor de traversare și facilitează folosirea terenului de la nivelul solului pentru activități care să îmbunătățească sănătatea și starea de bine a populației. Exemple de acest gen de regăsesc în Madrid, Barcelona și se constată că zonele care au fost astfel modernizate au avut pe lângă îmbunătățirea aerului și a condițiilor de trai și o creștere economică.

Deplasări cu bicicleta

Încurajarea folosirii bicicletelor ca modalitate de transport ecologică, alături de alte vehicule ce pot contribui la decongestionarea traficului auto (trotinete, trotinete electrice, mopede) este o necesitate pentru a reduce traficul în localitate.

De asemenea, tendința actuală este de încurajare a serviciilor de transport urban intermodal în toată zona de influență a localităților, pentru a facilita schimbarea ușoară a mijloacelor de transport, făcând facilă schimbarea diferitelor tipuri de transport - urban, extraurban, auto privat, biciclete, etc.

Acest tip de proiecte prevăd o abordare unitară a circulației în zona studiată, cu peroane prevăzute cu rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități, table electronice de informare a călătorilor, treceri de pietoni pentru a facilita circulația pietonilor între peroane și rasteluri de biciclete pentru lăsarea bicicletelor proprii, dar și pentru închirierea de biciclete în sistem bike-sharing (sau trotinete). La acestea se pot adăuga zone de parcuri dedicate, cu locuri de parcare speciale destinate persoanelor cu dizabilități, cât și locuri cu stație de încărcare pentru autovehiculele electrice/hibride.

Un aspect considerat minor, dar cu impact mare asupra siguranței circulației în general este modul de preluare a **apelor pluviale**. Chiar dacă în ultimii ani toate sistemele de preluare a apelor pluviale s-au impus să fie separate și cu descărcarea lor în pârauri, râuri naturale, recomandăm să se modifice sistemul de preluare efectivă a apelor pluviale cu **guri de scurgere sub bordură sau sub trotuare**, pentru ca acestea să nu mai fie un impediment pe zona pistelor de biciclete trasate pe carosabil. Gurile de scurgere actuale creează disconfort pentru bicicliști și predispun la accidente din cauza manevrelor bruște de evitare a grătarelor de canal sau a diferențelor de nivel la montarea acestora.

Păstrarea tendinței deja existentă în proiectele aflate în derulare, de a amenaja piste de biciclete între trotuar și carosabil, cu montarea stâlpilor de iluminat pe zona de trotuar, la marginea proprietății, iar garda la bordură să se reducă la 10cm, pentru a putea fi preluată cu placi de acces sau racorduri pe maxim 30 de cm lățime, fapt care reduce lățimea pistelor în zona acceselor doar cu 10 cm.

Recomandăm ca în cazul redistribuirii lățimii carosabilului existent, fără modificări structurale, să se ia în considerare următoarele:

- Păstrarea categoriei drumului, prin modificarea benzii de circulație marginale pentru a fi folosită ca zonă de parcare laterală (2.50m) și pistă de biciclete marcată (1.00m lățime)
- Evitarea reducerii benzilor de circulație de la 3.50 m la 3.00m sau mai puțin pentru a nu duce la declasificarea străzilor actuale

Parcări

Amenajarea în zona instituțiilor publice de zone cu staționarea interzisă, care să permită oprirea cu timp redus a autovehiculului pentru a aduce sau a prelua rapid utilizatori / elevii.

Recomandăm crearea de noi parcări subterane sau supraetajate în zonele critice ale municipiului, cum ar fi intrările în oraș, piețele agroalimentare sau zonele cu densitate mare a instituțiilor administrative, în sau în imediata apropiere a zonei centrale (similar cu demersul de la Gara Sibiu).

Prevederea de măsuri de nuanțare în reglementările cu privire la asigurarea parcarilor, cu tratarea diferențiată a diversele zone ale Sibiului, raportat la gradul

de deservire cu transport în comun și dotări de utilitate publică precum și la tipul de funcțiune.

Recomandarea lărgirea Căii Surii Mari la 4 benzi de circulație, ampriza acestei străzi permițând acest lucru, pentru a se crea o bandă specială pentru transportul în comun pe direcția Sura Mare – Sibiu, respectiv o pistă de biciclete pe 2 sensuri pe partea dreapta, pe direcția Sibiu – Sura Mare.

Această amenajare încurajează și îmbunătățește accesul spre zona de agrement reprezentată de skate-parc.

Desființarea locurilor de parcare de pe marginea drumului se poate compensa prin executarea unei parări multi-etajată, legată de transportul în comun.

5 ANEXE – FISE TEHNIC-DESCRIPTIVE ALE TRASEELOR SI NODURILOR DE CIRCULATIE SI RECOMANDARI PUNCTUALE DE INTERVENTIE

STRAZI COLECTOARE DE TRAVERSARE A MUNICIPIULUI SIBIU

A. BRASOV – MEDIAS (TRASEU DE TRAFIC GREU) : Str. Semaforului

-> Str. Stefan Cel Mare -> Str. Balea -> Str. Constituției -> Str. Abatorului -> Str. Rușciorului -> Str. Lunga -> Calea Surii Mici

DIRECTIA BRASOV – MEDIAS: Intersecție Gen. Milea ->

Semaforului -> Rahovei

B. DIRECTIA BRASOV – SEBES: Bd-ul General Vasile Milea -> Piața

Unirii -> Str. Andrei Șaguna -> Șoseaua Alba Iulia

C. DIRECTIA SEBES – PALTINIS:

- Șoseaua Alba Iulia -> Str. Maramureșului -> Str. Cristian -> Str. Avrig -> Str. Octavian Goga -> Calea Dumbrăvii
- Șoseaua Alba Iulia -> Intersecție Sos. Alba Iulia -> Str. Turda -> Acces Metro -> Intersecție Sos. Alba Iulia -> Calea Turnișorului -> Str. Eduard Albert Bielz -> Intersecție Sos. Alba Iulia -> Str. Maramureșului -> Malului -> Autogării (tratate anterior)

D. DIRECTIA SEBES – BRASOV (TRAFIC GREU): Șoseaua Alba Iulia -> Str. Maramureșului -> Str. Cristian -> Str. Avrig -> Str. Gheorghe Dima -> Str. Rahovei

E. DIRECTIA SEBES – BRASOV: Șoseaua Alba Iulia -> Intersecția Sos. Alba Iulia - Str. Turda -> Acces Metro -> Intersecție Sos. Alba Iulia -> Calea Turnișorului -> Str. Eduard Albert Bielz -> Intersecție Sos. Alba Iulia -> Str. Maramureșului -> Malului -> Autogării -> Intersecție Str. Maramureșului -> Cristian -> Intersecția cu Litovoi Voda -> Intersecție cu Calea Poplacăi -> Str. Cristian -> Str. Avrig (tratate anterior)

ACCESE SPRE CARTIERELE ORASULUI SI IESIRI SPRE LOCALITATI INVECINATE, NETRATATE ANTERIOR:

- Intersecția Calea Dumbrăvii -> Str. Argeșului; intersecția str. Gheorghe Dima -> Calea Cisnădiei -> str. Rahovei; Intersecția str. Rahovei -> Bd-ul Mihai Viteazul;
- Viaductul BD-ul Corneliu Coposu -> Calea Gușteriței;
- Access zona Nord -> Vest; Drum de legătura cartier Turnișor -> cartier Tilișca;
- Intersecția Bulevard Mihai Viteazu -> Calea Dumbrăvii -> Str. Nicolae Olahus; Mihai Viteazu -> str. Nicolae Iorga, Intersecția General Vasile Milea- Str. Nicolae Iorga -> Str. Moldoveanu; Legături cu centru Sibiului; Accesul centura Sibiului -> Str. Stefan Cel Mare;
- Calea Gușteriței -> str. Podului; Access centura Sibiului dinspre calea Surii Mici, str. Salzburg.

STRAZI DE LEGATURA IN CARTIERE – NETRATATE IN CAPITOLELE ANTERIOARE

A. BROSCARIE:

1. Strada Triajului

B. CENTRU:

1. Strada 9 Mai
2. Strada Piața Aurarilor
3. Strada Avram Iancu
4. Strada Nicolae Bălcescu
5. Strada Banatului
6. Strada Gheorghe Barițiu
7. Strada Bastionului
8. Strada Zaharia Boiu
9. Strada Samuel Brukenthal
10. Strada Cetății
11. Piața Cîmbin
12. Strada Cîmbinului
13. Strada Emil Cioran
14. Strada George Coșbuc
15. Strada Dealului
16. Strada Faurului
17. Strada Filarmonici
18. Strada Gimnasticii
19. Strada Piața Huet
20. Strada Independentei
21. Strada Izvorului
22. Strada Justiției
23. Strada Gheorghe Lazar
24. Strada G-Rai Gheorghe Magheru
25. Strada Malului
26. Strada Mitropoliei
27. Strada Constantin Negruzzi
28. Strada Constantin Noica
29. Strada Ocnei
30. Strada Alexandru Odobescu
31. Strada Papiu Ilarian
32. Strada Timotei Popovici
33. Strada Ion Rațiu
34. Strada Andrei Șaguna
35. Pasajul Scărilor
36. Piața Schiller
37. Strada Someșului

38. Strada Târgu Fanului
39. Strada Târgu Vinului
40. Strada Târgului
41. Strada Tipografilor
42. Strada Tribunei
43. Strada Turnului
44. Bulevardul Victoriei
45. Strada Xenopol
46. Piața Mare
47. Piața Mica

C. DUMBRAVII

1. Strada Aron Pumnul
2. Calea Dumbrăvii
3. Strada Octavian Goga
4. Strada Dinicu Golescu
5. Strada Putnei
6. Strada Școala de Înot
7. Strada Alexandru Vlahuță
8. Strada Bahluiului
9. Strada Gheorghe Dima

D. GARA

1. Piața 1 Decembrie
2. Bulevardul Corneliu Coposu
3. Strada Regele Ferdinand
4. Strada Nicolae Tecul

E. GUSTERITA

1. Strada Ceaikovski
2. Strada Podului

F. HIPODROM I

1. Strada Luptei

G. HIPODROM II

1. Strada Goraslau

H. HIPODROM IV

1. Strada Arieșului

I. LAZARET

1. Calea Gușterița
2. Strada Lazaret
3. Strada Oțelarilor

J. LUPENI

1. Strada Abrud
2. Strada Gării
3. Strada Lupeni
4. Strada Moara de Scoarța
5. Strada viitorului

K. MARMELEADA

1. Strada Drumul Ocnei

L. POPLACII

1. Strada Avrig
2. Calea Poplacăi
3. Strada Săcel
4. Piața Sadu
5. Piața Tălmaciu

M. STRAND I

1. Strada Vasile Cârlova
2. Strada Maramureșului

N. STRAND II

1. Dimitrie Cantemir

O. TEREZIAN

1. Strada Autogării
2. Piața Cluj
3. Strada Gladiolelor
4. Strada Mihail Kogălniceanu
5. Strada Râului
6. Strada Țiglari
7. Strada Tractorului

P. TIGLARI

1. Strada Lacul Iui Binder
2. Strada Lutului

Q. TILIȘCA

1. Strada Tilișca

R. TINERETULUI

1. Strada Deventer

S. TREI STEJARI

1. Strada Moldoveanu
2. Strada Negoii

T. TURNISOR

1. Strada Eduard Albert Bielz
2. Strada Cimitirului
3. Strada Livezii
4. Strada Frigoriferului
5. Piața Iancu de Hunedoara
6. Strada Rozmarinului
7. Strada Zăvoi
8. Calea Turnișorului

U. VALEA AURIE

1. Strada Ludoș
2. Strada Valea Aurie

V. VASILE AARON

1. Strada Vasile Aron
2. Strada Negoveanu

W. VILELE SIBIULUI

1. Strada Viile Sibiului

X. ZONA CAII SURI MICI

1. Strada Căramidăriei

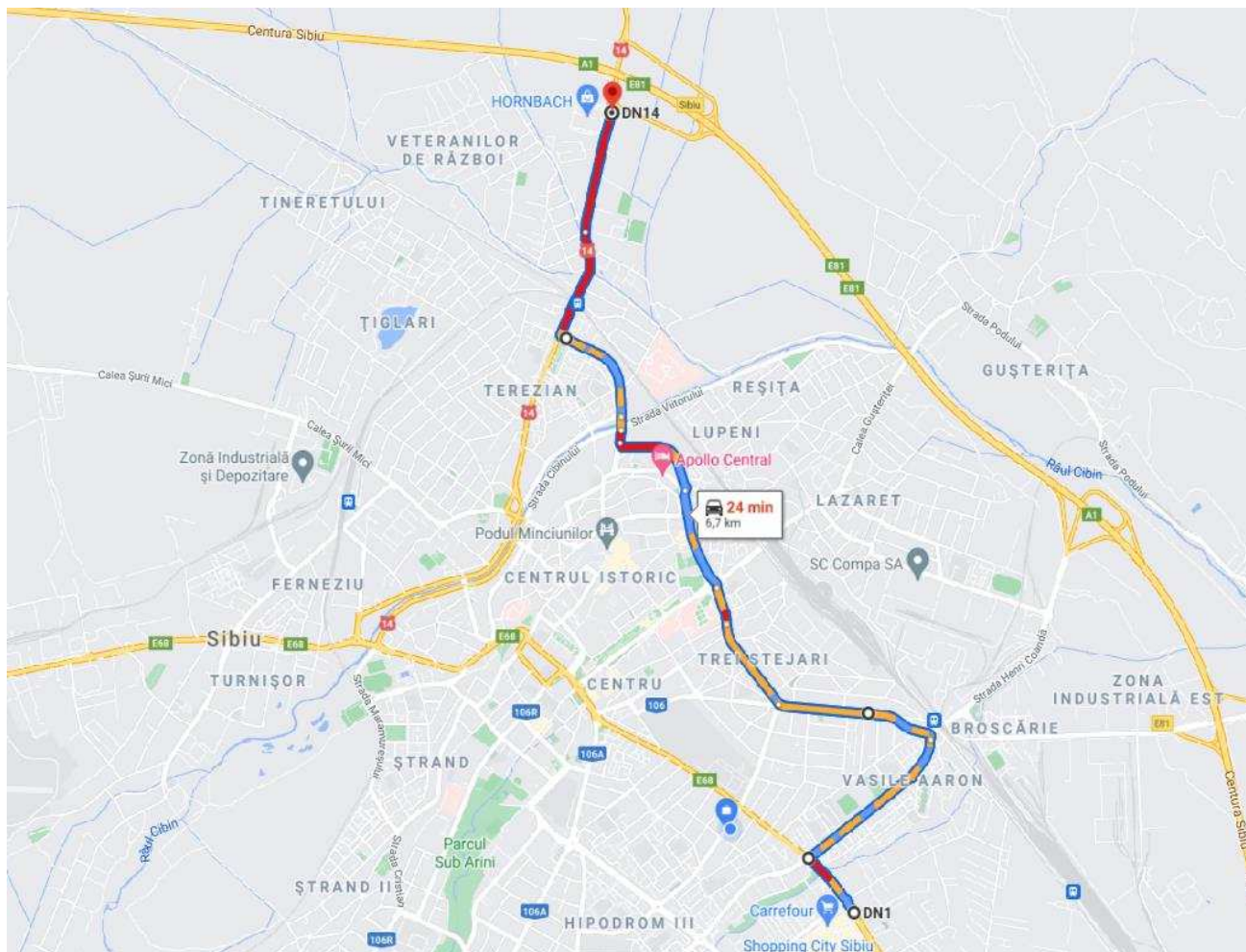
Y. ZONA INDUSTRIALA VEST

1. Strada Salzburg

Z. ZONA PADUREA DUMBRAVA

AA. ZONA PALTINIS

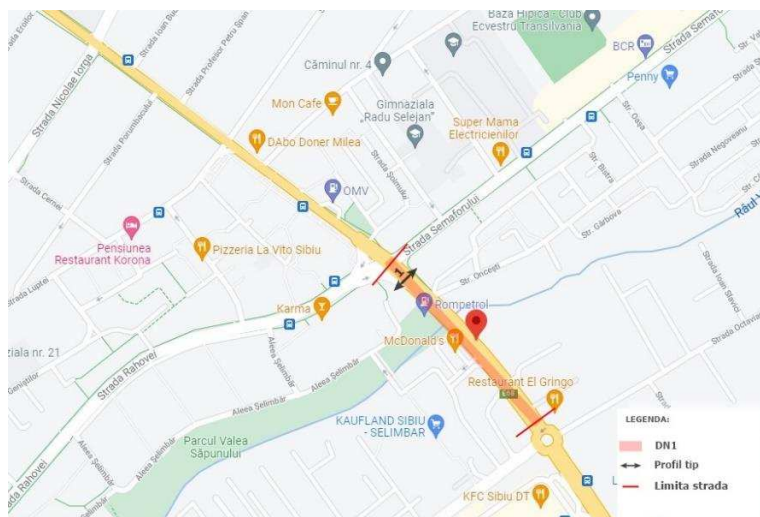
A. BRASOV – MEDIAS (TRASEU DE TRAFIC GREU) – DN1 -> Str. Semaforului -> Str. Stefan cel Mare -> Str. Balea -> Str. Constituției -> Str. Abatorului -> Str. Ruștiorului -> Str. Lunga -> Calea Surii Mici



(Fig.1 - Google maps - trafic live – ora:15:00 - data:09.06.2021)

- Pe traseul prezentat zonele marcate cu roșu sunt cele care prezintă viteze mici sau chiar congestii ale traficului la orele de vârf, în prezent.
- Traseul nu mai este unul pentru "trafic greu", acesta fiind eliminat din municipiu, odată cu punerea în circulație a autostrăzii A1 și stabilirea timpilor clari pentru aprovizionare în localitate.
- Traseul prezentat este folosit în special pentru legătura cu localitatea Sura Mare.
- Alegerea acestui traseu se face doar în cazul în care există un interes în oraș, sau pentru localitățile din sud, pentru o legătură directă cu direcțiile Brașov sau Cluj fiind mult mai ușoară folosirea autostrăzii A1.

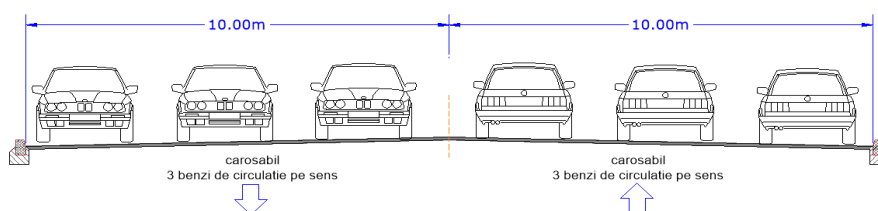
A1. DN1 - (Intrarea din Selimbăr în Sibiu):



(Fig.2 - Google maps – ora: 15:10 – data:09.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profirelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

Profil 1 – Directia de mers Selimbar – Sibiu



(T1 – Prezentare proiectant)

- Pe lățimea existentă de 20 de m carosabil, s-au marcat 6 benzi de aproximativ 3.00 m.

Direcția de mers București – Sibiu:

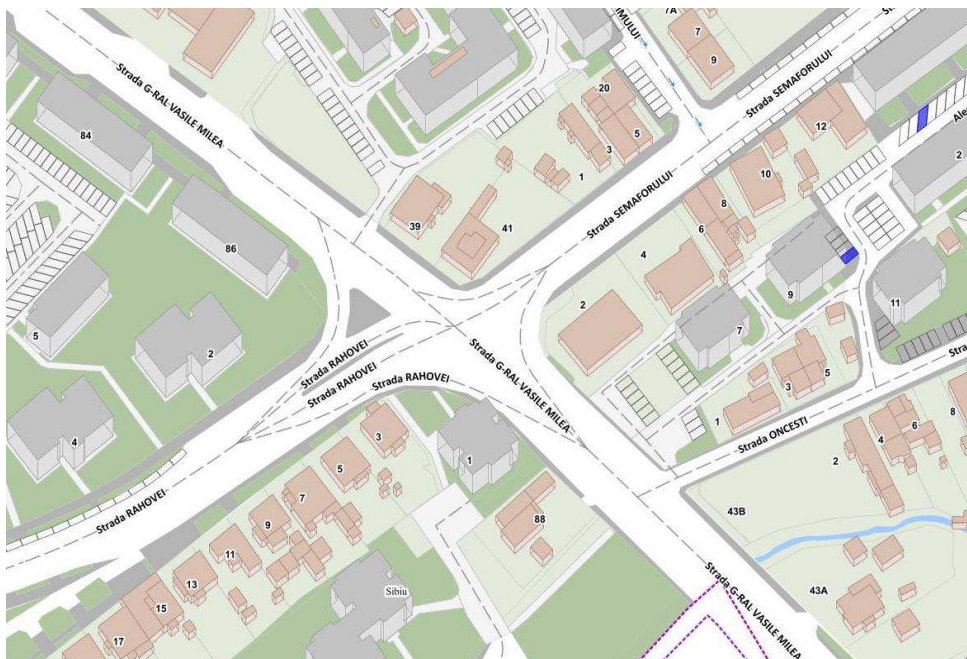
- 1 bandă – viraj stânga;
- 2 benzi – înainte;
- 1 bandă – înainte și viraj la dreapta;
- pe direcția Sibiu – București, 3 benzi de circulație dintre care una prioritară pentru virajul la dreapta spre DN1 din Str. Rahovei;
- Fără trotuare / piste de biciclete.

RECOMANDARI

- Modificările ce se recomandă în zona presupun investiții mari, de genul:
 - Pasaj subteran pe cel puțin câte o bandă pe sens pe traseul DN1 pentru direcția înainte.

- Achiziționarea de proprietăți suplimentare pe zona dintre Str. Semaforului și Str. Gen. Vasile Milea pentru facilitarea amenajării unei intersecții de tip giratie.

A2. INTERSECȚIA DN1 (GENERAL VASILE MILEA) -> SEMAFORULUI - > RAHOVEI



(Fig.3 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului în discuție și prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

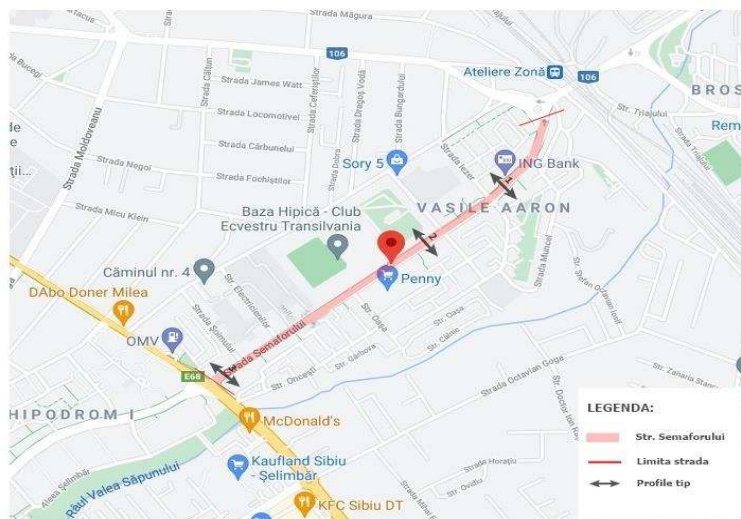
- Intersecție semaforizată pe străzile: Rahovei, Vasile Milea, și str. Semaforului, cu viraj liber la dreapta de pe strada Rahovei spre Șelimbăr.
- Se caracterizează prin valori mari ale traficului la ora de vârf dimineața – 7:00-9:00, și după amiaza între 15:00-18:00 pe direcția Str. Semaforului - > Vasile Milea, cu ramificație dreapta spre centru și dinspre centru pe Vasile Milea spre ieșire din oraș.
- În momentul de față această intersecție este prevăzută cu semafor în sistem de reglaj integral al acceselor în intersecție.
- Scopul semaforizării este acela de a asigura siguranța și eficiența pentru vehiculele ce folosesc intersecția.
- Amenajarea existentă răspunde bine necesităților actuale, existând blocaje semnificative pe direcția Sibiu – Șelimbăr doar în perioada sărbătorilor.

RECOMANDARI

- Amenajarea intersecției pe mai multe nivele și reducerea conflictelor existente.

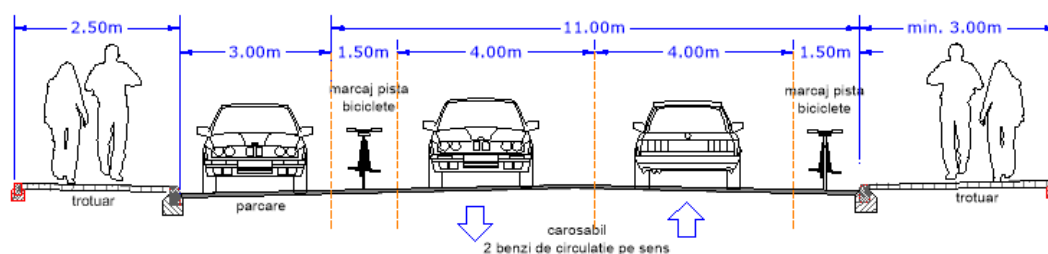
A3. STRADA SEMAFORULUI:

(Fig.4 - Google maps – ora:15:30 – data:09.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profilelor transversale



AMENAJARE EXISTENTA

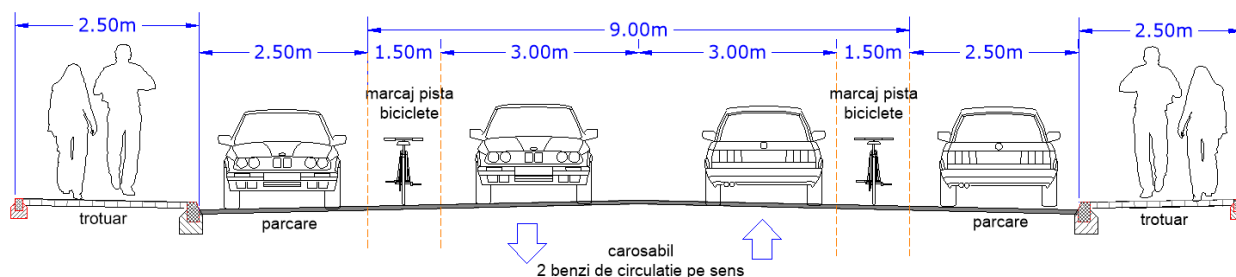
Profil 1 – Directia de mers General Vasile Milea – Str. Stefan Cel Mare



(T2 - Prezentare proiectant)

- Pe lățimea existentă a carosabilului de 14 m, sunt marcate 2 benzi de 3.50 - 4.00m, o pista de biciclete pe partea carosabila de pana la 1.50m pe ambele părți ale drumului si o parcare laterala pe partea stânga a strazii pe direcția de mers General Vasile Milea → Str. Stefan Cel Mare.
- Pe toata lungimea strazii trotuarele sunt prevăzute cu alveole speciale pentru plantarea pomilor.

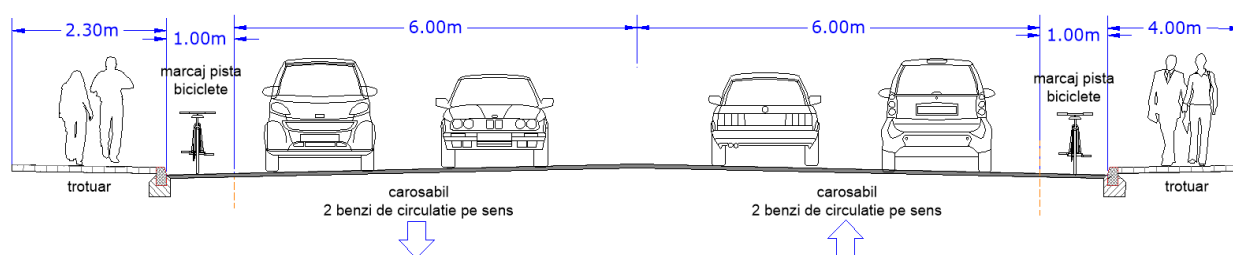
Profil 2 – Directia de mers General Vasile Milea – Str. Stefan Cel Mare



(T3 - Prezentare proiectant)

- Pe lățimea existentă a carosabilului de 14 m, s-au marcat 2 benzi de 3.00 m, o pista de biciclete de maxim 1.50m pe ambele părți ale drumului si parcări laterala pe ambele părți ale strazii.

Profil 3 – Directia de mers General Vasile Milea – Str. Stefan Cel Mare



(T4 - Prezentare proiectant)

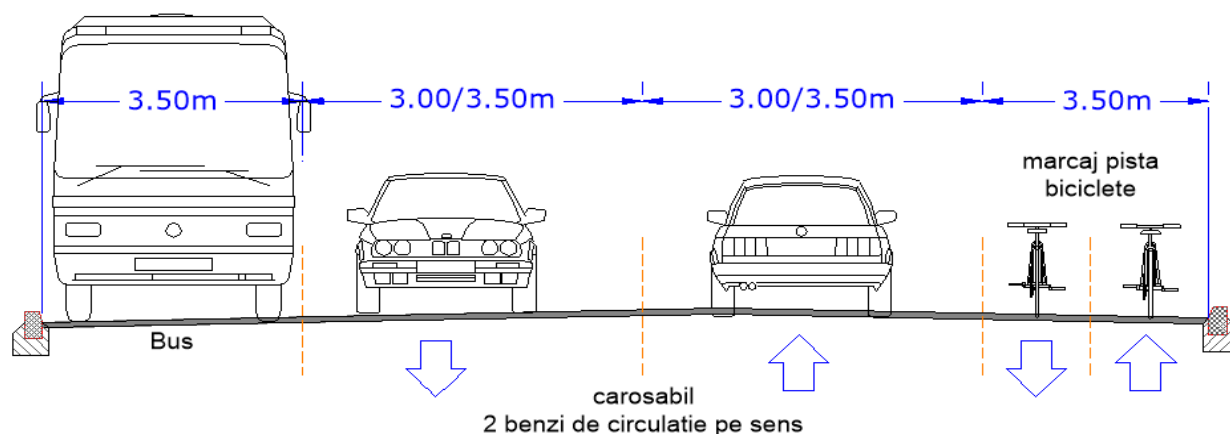
- Pe lăţimea existentă a carosabilului de 14m, pe această zonă de stradă s-au marcat 4 benzi de circulaţie de câte 3.00m fiecare şi o pista de biciclete de 1.00m pe ambele părţi ale părţii carosabile.

RECOMANDARI

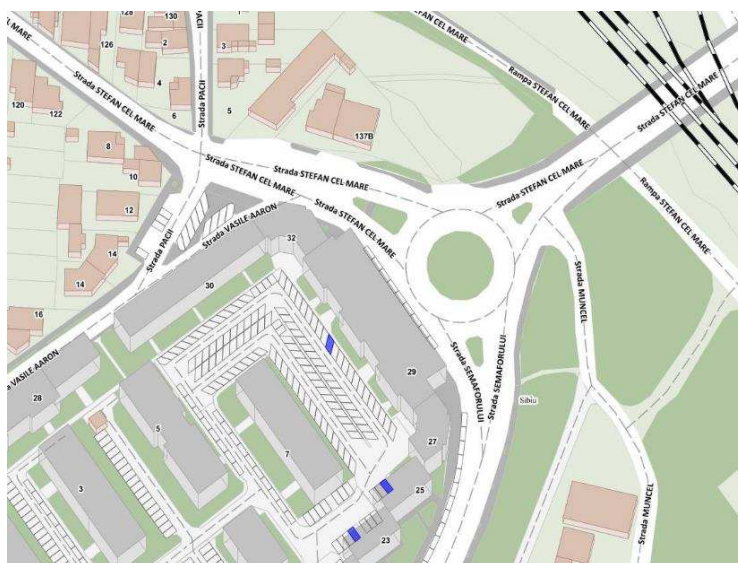
- Deoarece există linii importante de transport în comun, se recomandă ca benzile folosite la intrarea şi ieşirea în/din staţii (alveole), carosabilul să aibă o lăţime de minim 3.50m, pentru a se realiza manevrele în condiţii de siguranţă rutieră.
- Deoarece siguranţa în circulaţie a bicicliştilor nu este asigurată, pista de biciclete fiind încadrată între staţiile de autobuz şi parcare sau carosabil este nevoie de alte soluţii de amenajare în zonele cu alveole. Se recomandă găsirea acestor variante de comun acord cu beneficiarul şi implementarea lor.

Profil tip propus pe acest sector

(T5 - Prezentare proiectant)



A4. INTERSECȚIE STR. STEFAN CEL MARE – SEMAFORULUI:



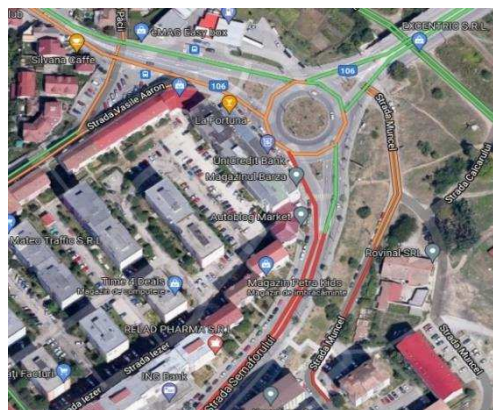
(Fig.5 - hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecție de tip girație, aglomerata in orele de vârf, dimineața între 7:00 - 9:00 și după masa între 15:00–18:00. Intersecția are fluctuații în fluiditatea traficului pe direcția de mers str. Stefan cel Mare -> str. Semaforului datorita numărului mare de autovehicule care traversează zona și se îndreaptă spre zona mall -> Șelimbăr, după cum se poate vedea și în imaginea de mai jos, în acest interval de timp viteza de rulare pe strada Semaforului este simțitor redusă.

(Fig.6 - Print screen realizat la ora 10:13)

(Fig.7 - Print screen realizat la ora 15:40)

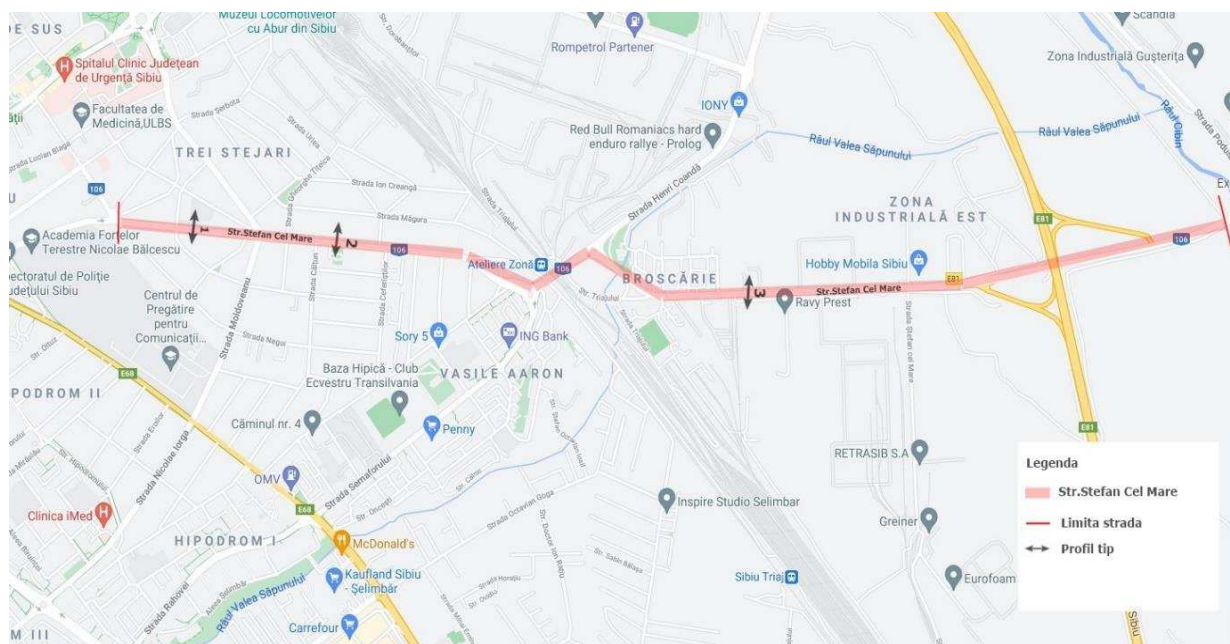


Prelucrare proiectant – marcarea sectorului în discuție

RECOMANDARI

- Se recomandă adaptarea intersecției pentru două benzi de circulație, păstrând intersecția de tip girație, cu creșterea diametrului insulei centrale, acest tip de intersecție fiind mai sigură atât pentru șoferi și pentru pietoni.

A5. STRADA STEFAN CEL MARE:



(Fig.8 – Google maps - ora:09:10 – data:10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

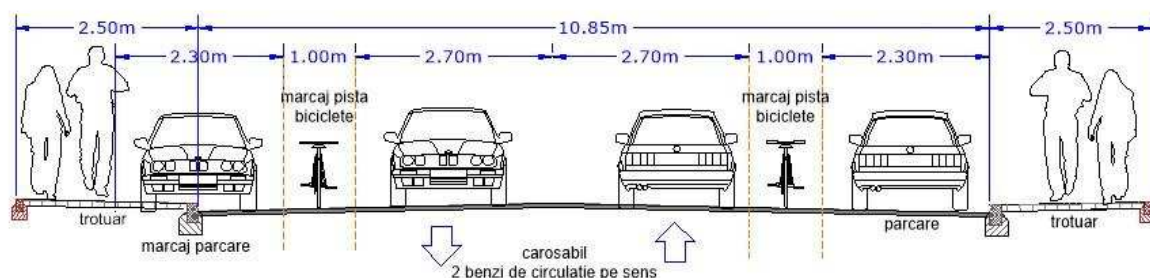
Profil 1 – Directia de mers Str. Revoluției – Str. Moldoveanu



(T6 - Prezentare proiectant)

- Pe lățimea existentă a carosabilului de aproximativ 9.00m, s-a marcat o bandă de 3.00m, pista de biciclete de până la 1.50m pe partea stânga și parcuri laterale pe ambele părți ale străzii.
- Profilul 1 cu direcția de mers: strada Revoluției către intersecția cu strada Negoiu, funcționează în momentul de față ca stradă cu sens unic. Strada descarcă traficul din zona Academiei Forțelor Terestre spre cartierele Vasile Aaron și cartierul Hipodrom II.
- Pe acest segment de stradă trotuarele sunt prevăzute cu alveole speciale pentru plantații.

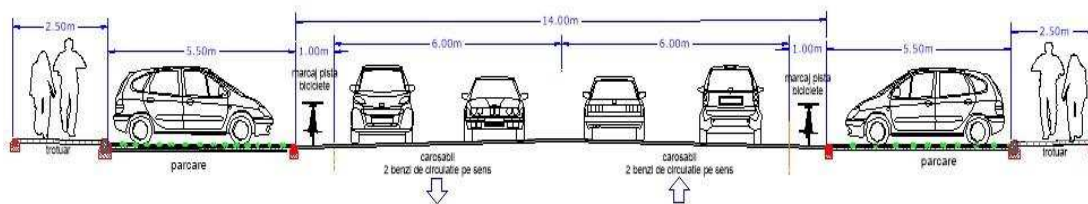
Profil 2 – Directia de mers Str. Moldoveanu – Str. Vasile Aaron



(T7 - Prezentare proiectant)

- Tronsonul de strada ce face obiectul profilului nr.2 in momentul de fata dispune de un carosabil de aproximativ 11.00 m, pe care s-au marcat 2 benzi de minim 2,70m, o pista de biciclete de 1.00m pe ambele parti ale strazii si parcare laterala cu latime de minim 2.30m pe ambele parti ale drumului.
- Pe aproape toata lungimea strazii sunt alveole pentru plantatii.
- Acest sector de strada are blocaje, datorate stationarii in carosabil a autovehiculelor care adus si duc copii la Scoala Gimnaziala IV.

Profil 3 – Directia de mers Str. Vasile Aaron - Broscarie



(T8 - Prezentare proiectant)

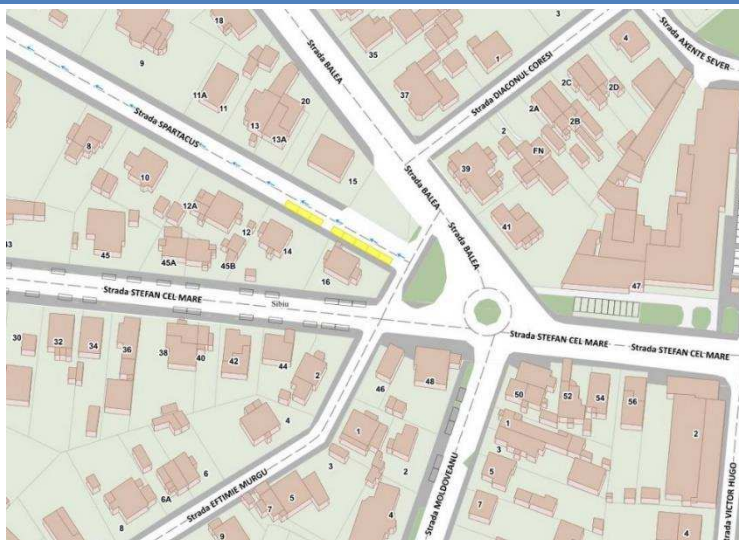
- Pe lăţimea existentă de aproximativ 25.00 m carosabil, s-au marcat 4 benzi de minim 3.00 m, o pista de biciclete de 1.00m pe ambele părţi ale carosabilului si parări la 90° pe ambele părţi ale strazii.

RECOMANDARI

Se recomanda reconfigurarea amprizei strazii prin desfiinţarea parcărilor laterale, lărgirea pistelor de biciclete si amplasarea lor pe o singura parte. O prezentare a propunerii de la stânga la dreapta:

- Se păstrează trotuarul existent;
- Se desfiinţează parcare laterală si se înlocuieşte cu o pista de biciclete cu doua sensuri de 2.5m lăţime;
- Spaţiu verde despărţitor de 0,80m între pista si carosabil;
- Se păstrează partea carosabila de 3.00m, parcare laterală de 2.30 si trotuarul de 2.50m de pe cealaltă parte.

A6. INTERSECȚIE STR. STEFAN CEL MARE – MOLDOVEANU - BALEA:



(Fig.9 - hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecția de tip giratoriu funcționează relativ bine, aceasta întâmpinând dificultăți doar la orele de vârf dimineața și după masă, când există un trafic suplimentar înspre Școala Gimnazială IV.
- Pe str. Stefan Cel Mare se preia traficul din UAT Șelimbăr, Roșia și satele aparținătoare din această zonă (ex: Bungard, Daia).

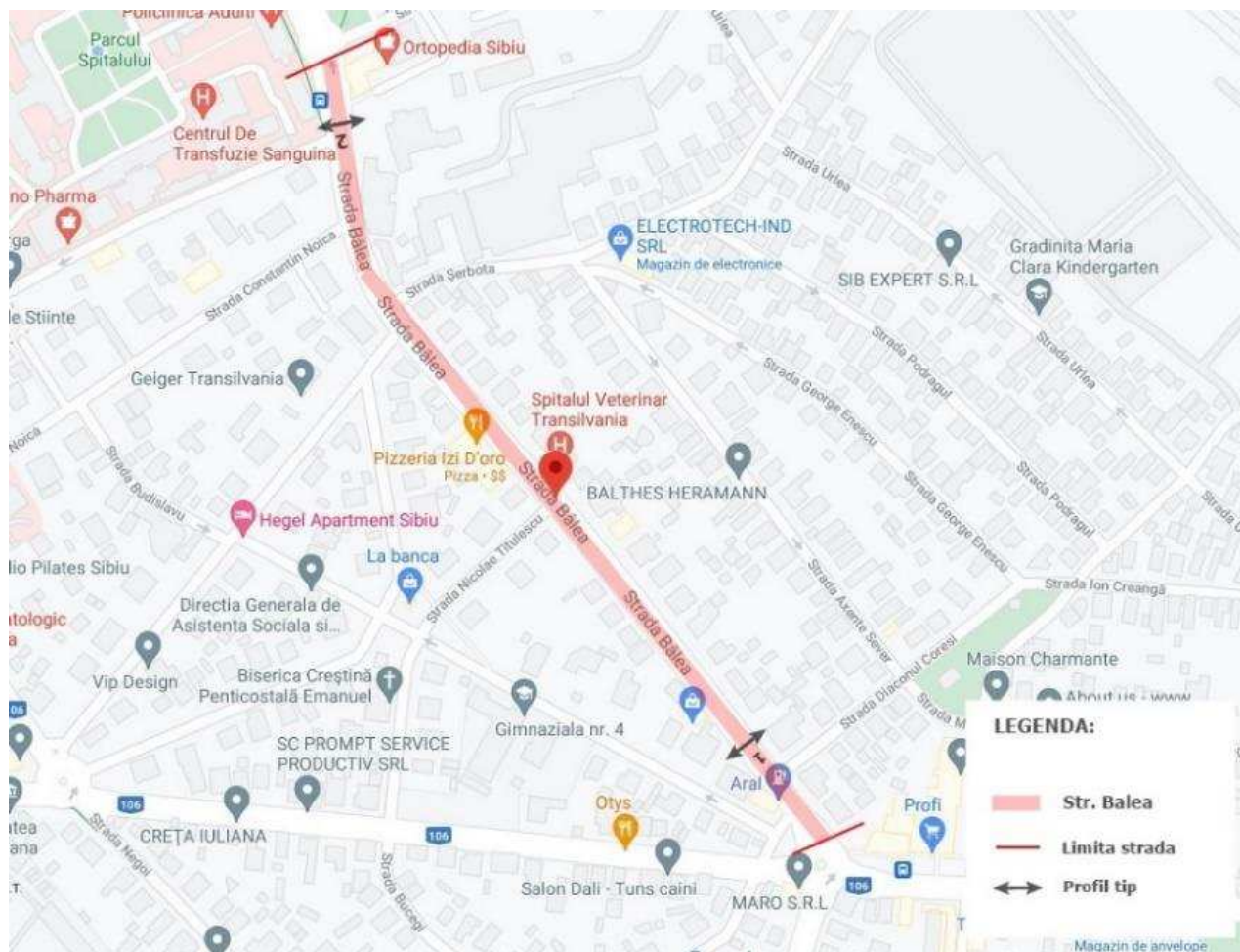


(Fig.10 - Print screen realizat la ora 10:17)

RECOMANDARI

- O intervenție minimă o reprezintă marcarea cu grilaj galben "oprirea interzisă" pe zonele necesare să rămână libere pentru decongestionarea intersecției. Sensul de mers str. Stefan Cel Mare -> Spartacus blochează sensul de mers str. Balea -> str. Moldovaeanu și invers.
- Circulația ar fi mult îmbunătățită dacă la școală s-ar adapta soluția de preluare a elevului de către unu-doi angajați ai instituției cu staționarea redusă la maxim 45 de secunde a autovehiculelor.
- Se poate adapta o soluție de realizare unei intervertii denivelate pentru direcția de mers Stefan cel Mare – strada Spartacus.

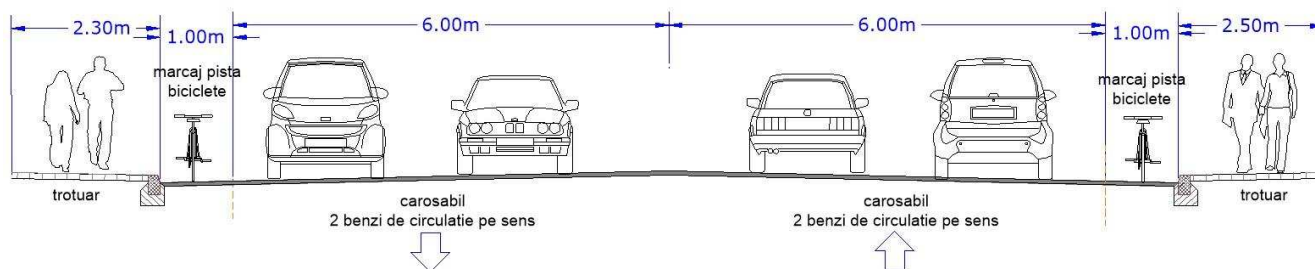
A7. STRADA BALEA:



(Fig.11 – Google maps ora: 09:12 – data:10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului în discuție și prezentarea locației profilelor transversale

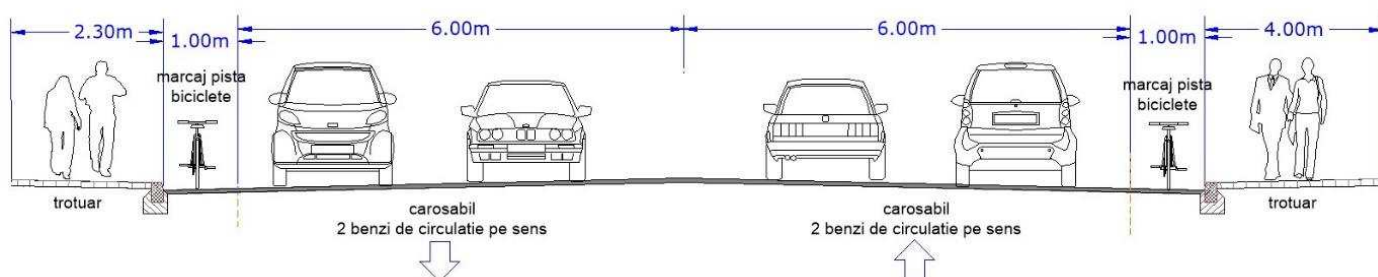
AMENAJARE EXISTENTA

Profil 1 – Directia de mers Str. Stefan Cel Mare – Str. Constitutiei



(T9 - Prezentare proiectant)

Profil 2 – Directia de mers Str. Stefan Cel Mare – Str. Constitutiei



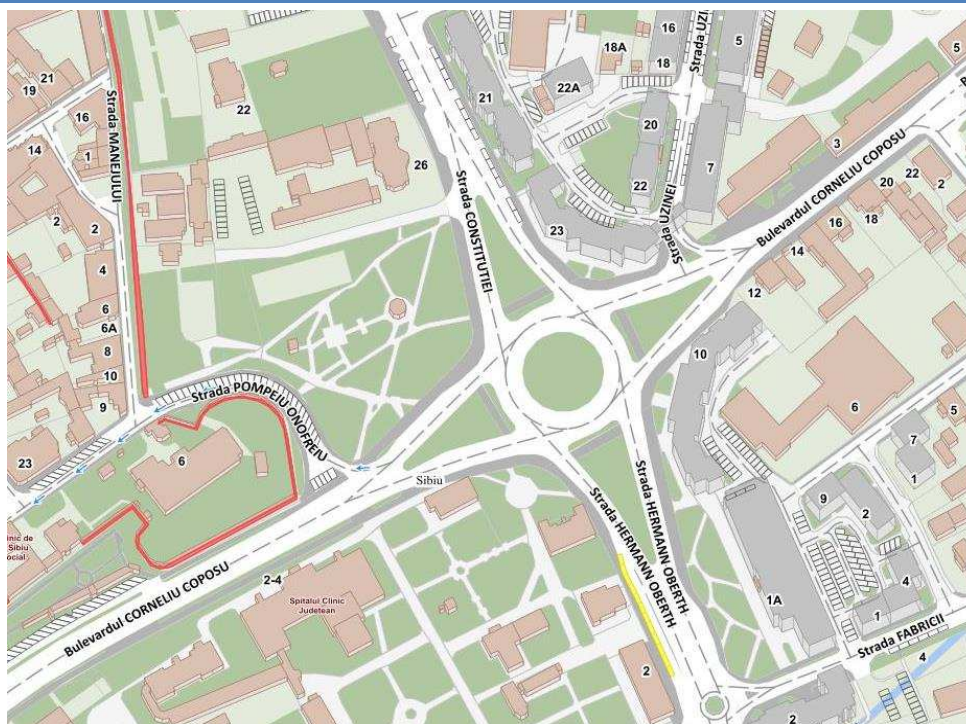
(T10 - Prezentare proiectant)

- Tronsonul de strada ce face obiectul profilului nr.1 si 2 in momentul de fata dispune de un carosabil de aproximativ 14.00m, pe care s-au marcat 4 benzi de aproximativ 3.00m si o pista de biciclete de minim 1.00m pe ambele părți ale strazii.
- Diferența dintre profilele 1 si 2 este doar dimensionarea trotuarului, acesta mărindu-se pe partea dreapta a strazii pe direcția de mers Stefan Cel Mare – str. Constituției.

RECOMANDARI

- Nu se propun modificări, zona funcționează relativ bine.
- Modificările se pot discuta doar in contextul reorganizării circulației pe toata localitatea.

A8. INTERSECȚIE STR. CONSTITUTIEI – BD-UL CORNELIU COPOSU:



(Fig.12 - hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecție de tip girație.
- Prezinta blocaje la orele de vârf dimineața și rar, sau pe perioade scurte la orele de după masă; seara, datorită construirii noului mall din zonă, traficul poate să fie îngreunat, datorită blocajelor apărute în zona viaductului.

RECOMANDARI

- Intersecția nu a fost inițial amenajată ca și giratoriu și are nevoie de o reconfigurare, cu marcarea clară a benzilor de circulație adaptate necesităților actuale.
- Faptul că intersecția în girație are mai mult de 3 benzi de circulație induce în eroare conducătorii auto și este necesară amenajarea ei cu 2 benzi centrale de circulație.
- Este indicată amenajarea a 3 benzi de circulație la fiecare ieșire din intersecție, pentru a permite facilitarea virajului la dreapta, pentru decongestionarea rapidă a intersecției.

Exemplu foto:



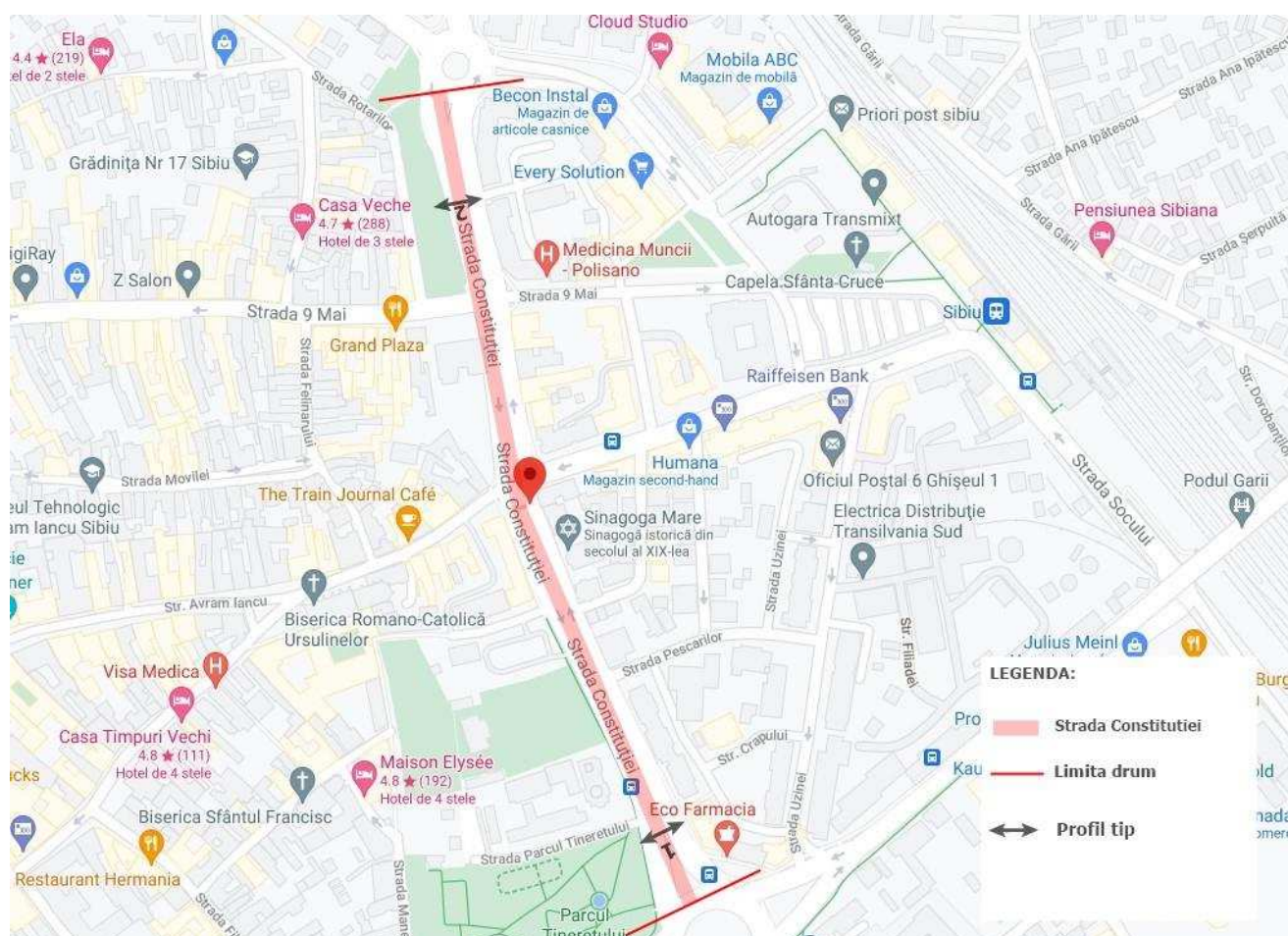
(Fig.13 – Google maps, ora:09:14 – data:10.06.2021)



(Fig.14 – Google maps, ora:09:14 – data: 10.06.2021)

Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție.

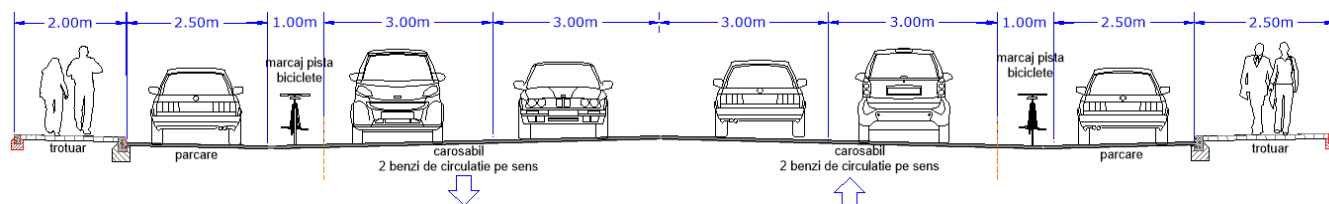
A9. STRADA CONSTITUTIEI:



(Fig.15 – Google maps, ora 9:17 - data 10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

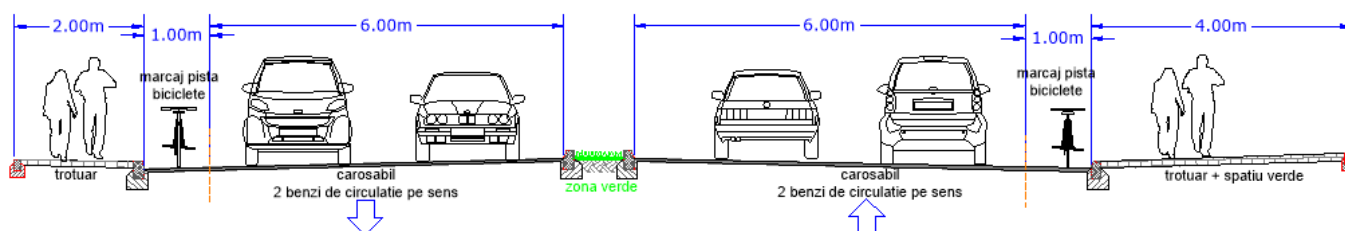
Profil 1 – Directia de mers Str. Balea – Str. Abatorului



(T 11 - Prezentare proiectant)

- Pe lăţimea existent de aproximativ 19.00m carosabil, s-au marcat 4 benzi de minim 3.00m, pista de biciclete de pana la 1.00m pe ambele părţi ale strazii si parări laterale de minim 2.50m.
- Din punct de vedere al trotuarelor acestea sunt generoase, amplasate pe ambele părţi ale strazii iar pe alocuri conţin alveole cu plantaţii.

Profil 2 – Directia de mers Str. Balea – Str. Abatorului



(T12- Prezentare proiectant)

- Pe lăţimea existenta de aproximativ 16.00m carosabil, s-au marcat 4 benzi de minim 3.00m, un spaţiu verde de aproximativ 1.00m ce separa sensurile de mers si pista de biciclete de pana la 1.00m pe ambele părţi ale strazii.
- Trotuarele sunt generoase iar si conţin alveole cu plantaţii.

RECOMANDARI

- Se recomanda reducerea trotuarelor cu spaţiul necesar pentru a reorganiza pista de biciclete pe o singura parte a strazii pentru ambele sensuri de circulaţie si amenajarea unei zone de protecţie pentru aceasta, spaţiu verde sau un alt sistem de protecţie.

A10. INTERSECȚIE STR. CONSTITUTIEI – REGELE FERDINAND – ABATORULUI – NICOLAE TECULU:



(Fig.16 - hartă interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecție de tip giratoriu, funcțională.

(Fig.17 - Print screen realizat la ora 10:41)

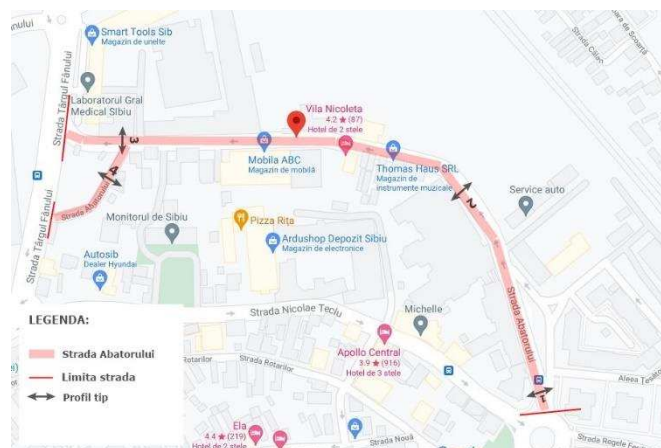


Intersecție funcționează bine, întâmpinând mici impedimente în orele de vârf, dimineața în orele 7:00-9:00 și după masă în orele 15:00-18:00, dar fără blocaje de lungă durată.

RECOMANDARI

- Se recomandă reorganizarea culoarului dintre Piața Mare și zona gării prin reconfigurarea amprizei existente, lucru care s-a demarat deja de către municipalitate.

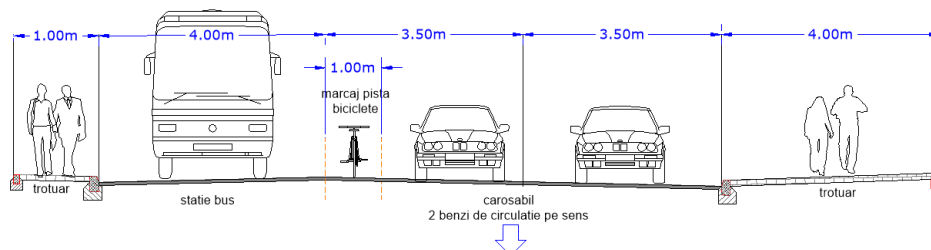
A11. STRADA ABATORULUI:



(Fig.18 – Google maps ora: 11:00 – data:10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție și prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENT

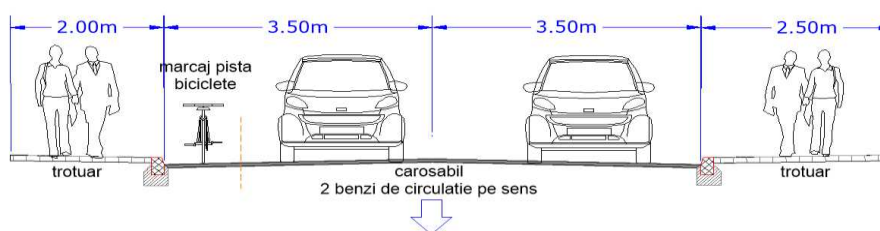
Profil 1 – Directia de mers Str. Constitutiei – Str. Targu Fanului



(T 13 - Prezentare proiectant)

- Strada cu sens unic pe toata lungimea, dinspre str. Regele Ferdinand înspre intersecția cu str. Târgu Fanului.
- In momentul de fata strada funcționează eficient, întâlnindu-se mici impedimente in orele de vârf.
- Pe lățimea existenta de aproximativ 11.00m carosabil, sunt marcate 2 benzi de minim 3.00m, o pista de biciclete de pana la 1.00m pe partea stânga a strazii si o stație de autobuz cu alveola.
- Trotuarele au o lățime care variaza în funcție de tronsonul stradal, fiind mai mari de 1.00m.

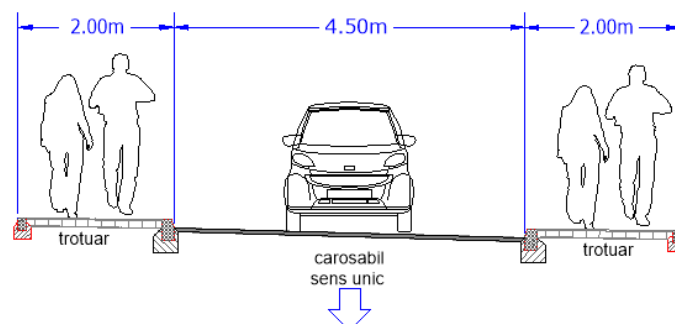
Profil 2 – Directia de mers Str. Constitutiei – Str. Targu Fanului



(T14 - Prezentare proiectant)

- Pe lăţimea existentă a carosabilului de aproximativ 7.00m, s-au marcat 2 benzi de minim 3.00m şi o pista de biciclete de până la 1.00m pe partea stânga a străzii.

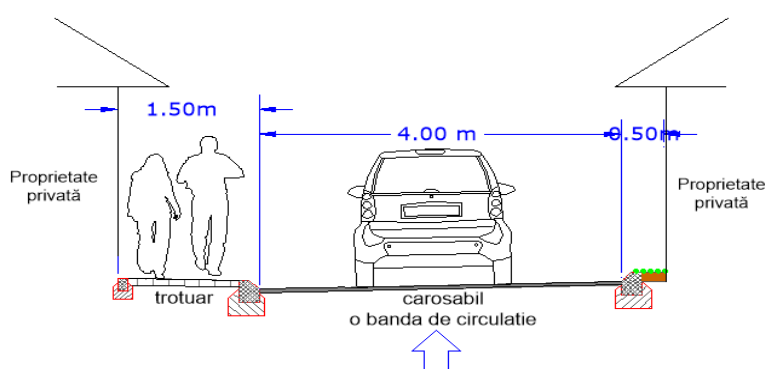
Profil 3 – Direcţia de mers Str. Constitutiei – Str. Targu Fanului



(T15 - Prezentare proiectant)

- Pe lăţimea existentă strada se bifurcă şi devine îngustă având un carosabil de aproximativ 4.50 m şi o pista de biciclete trasată de minim 1.00 m pe partea stânga.

Profil 4 – Direcţia de mers Str. Constitutiei – Str. Targu Fanului – Str.Ocnei



(T16 - Prezentare proiectant)

- Profilul 4 face parte din sectorul bifurcat al străzii de la intersecţia acesteia cu str. Târgu Faurului, unde carosabilul are o lăţime de min. 4.00m şi trotuar doar pe partea stânga, ampriza fiind redusă în această zonă.

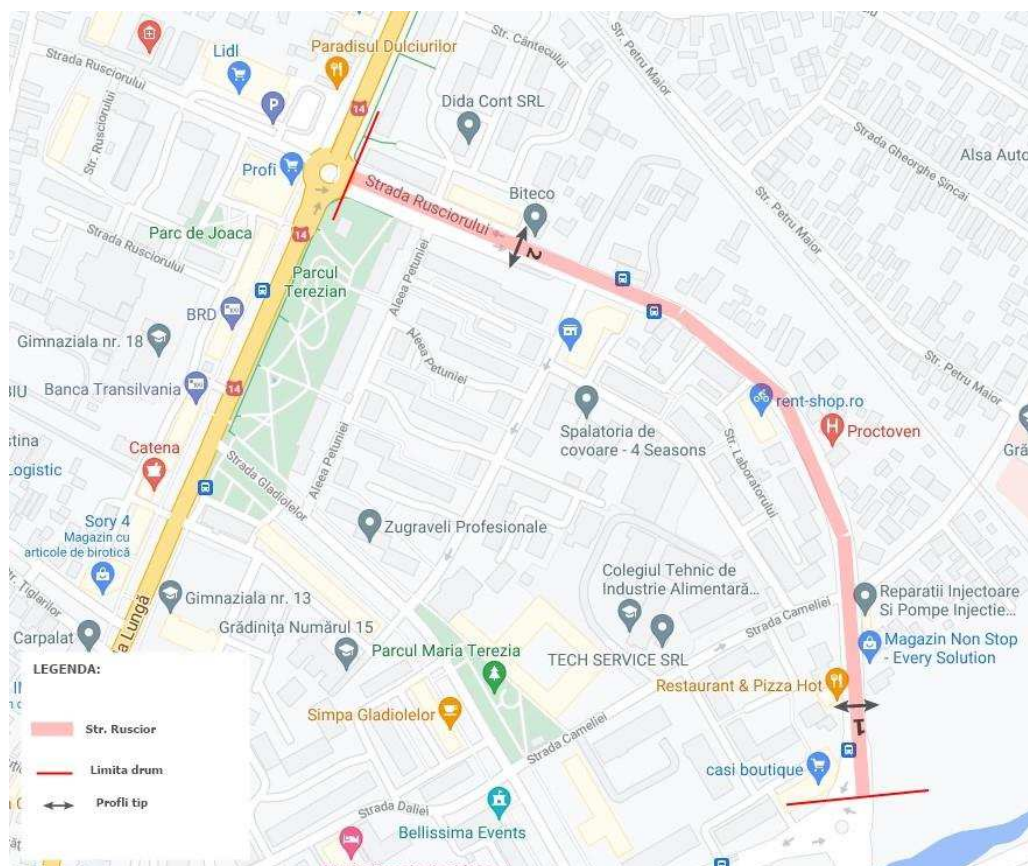
RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări ale acestor sectoare dar se recomandă crearea unei legături cu strada Viitorului, conform propunerii din PUG 2011.

-

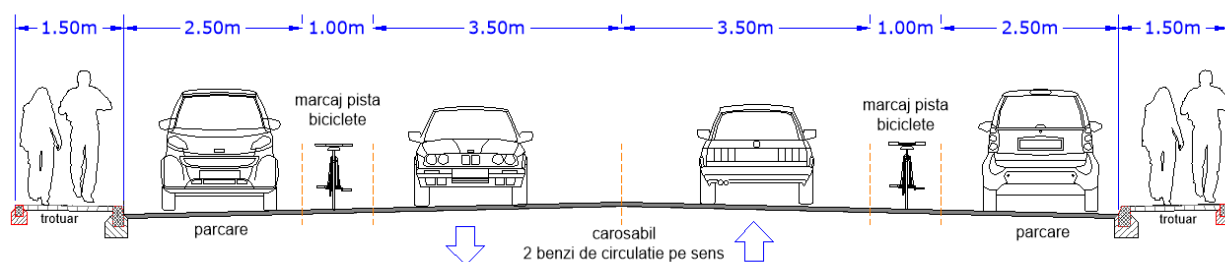
- Astfel de soluții, de folosire a unei zone cu 4 intersecții apropiate care au conflicte multiple și prin reamenajarea pe acest sistem, cu realizare de sensuri unice se poate reduce semnificativ conflictele, se poate aplica și în alte zone ale localității. Acest model facilitează intrarea – ieșirea în/din zonă, nemaifiind nevoie de semafoare, participanții la trafic având bandă dedicată pe direcție și este necesar să se asigure doar pe o singură direcție (stânga) – similar intersecțiilor de tip giratoriu.

A13. STRADA RUSCIORULUI:



(Fig.21- Google Maps oar: 11:20 - data:10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

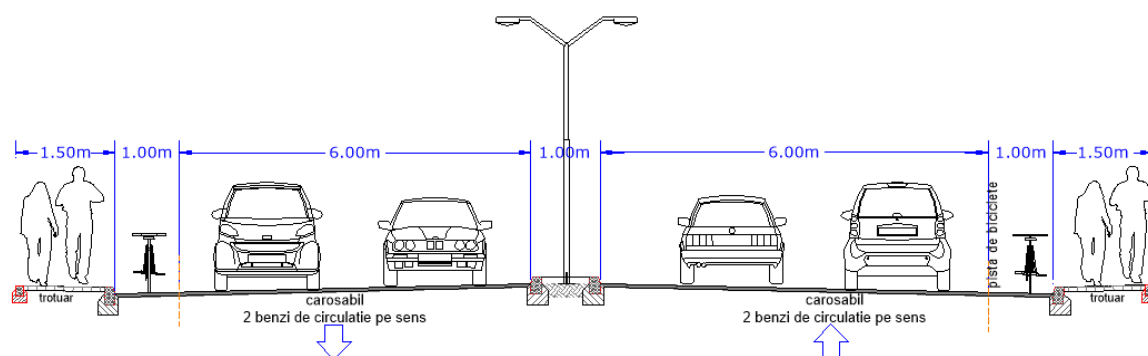


Profil 1 – Directia de mers Str. Targul Fanului – Str. Lunga

(T17 - Prezentare proiectant)

- Pe lățimea existenta de aproximativ 14.00m in zona carosabilului, s-au marcat 2 benzi de minim 3.00 m, cate o pista de biciclete de pana la 1.00m pe ambele părți ale strazii si doua parări laterale de minim 2.30m.
- Din punct de vedere al trotuarelor acestea variază.
- Strada dispune de alveole speciale pentru plantații.

Profil 2 – Directia de mers Str. Targul Fanului – Str. Lunga



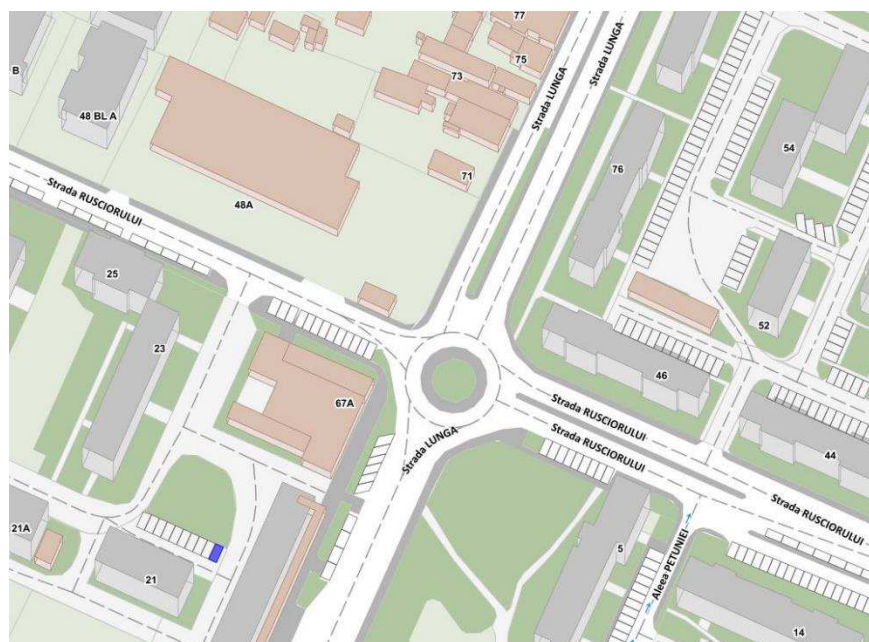
(T18 - Prezentare proiectant)

- Pe lăţimea existentă a carosabilului, de aproximativ 15.00m, s-au marcat 4 benzi de minim 3.00m, o pista de biciclete de până la 1.00m pe ambele părţi ale strazii şi o insula centrală de minim 1.00m cu rol de separare a sensurilor de mers.
- Din punct de vedere al trotuarelor acestea sunt de minim 1.00m.
- Strada dispune de alveole speciale pentru zonele verzi.

RECOMANDARI

- Strada funcţionează eficient, cu mici impedimente întâlnite după masă între orele 15:00-18:00 pe direcţia de mers str. Târgu Fanului – str. Lunga.

A14. INTERSECȚIE STR. LUNGA – STR. RUSCIORULUI:



(Fig.22 - hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

AMENAJARE EXISTENTA

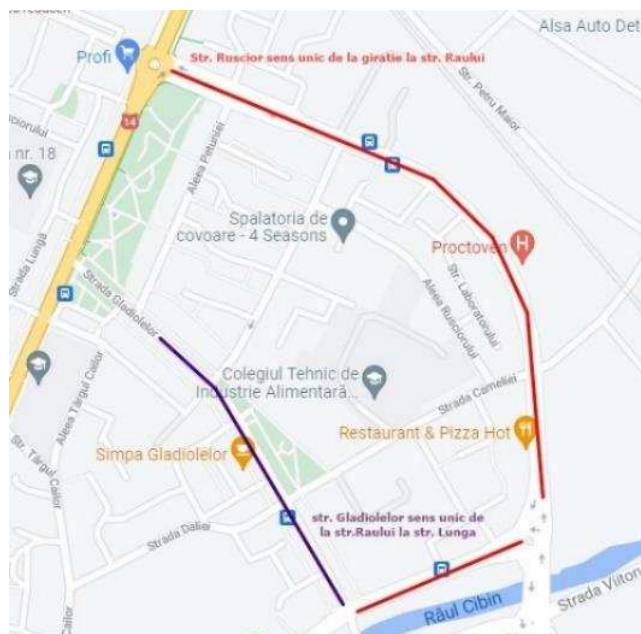
- Din punct de vedere al funcționalității, girația funcționează bine, întâmpinând impedimente doar între orele de după masa 15:00-18:00 datorita aglomerării ieșirii din oraș pe direcția Sibiu -> Sura Mare.

(Fig.23 - Print screen ora 11:46)

(Fig.24 Print screen ora 15:15)



RECOMANDARI



(Fig.25 – Google maps, ora: 11:24 – data:10.06.2021)

Prelucrare proiectant – marcarea sectorului in discuție si prezentarea locației profilelor transversale

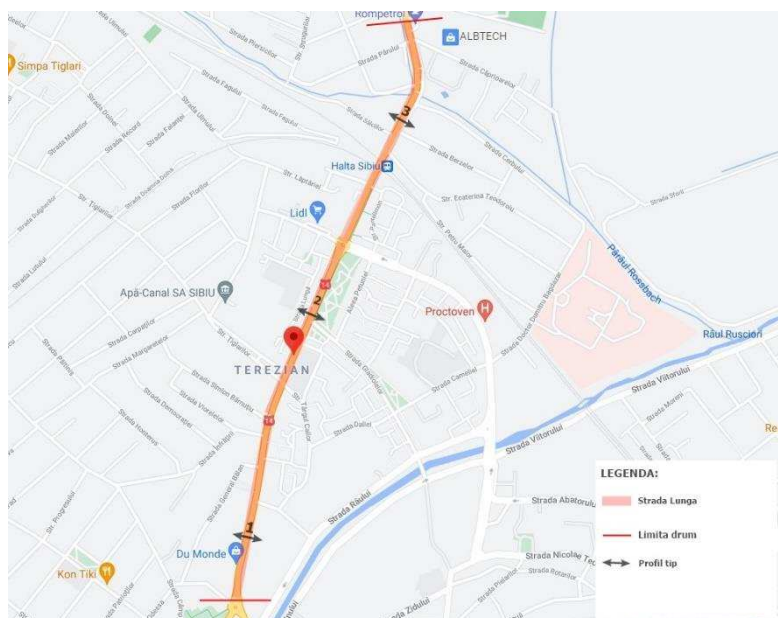
- Reconfigurarea girației luând in considerare posibilitatea de a face sens unic pe str. Rusciori de la girație la str. Râului, respectiv str. Gladiolelor sens unic de la Cibin la str. Lunga.
- Aceasta soluție implica si alte modificări de circulație in zona si va fi studiata ca atare.

- Imaginea atașata reprezintă intersecția în afara orelor de vârf:



(Fig.26 – Google maps – ora: 11:26 – data:10.06.2021)

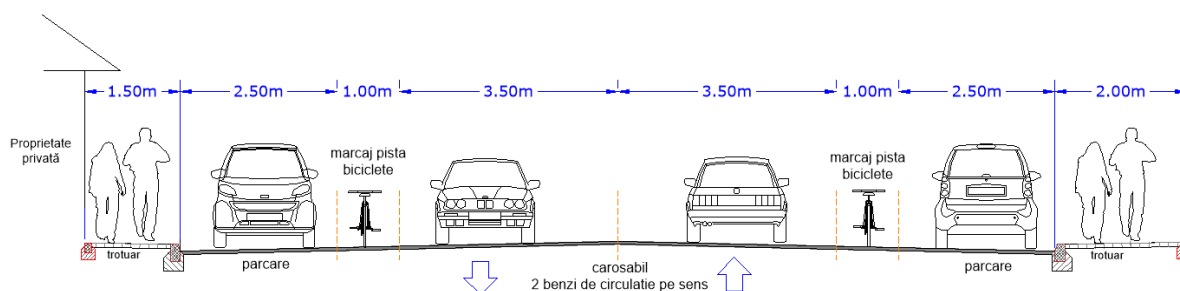
A15. STRADA LUNGA:



(Fig.27 – Google maps – ora:11:30 – data:10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului în discuție și prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

Profil 1 – Directia de mers Str. Raului – Calea Surii Mari

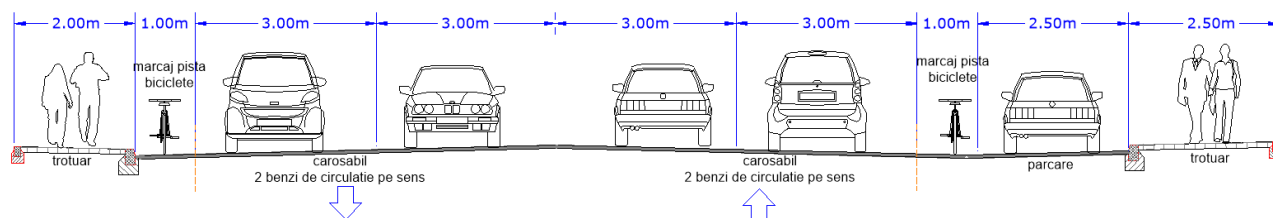


(T19 - Prezentare proiectant)

- Pe lăţimea carosabilului existent, de aproximativ 14.00m, s-au marcat 2 benzi de minim 3.00m, pista de biciclete de pana la 1.00m pe ambele părţi ale strazii si parări laterale de aproximativ 2.50m pe ambele părţi ale carosabilului.

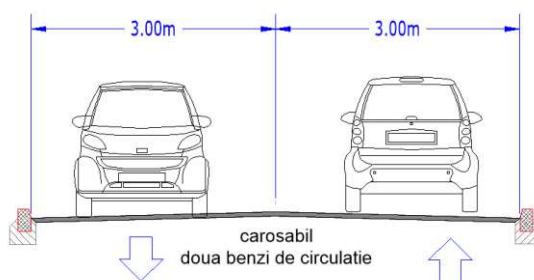
Profil 2 – Directia de mers Str. Raului – Calea Surii Mari

(T20 - Prezentare proiectant)



- Pe lăţimea carosabilului existent de aproximativ 16.00m, s-au marcat 4 benzi de minim 3.00 m, pista de biciclete de pana la 1.00m pe ambele părţi ale strazii si o parcare laterala pe partea dreapta a carosabilului de aproximativ 2.50m.

Profil 3 – Directia de mers Str. Raului – Calea Surii Mari



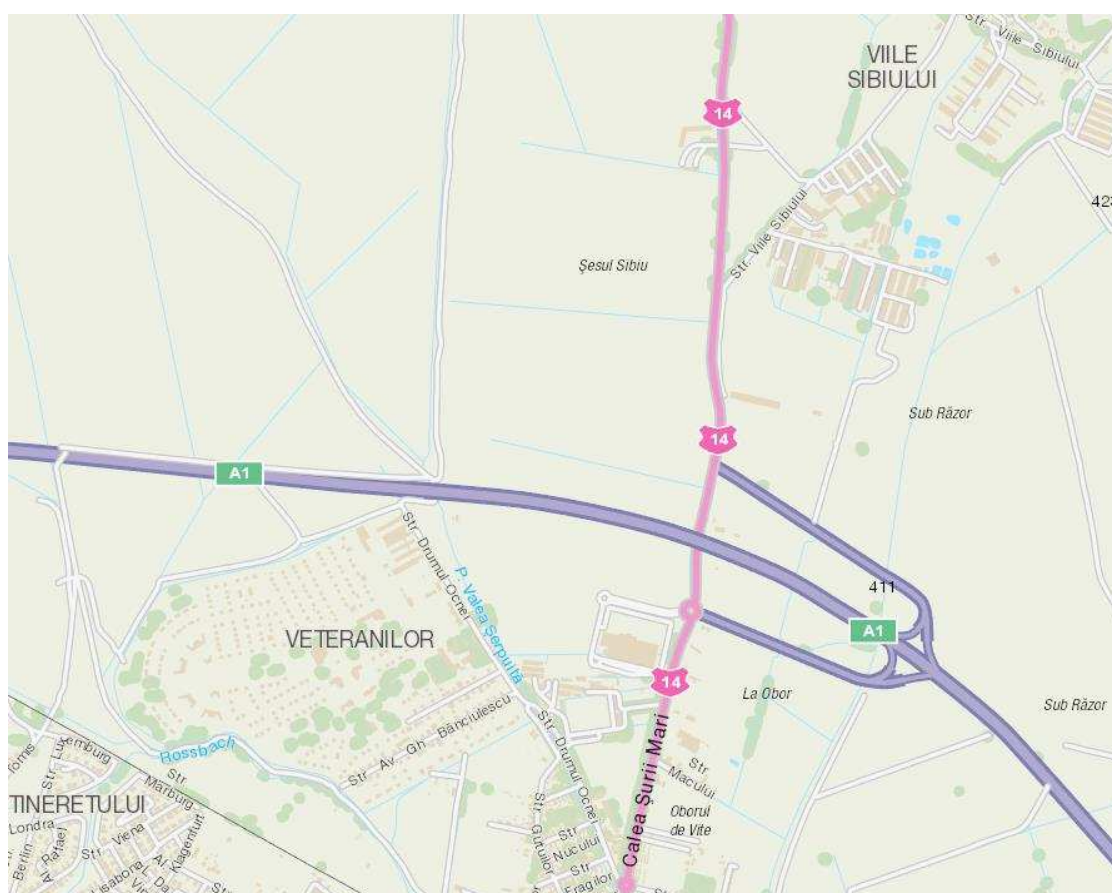
(T21 - Prezentare proiectant)

- Profilul nr.3 este reprezentat de trecerea peste viaductul de pe directia de mers Sibiu -> Sura Mare unde carosabilul este de aproximativ 6.00m fara piste de biciclete si un trotuar de minim 1.00m pe ambele parti ale strazii.

RECOMANDARI

- Se recomanda reabilitarea generala a strazii deoarece starea tehnica a acesteia nu corespunde exigentelor pentru desfasurarea in conditii de siguranta si confort a traficului rutier si nici celor de mediu (genereaza praf, favorizeaza producerea zgomotului si a poluarii cu noxe emanate de autovehicule datorita accelerarilor si franarilor repetate si frecvente).
- Se recomanda schimbarea profilului strazii intre intersectia cu drumul Ocnei si intersectia de tip giratoriu de la breteaua de acces spre autostrada astfel:
 - Pista de biciclete pe 2.50m;
 - Banda de circulatie directia Sura Mare -> Sibiu de 3.50m;
 - Banda de circulatie Sibiu->Sura Mare de 3.00m;
 - Banda de circulatie Sibiu-> Sura Mare de 3.50m;
 - Trotuar variabil.

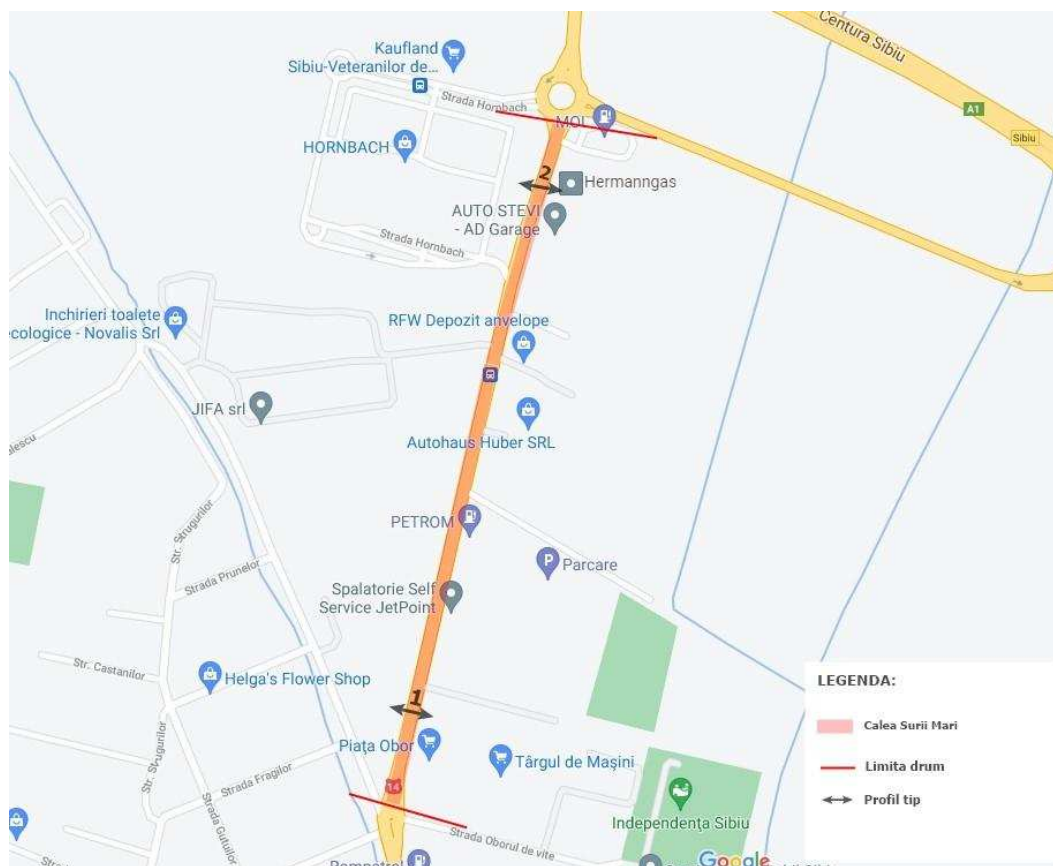
- ## A16. ACCES CENTURA SIBIULUI – CALEA SURII MARI:



RECOMANDARI

- Nu sunt recomandari pentru aceasta zona, nu este in administrarea Municipiului Sibiu, dar este un nod important de legatura.

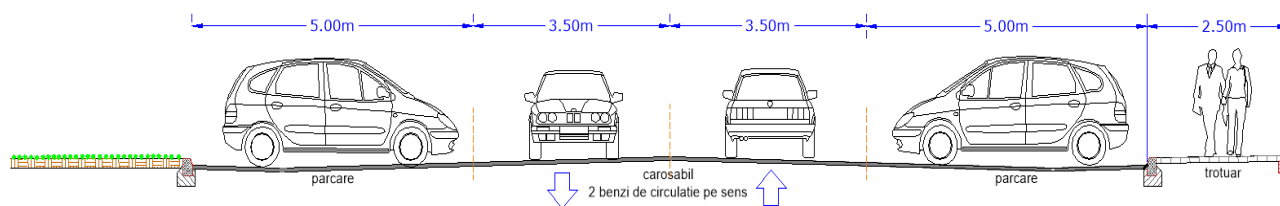
A17. STRADA CALEA SURII MARI:



(Fig.29 – Google maps - ora:11:36 - data:10.06.2021) Prelucrare proiectant – marcarea sectorului în discuție și prezentarea locației profilelor transversale

AMENAJARE EXISTENTA

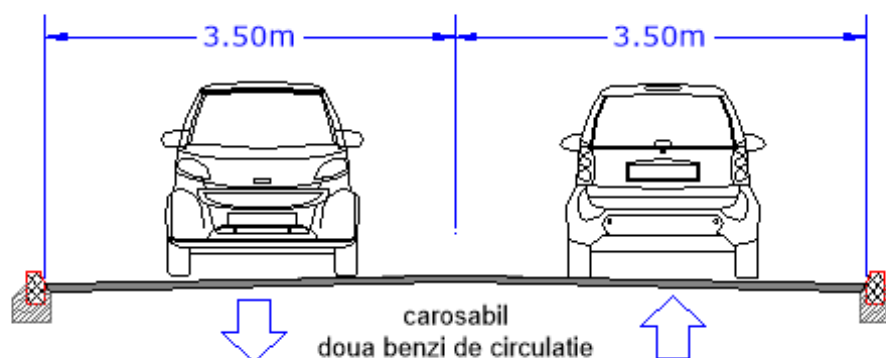
Profil 1 – Directia de mers Str. Lunga – Sura Mare – Autostrada



(T21 - Prezentare proiectant)

- In profilul tip 1 avem o lățimea existentă a carosabilului de aproximativ 17.00m, pe care s-au marcat 2 benzi de minim 3.00 m, o pista de biciclete trasată de până la 1.00m pe ambele părți ale strazii și două parcuri la 90° pe ambele părți ale carosabilului de aproximativ 5.00m.
- Circulația pietonală se desfășoară pe partea dreaptă a strazii având pe partea stânga zona verde, neamenajată.

Profil 2 – Directia de mers Str. Lunga – Sura Mare - Autostrada



(T22 - Prezentare proiectant)

- Strada se îngustează în zona intersecției cu bretelele de acces la autostrada, având lățimea carosabilului de minim 6.00m. Sunt marcate 2 benzi de minim 3.00m până la intrarea în intersecție de tip giratoriul ce face legătura cu bretelele spre autostrada.

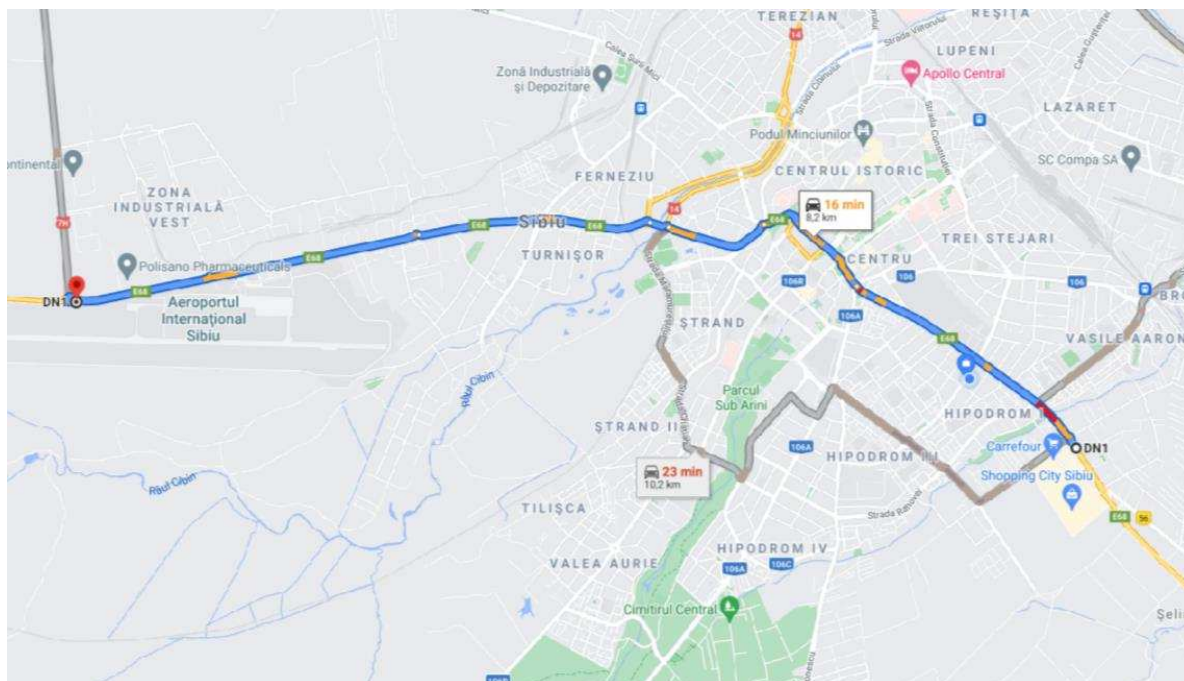
RECOMANDARI

- Se recomandă reabilitarea drumului, cu 4 benzi de circulație, piste de biciclete generoase, zone verzi și trotuare adecvate unui bulevard, adică aducerea transversalului tip la un prospect stradal modern, care să răspundă tendințelor de dezvoltare din zonă și investițiilor aflate în derulare.
- În zona intersecției cu bretelele spre autostrada se recomandă lărgirea străzii pe o lungime de minim 100m, pentru a facilita eliberarea mai rapidă a intersecției prin folosirea la maxim a celor două benzi ale intersecției.

B. DIRECTIA BRASOV – SEBES

Bd-ul General Vasile Milea->Piața Unirii->Str. Andrei Șaguna->Șoseaua Alba Iulia

(Fig.30 – Google Maps – ora:11:40 - data:10.06.2021)



AMENAJARE EXISTENTA

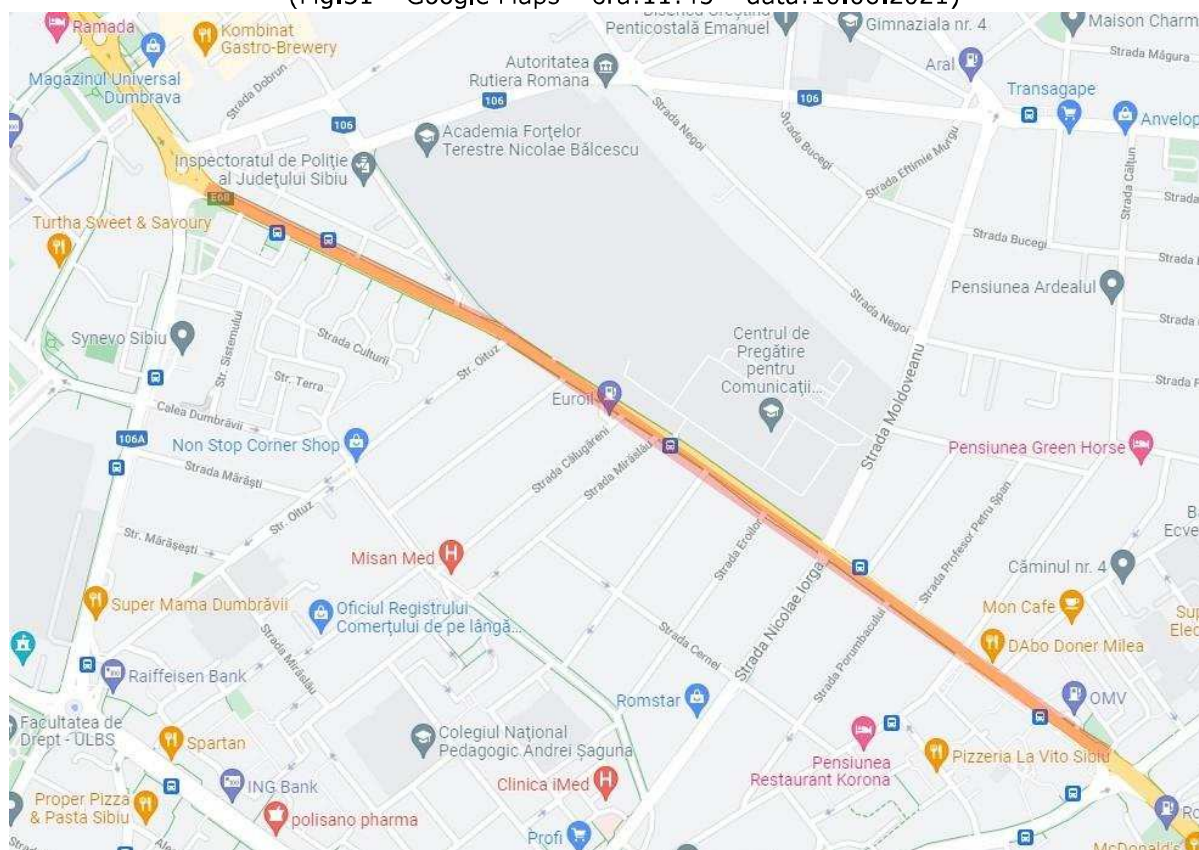
- **Bd-ul Vasile Milea** traversează Municipiul de la intrare în localitate din Comuna Șelimbăr, spre Zona Industrială Vest și invers.
- **Piața Unirii de la accesul spre zona istorică (str. Tribunei sau zona de parcare din fața hotelului):** S-a îmbunătățit, prin amenajarea de două benzi de circulație, una spre zona istorică și cealaltă de acces la parcare aflată pe terenul fostei Cazarma 90.
- **Strada Șaguna dinspre Piața Unirii spre strada Alba Iulia** – sens unic din Piața Unirii, continuare a b-dului General Vasile Milea spre centrul istoric al municipiului Sibiu. Este o stradă cu sens unic, 3 benzi de circulație, cu stație de autobuz pentru mai multe bus-uri, iar în continuare pe aceeași parte, parcare laterală în zona Procuraturii.
- Acest sector, nu prezintă probleme, spațiul permițând atât accesul facil pe strada cât și lungime suficientă pentru alegerea benzilor în funcție de direcția dorită a fi urmată.
- Semafoarele aflate în zona trecerilor de pietoni pentru școli și respectiv Prefectura, sunt singurele zone care opresc și încetinesc fluxul vehiculelor în zona.
- **Sos. Alba Iulia** dinspre str. Șaguna – Este o arteră cu trafic ridicat pe ambele direcții de mers deoarece face legătura centrului cu zonele industriale unde lucrează o mare parte din cetățenii Municipiului și a localităților limitrofe.

RECOMANDARI

- Din punct de vedere al fluxului de circulație mișcarea este ordonată, fluentă și nu există impedimente majore în trafic, acestea fiind întâlnite doar în orele de vârf în anumite intersecții.

B1. STRADA GENERAL VASILE MILEA

(Fig.31 – Google Maps – ora:11:45 – data:10.06.2021)



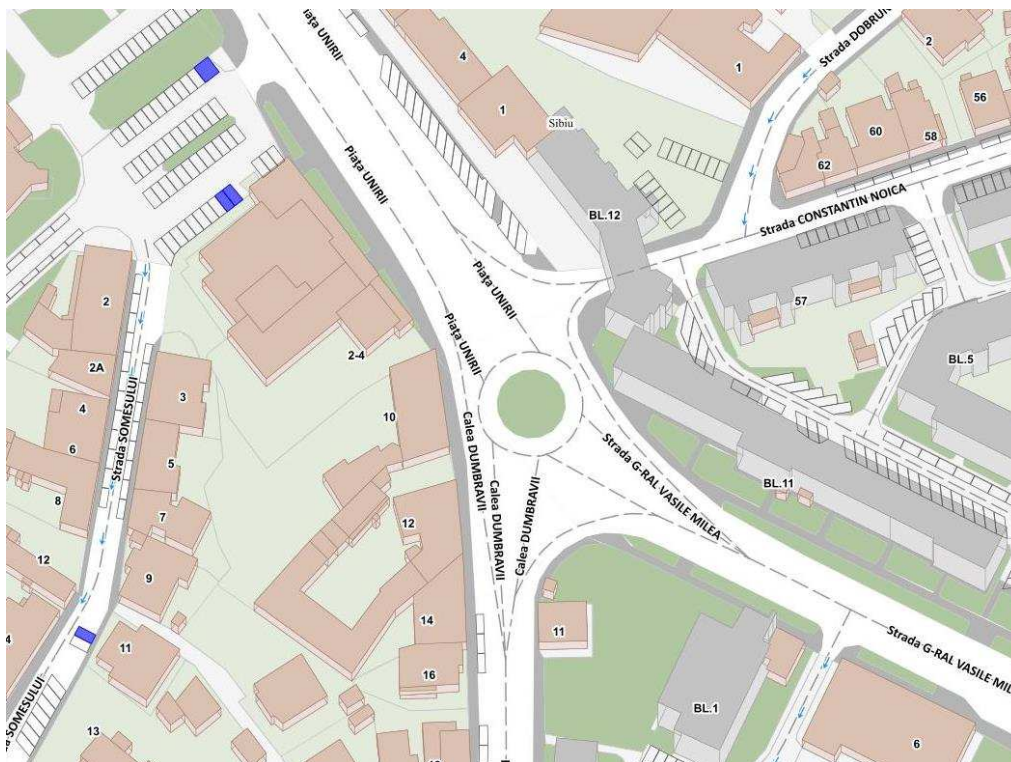
AMENAJARE EXISTENTA

- Strada are 4 benzi de circulație pe majoritatea lungimii, câte 2 pe fiecare sens, trotuare generoase și alveole cu zone verzi, chiar spații verzi generoase, în zonele în care ampriza strazii a permis acest lucru.

RECOMANDARI

- Din punct de vedere al amenajării, strada funcționează eficient întâmpinând mici impedimente la orele de vârf în intersecțiile semaforizate, de la ieșirea spre Brașov și blocaje în orele de după masă din zilele anterioare sărbătorilor religioase mari.

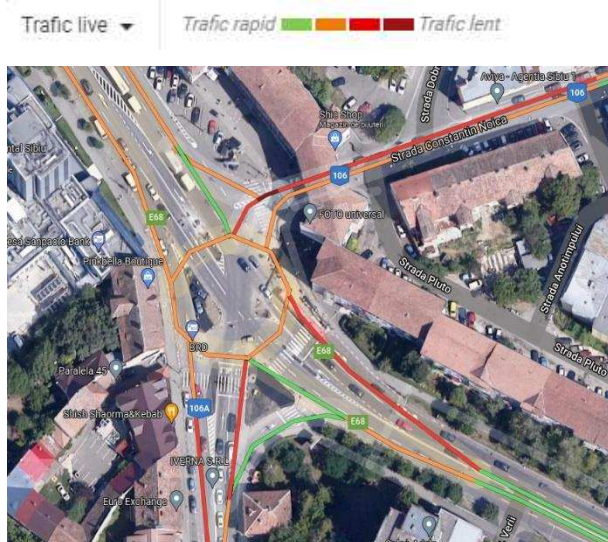
B2. INTERSECȚIE CALEA DUMBRĂVII – GENERAL VASILE MILEA – PIATA UNIRII:



(Fig.32 - hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> – ora:11:50 –data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

(Fig. 33 -Print screen făcut la ora 11:54)



- Intersecția prezintă timpi de așteptare mai lungi pe direcția str. Constantin Noica -> str. Calea Dumbărvii, datorită ieșirii mai dificile de pe str. Constantin Noica (distanța redusă dintre accesul pe de strada G-ral Vasile Milea și strada Constantin Noica).

RECOMANDARI

- Se recomandă amenajarea unei benzi separate pentru virajul la dreapta dinspre str. Constantin Noica, cu posibilitatea de întoarcere în girăția de la Bulevardul Corneliu Coposu, prin reconfigurarea zonei Pieței Unirii pe această direcție;
- Este cea mai facilă și la îndemână varianta de soluționare a blocajului și de fluidizare a circulației prin refacerea marcajelor orizontale și completarea semnelor de circulație.

B3. PIATA UNIRII

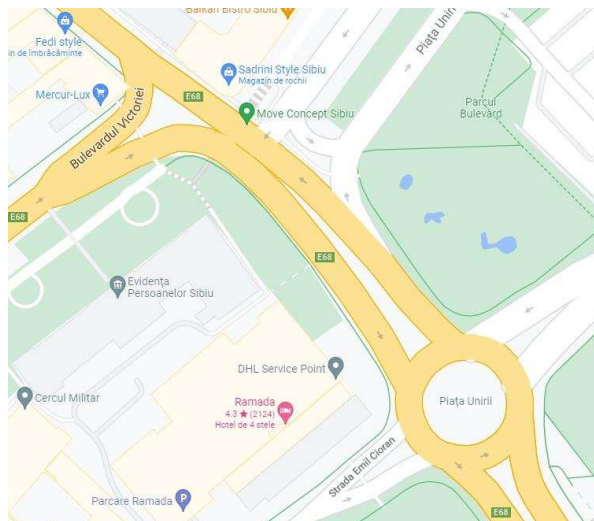
AMENAJARE EXISTENTA

- Este o strada cu 4 benzi de circulație, cate 2 pe fiecare sens, trotuare generoase mărginite de zone verzi generoase, in zonele in care ampriza strazii a permis acest lucru.

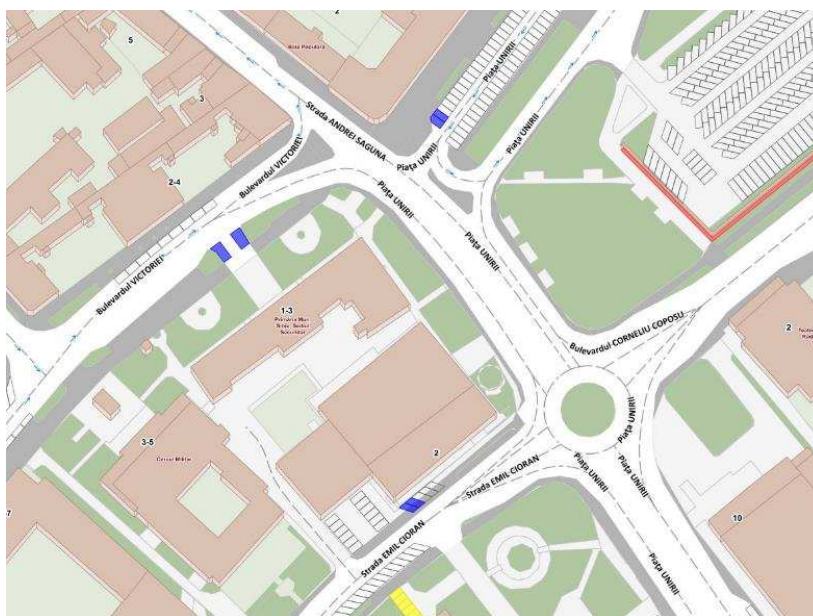
RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări deoarece zona funcționează bine.
(Fig.33 – Google Maps – ora:11:55 – data:10.06.2021)

- Zona se va adapta la modificările majore de schimbare a sistemului de circulație in zona – daca este cazul.



B4. INTERSECȚIE PIATA UNIRII – BD-UL CORNELIU COPOSU – STR. EMIL CIORAN – STR. ANDREI SAGUNA



(Fig.34 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> – ora:11:56 – data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecție de tip giratoriu, aflata in zona centrala a localității, in imediata apropiere a vechiului sediu al Primăriei Sibiu, si a hotelului Continental si Ramada.
- Este o intersecție intens circulata , centrala, ce face legătura intre cele doua direcții principale de traversare a localității, preia si descarcă traficul din zona centrala a municipiului, spre cele 4 direcții prezentate.
- Intersecția funcționează bine cu mici impedimente in orele de vârf.



(Fig.35 - Print screen ora 08:30)

(Fig.36 - Print screen ora 15:11)

RECOMANDARI

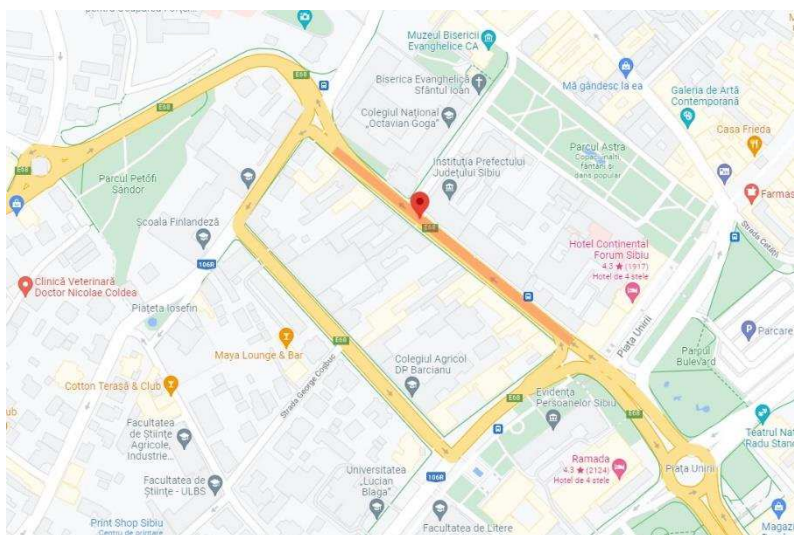
- Nu se propun intervenții asupra intersecției la nivel, aceasta funcționând bine în forma de circulație existentă. Circulația în zona s-ar putea îmbunătăți dacă traficul pietonal în zona s-ar reduce prin folosirea diferențelor de nivel naturale existente între această intersecție și Bulevardul Nicolae Bălcescu, iar o parte din pietoni ar fi încurajați să folosească pasarele care să deservească și ca zone panoramice, bulevardul Vasile Milea oferind deschidere spre priveliștea spre Munții Făgăraș.

B5. STRADA ANDREI SAGUNA

AMENAJARE EXISTENTA

- Este o stradă de categoria a – III-a cu sens unic în direcția de mers Piața Unirii -> Șoseaua Alba Iulia.

În profilul tip lățimea existentă este de aproximativ 10.00m în zona carosabilului, cu marcarea a 3 benzi de minim 3.00m și o pistă de biciclete trasată de până la 1.00m pe partea dreaptă a străzii.



(Fig.37 – Google Maps – ora:11:59 – data:10.06.2021)

- Circulația pietonală se desfășoară pe ambele părți ale străzii, acestea funcționând eficient.

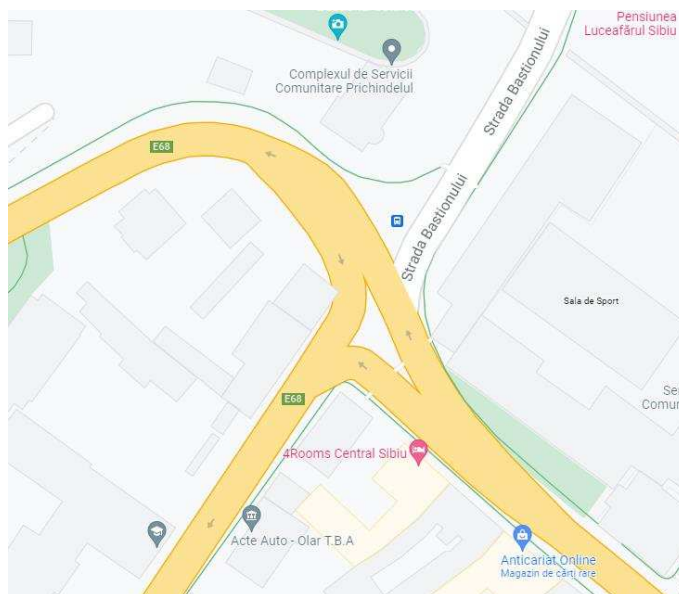
RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări deoarece zona funcționează relativ bine.
- Este nevoie de mici intervenții – amenajarea de rampe pentru persoanele cu handicap la trecerile de pietoni, prelungirea alveolelor pentru trecerile de pietoni și pe lățimea parcărilor existente și suplimentarea locurilor de parcare prin aceasta intervenție.

B6. INTERSECȚIA CU STR. BANATULUI

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecția se afla în zona centrală a municipiului în imediată apropiere a liceului Octavian Goga. În momentul de față intersecția funcționează eficient, impedimentele fiind la ora 8:00 și 12:00 datorată staționării vehiculelor aflate în trecere pentru preluarea și luarea copiilor de la școală.



(Fig.38 – Google Maps – ora:12:00 – data:10.06.2021)

RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări deoarece zona funcționează eficient.
- Amenajarea sistemului de predare-preluare elevi, în zona intersecției prezintă deficiențe de funcționare rapidă, elevul fiind lăsat sau preluat dintr-o zonă foarte aglomerată și fiind nevoit să treacă singur strada, fapt care împiedică desfășurarea rapidă a acestei acțiuni, și ca urmare sistemul își pierde eficiența, deoarece autoturismele nu staționează și opresc pentru a preda / prelua elevul.
- Această acțiune se poate face mai eficient, prin renunțarea la o bandă pentru viraj stânga și pregătirea acestei zone pe marginea strazii, în siguranță, de-a lungul strazii Șaguna, între cele două semafoare.

B7. INTERSECȚIE SOSEAU ALBA IULIA – STR.MORILOR- STR. TURISMULUI



(Fig.39 – hărți interactive
<https://www.sibiu.ro/hip> - ora:12:02 -
data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

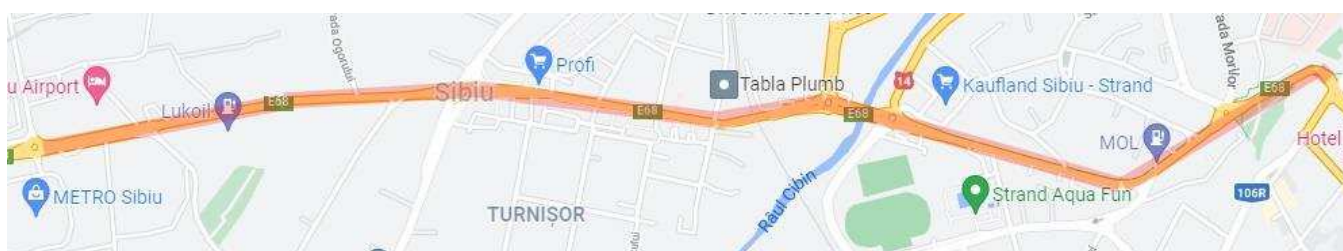
- Intersecție de tip giratoriu existenta, care funcționează bine, întâmpinând impedimente la orele de vârf: dimineața 7:00-9:00 și după amiază 15:00-18:00, datorita fluxului mare de trafic pe strada Alba Iulia, și distanțelor mici între brațele intersecției.

Autoturismele de pe strada Morilor întâmpina un blocaj auto la intrarea în intersecție deoarece nu exista timp de încetinire pentru traficul ce coboară de pe str. Alba Iulia, acesta fiind foarte intens și aflându-se pe fluxul principal de circulație din oraș.

RECOMANDARI

- Pentru a decongestiona traficul din aceasta intersecție se recomandă desființarea trecerii de pietoni existenta pe strada Alba Iulia (legătura cu str. Turismului) și mutarea ei mai sus, în așa fel încât pietonii să traverseze strada Alba Iulia spre strada Morilor și amplasarea unei noi treceri de pieton în zona strazii Onisifor Ghibu. Aceasta propunere ar oferi timp autovehiculelor de pe str. Morilor și Turismului să intre în intersecție.

B8. SOSEAU ALBA IULIA



(Fig.40 – Google Maps – ora:12:05 – data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Este o strada de categoria a-III-a, având o importanta majora la nivelul municipiului Sibiu, fiind amplasata pe drumul național DN1.

De la strada Șaguna până la intersecția cu strada Morilor:

- In profilul tip al strazii avem o lăţimea existenţa de aproximativ 10.00 m carosabil, pe care s-au marcat 3 benzi de minim 3.00 m, o pista de biciclete trasata de pana la 1.00m pe ambele părţi ale strazii.

De la intersecţia cu strada Morilor pana la intersecţia cu strada Biltz, strada are 4 benzi de circulaţie sau mai multe in zonele de intersecţii, unde s-a îmbunătăţit circulaţia prin lărgirea intersecţiilor.

- Circulaţia pietonala se desfăşoară pe ambele părţi ale strazii, trotuarele fiind de minim 1.50m, circulaţia pietonala desfăşurându-se eficient.

RECOMANDARI

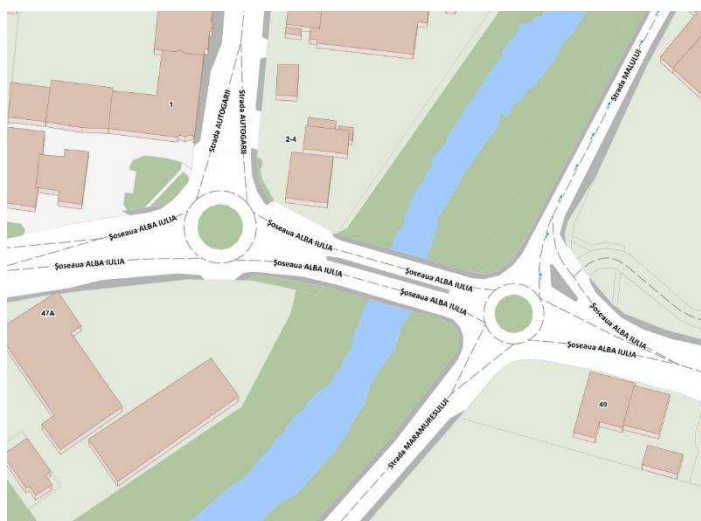
- Pe acest sector recomandările se refera doar la redistribuirea benzilor de circulaţie pentru a se crea o banda dedicata transportului in comun pe direcţia Şaguna -> Cluj si eventual amenajarea unei zone pentru transportul alternativ pe cealaltă parte in locul unei benzi de circulaţie.

B9. INTERSECȚIE SOSEAUA ALBA IULIA – STRADA MARAMURESULUI – MALULUI- AUTOGARII

(Fig.41 – harţi interactive <https://www.sibiu.ro/hip> ora:12:10 – data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecţia se caracterizează prin valori mari ale traficului la orele de vârf, dimineata între 8:45 - 9:45, si după amiaza între 15:00-18:00, pe direcţia de mers str. Autogării – sos. Alba Iulia spre centru cu ramificare dreapta pe str. Maramureşului si dinspre Centru pe sos. Alba Iulia, spre ieşirea din oraş.



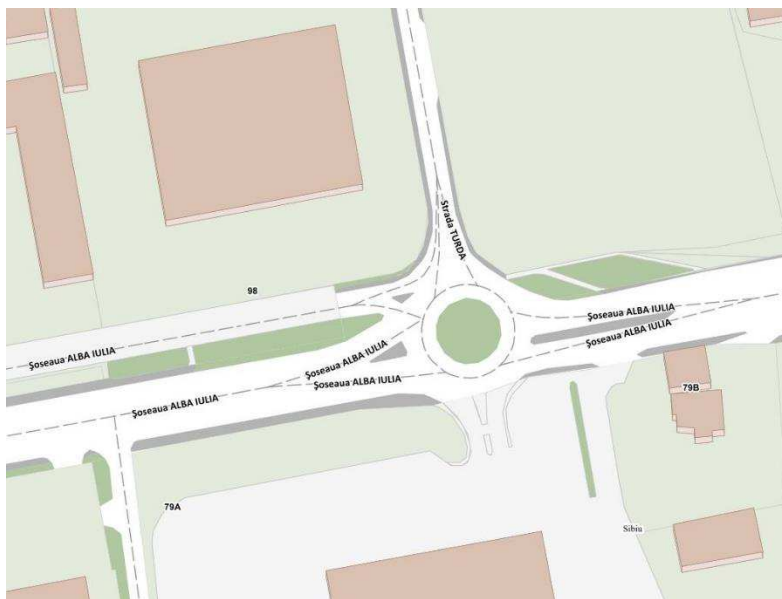
RECOMANDARI

- In zona este prevăzută investiţia de lărgire a podului existent sau construirea unuia paralel, soluţie care va permite îmbunătăţirea fluidităţii circulaţiei prin reconfigurarea celor doua giraţii si amenajarea lor ca o intersecţie unitara.

B10. INTERSECȚIA SOS. ALBA IULIA – CALEA TURNISORULUI – STR. EDUARD ALBERT BIELZ

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecție compusa din: str. Alba Iulia -> Calea Turnisorului->str. Eduard Albert Bielz. Se caracterizează prin valori mari ale traficului in orele de vârf:
 - Dimineața din spre Șoseaua Alba Iulia spre ieșire din oraș;
 - După masa pe direcția Șoseaua Alba Iulia -> centru.



(Fig.42 – hărți interactive

<https://www.sibiu.ro/hip> – ora:12:20 – data:10.06.2021)

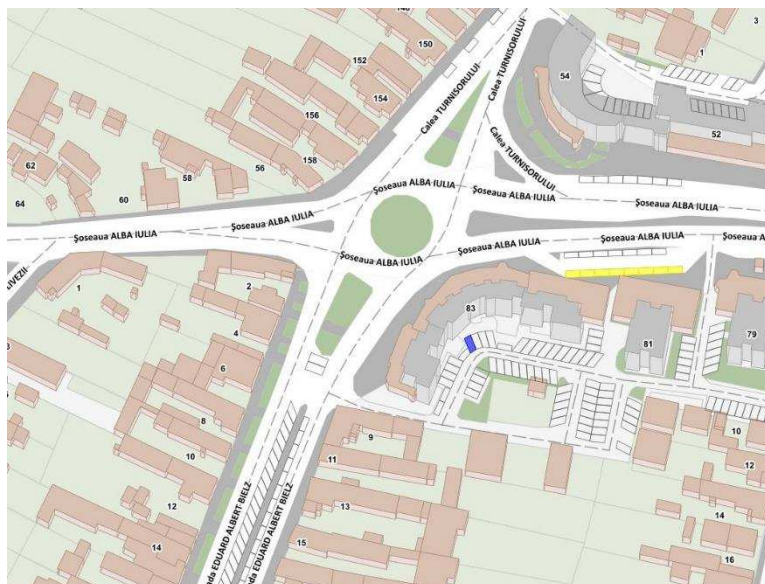
RECOMANDARI

- In general, girația funcționează bine, impedimente fiind doar la orele de vârf. Nu se recomanda modificări majore, singura recomandare fiind marcarea cu grilaj galben tip "staționarea interzisă" pe zonele care blochează celelalte sensuri de circulație libere, din girație.

B11.INTERSECȚIE SOS. ALBA IULIA – STR. TURDA – ACCES METRO

AMENAJARE EXISTENTA

- Are 2 benzi de circulație pe direcția Alba Iulia spre centru si doua benzi pentru direcția de mers Alba Iulia -> Aeroport.
- Traficul important se desfășoară pe direcțiile înainte si la dreapta, aceasta ruta fiind folosita cel mai frecvent pentru intrarea si ieșirea din oraș.



(Fig.43 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> – ora:12:23 – data:10.06.2021)

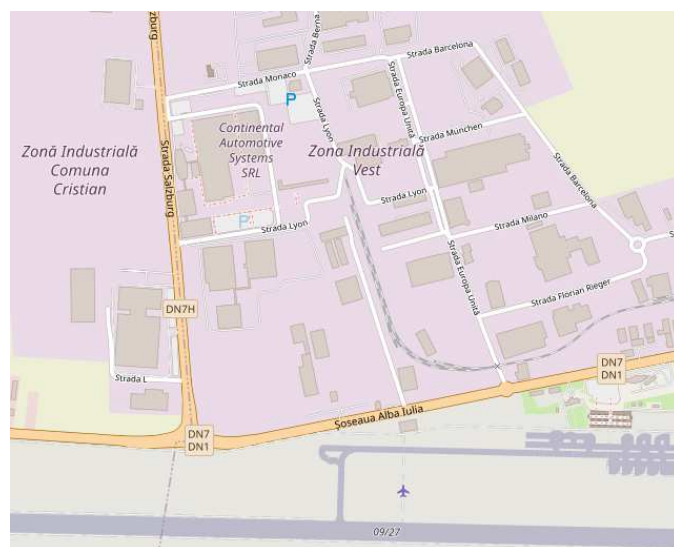
RECOMANDARI

- Nu se recomanda vreo intervenție asupra intersecției.
- Nu are blocaje semnificative sau de lunga durata.

B12.IESIRE SPRE SEBES, CLUJ NAPOCA

AMENAJARE EXISTENTA

- In momentul de fata iesirea către Sebeș -> Cluj – funcționează bine. Șoseaua Alba Iulia, pe zona respectiva are un carosabil de minim 20.00 m, cu 4 benzi, doua pe direcția de Sibiu-> Cristian si doua pe direcția Cristian -> Sibiu.



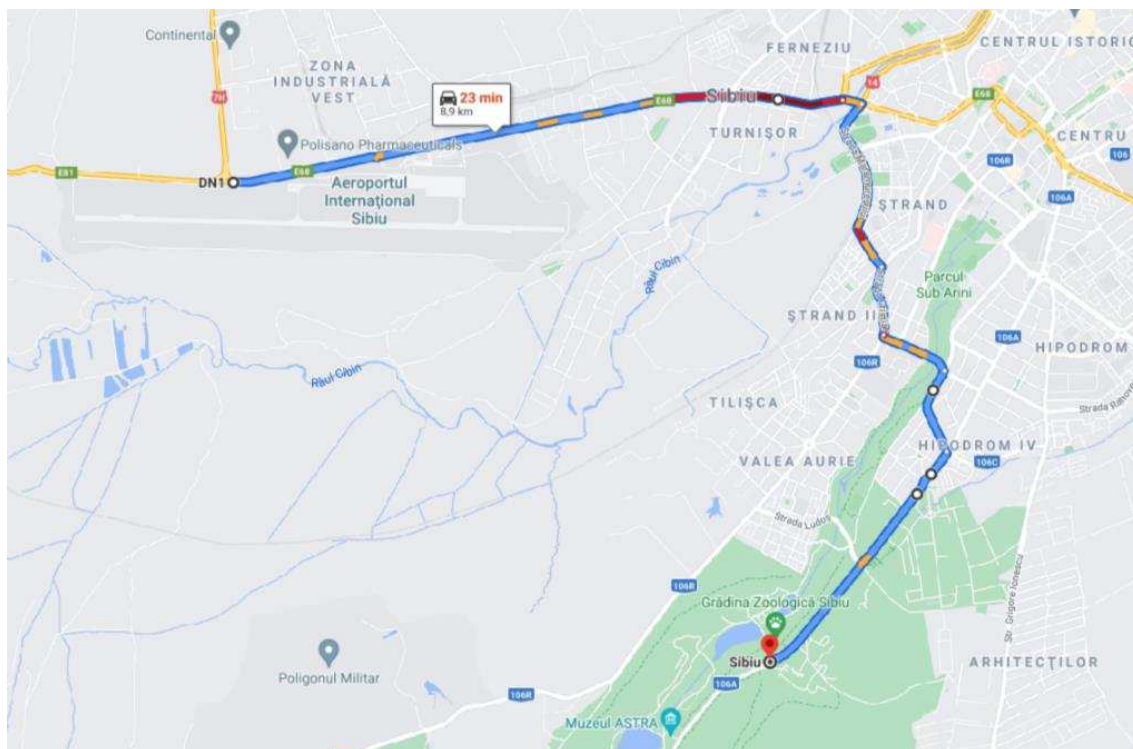
(Fig.44 – Google Maps – ora:12:25 – data:10.06.2021)

RECOMANDARI

- Nu se recomanda modificări, zona funcționează satisfăcător, neavând blocaje de trafic semnificative sau de lunga durata.

C. DIRECTIA SEBES – PALTINIS

Șoseaua Alba Iulia -> Str. Maramureșului -> Str. Cristian -> Str. Avrig -> Str. Octavian Goga -> Calea Dumbrăvii



(Fig.45 – Google Maps – ora:12:30 – data:10.06.2021)

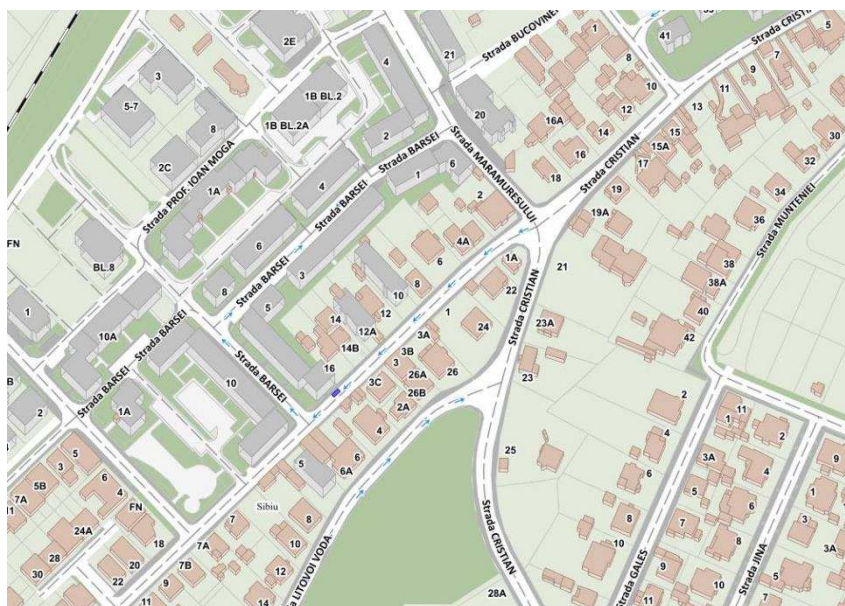
- Pe zonele marcate cu roșu, se generează blocajele în trafic în special în intervalul orar 7:30 – 8:30.

C1. INTERSECȚIA STR.MARAMUREȘULUI – CRISTIAN - LITOVOI VODA

(Fig.46 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> – ora:12:33 – data:10.06.2021)
(imaginea de mai sus reprezintă una dintre cele mai problematice intersecții de pe acest traseu)

AMENAJARE EXISTENTA

- Traseul Șoseaua Alba Iulia-> str. Maramureșului -> str. Cristian -> direcția Păltiniș întâmpina impedimente pentru toți participanții la trafic care vin de pe str. Cristian, de sus în jos și de pe str. Maramureșului se îndreaptă spre stânga sau înainte pe str. Dimitrie Cantemir, datorita fluxului



mare de trafic de pe strada principala pe ambele sensuri. Aceeași problema o întâmpina și cei care doresc să facă stânga de pe str. Litovoi Voda spre str. Maramureșului, în orele aglomerate.

- Conflictele în zona au scăzut, odată cu schimbarea primului sector din strada Dimitrie Cantemir cu sens unic, de acces dinspre strada Cristian.

RECOMANDARI

- Se recomandă semaforizarea inteligentă pe direcția de mers str. Maramureșului - str. Cristian.
- Semaforizarea inteligentă adaptează culoarea verde a semaforului în funcție de traficul din intersecție (la ore de vârf și după necesități) acordând prioritate strategică pe axele cheie ale traficului. Eliminarea conflictelor prin stabilirea de sens unic în zona școlii, folosind străzile existente.
- Se poate, de asemenea, prin achiziția de proprietăți, să se lărgască această intersecție și să fie tratată ca o mini girăție, pentru a facilita schimbarea de direcție și decongestionarea traficului.
- Schimbarea în sens unic pe strada Dimitrie Cantemir și pe strada Litovoi Voda a îmbunătățit traficul, dar nu și accesul pe strada Cristian.



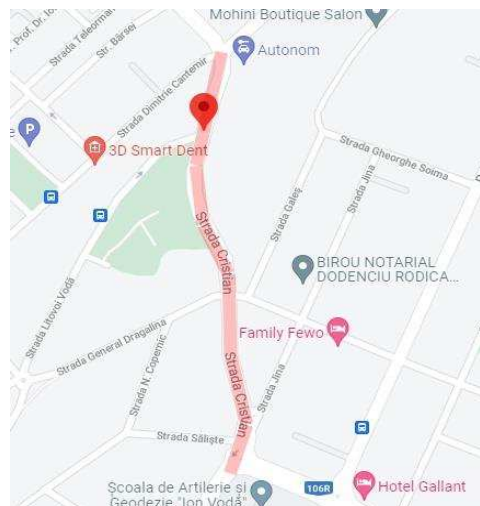
(Fig.47 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> – ora:12:36 – data:10.06.2021)

C2. STRADA CRISTIAN

AMENAJARE EXISTENTA

- Este o stradă de cat a-III-a, mărginită de intersecția dintre străzile Calea Poplăci Avrig și intersecția dintre străzile Cristian și Maramureșului.
- Această stradă este are dublu sens, cu un carosabil de minim 7.00m, format din 2 benzi de minim 3.50m.

(Fig.48 – Google Maps – ora:12:40 – data:10.06.2021)



Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Pe aceasta strada parcare este interzisă.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi amenajate in zonele unde lățimea amprizei acesteia permite acest lucru.

RECOMANDARI

- Nu presupune modificări sau îmbunătățiri.

C3. INTERSECȚIE CALEA POPLACII – STR. CRISTIAN – STR.AVRIG

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecția este compusa din:
str. Calea Poplăci, str. Cristian
si str. Avram Iancu.

(Fig.49 – harți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>
– ora:12:44 – data:10.06.2021)



- După cum se poate observa din imaginea alăturata intersecția funcționează bine, impedimente fiind in perioada orelor de vârf, dimineața si după masa când lumea pleacă si se întoarce de la servicii.
- Traficul in zona este relativ rapid.

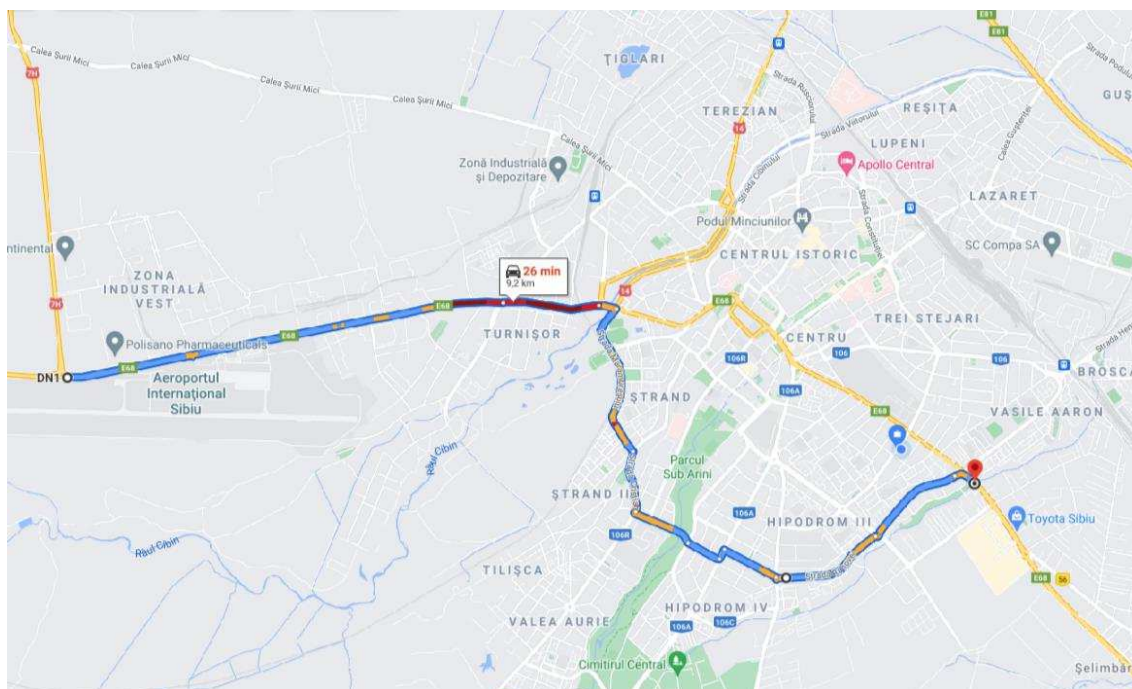
(Fig. 50 - Prin screen realizat la ora 1:16)

RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări deoarece girația funcționează bine.

D.DIRECTIA SEBES – BRASOV (TRAFIC GREU)

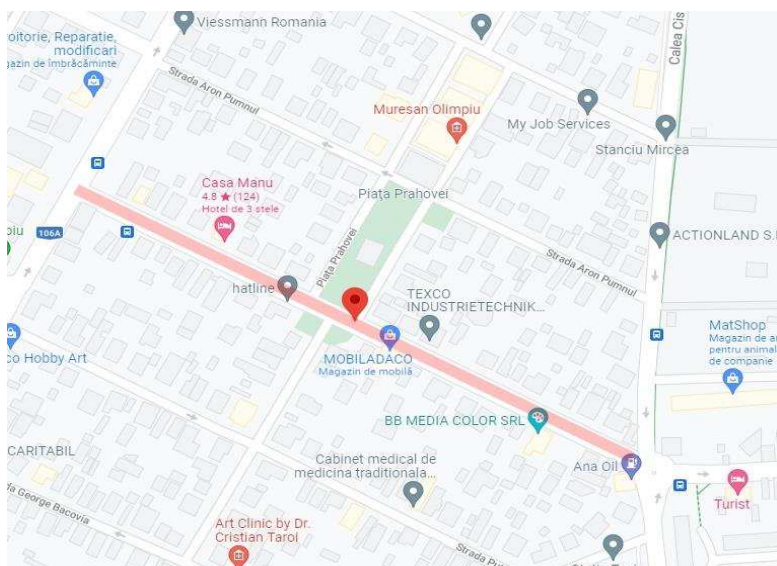
Șoseaua Alba Iulia -> Str. Maramureșului -> Str. Cristian -> Str. Avrig -> Str. Gheorghe Dima -> Str. Rahovei



(Fig.51 – Google Maps – ora:12:45 – data:10.06.2021)

D1. STRADA DIMA

■ Este o strada de cat a-III-a, mărginita în partea de Est de str. Calea Cisnădiei și în partea de Vest de str. Calea Dumbrăvii. Aceasta strada este o strada cu dublu sens, cu o ampriza generoasă, dispunând de locuri de parcare special amenajate pe zona carosabilă. Carosabilul străzii este de minim 10.00m, formată din 2 benzi de minim 3.00m.



(Fig.52 – Google Maps – ora:12:47 – data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 10.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Se face pe locuri special amenajate.

Spatii verzi:

- Exista alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

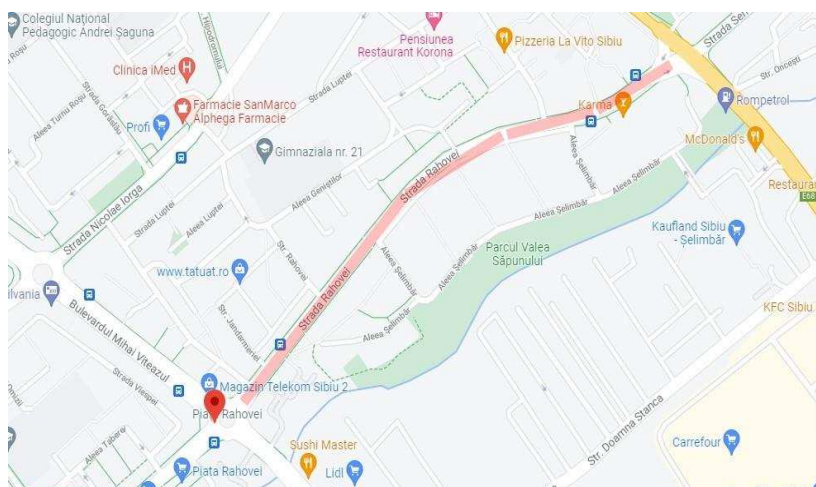
RECOMANDARI

- Nu sunt recomandări.

D2. STRADA RAHOVEI

- Strada de cat a-III-a, mărginita in partea de Est de str. Semaforului si in partea de Vest de str. Calea Cîsnădiei.

- Strada cu dublu sens, cu o ampriză generoasă, dispunând de locuri de parcare special amenajate pe zona carosabilă. Carosabilul străzii este de minim 10.00m, formată din 3 benzi de minim 3.00m.



(Fig.53– Google Maps – ora:12:50 – data:10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 10.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Se face pe locuri special amenajate.

Spatii verzi:

- Exista alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

RECOMANDARI

- Reconfigurarea benzilor de circulație si amenajarea unei piste de biciclete prin desființarea parcărilor laterale marcate pe marginea carosabilului.

D3. INTERSECȚIA DINTRE STRAZIILE DIMA RAHOVEI CALEA CISNĂDIEI

AMENAJARE EXISTENTĂ

- Intersecția este compusă din străzile: str. Gheorghe Dima, str. Rahovei și Calea Cisnădiei.
- A suferit modificări recente, impuse de amenajările făcute la Calea Cisnădiei.
- Este o intersecție de tip giratoriu care preia traficul de pe Calea Cisnădiei (unicul punct de acces din localitatea Cisnădie spre Sibiu) și îl descarcă pe străzile adiacente.



(Fig.54– hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> – ora:12:55 – data:10.06.2021)

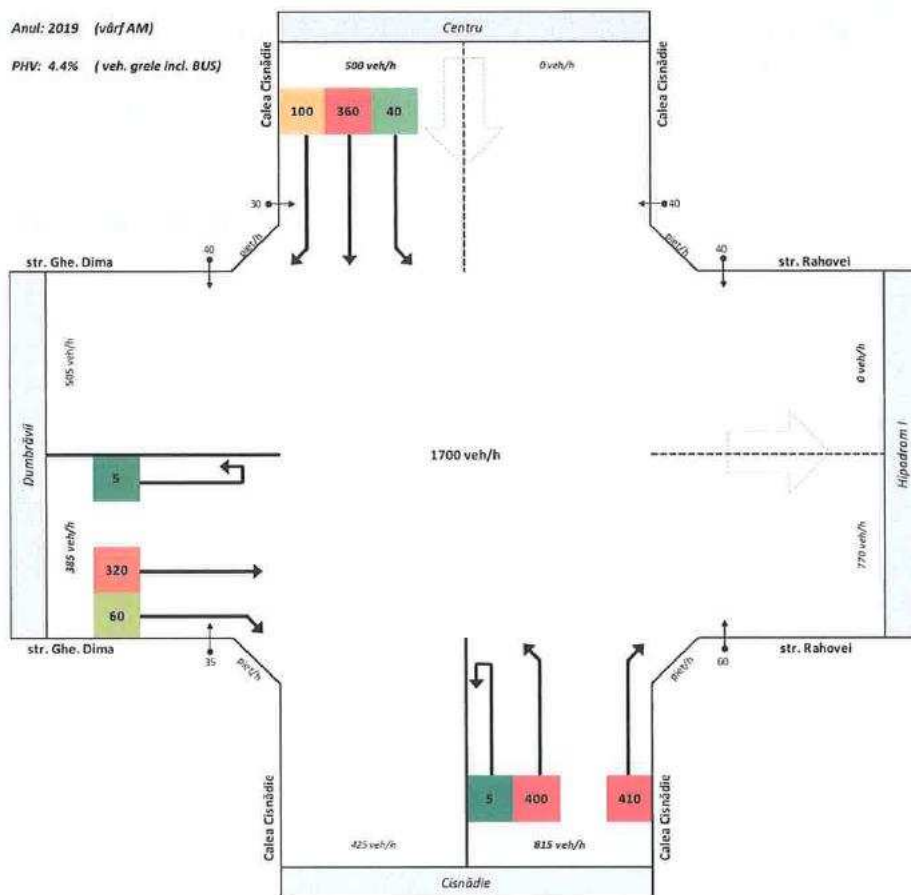
- Intersecția funcționează relativ bine, având în vedere că încă se fac intervenții pe strada Cisnădiei.



(Fig.55 - Print screen ora 15:22)

RECOMANDARI

- Încă nu se poate evalua impactul real al modificărilor făcute, Calea Cisnădiei – zona drumului județean fiind încă în lucru.
- Având în vedere că girația a fost reamenajată în cursul anului 2021 intersecția va rămâne nemodificată.
- Considerăm că s-au făcut toate îmbunătățirile necesare și au fost adaptate la amenajarea nouă a Căii Cisnădiei.

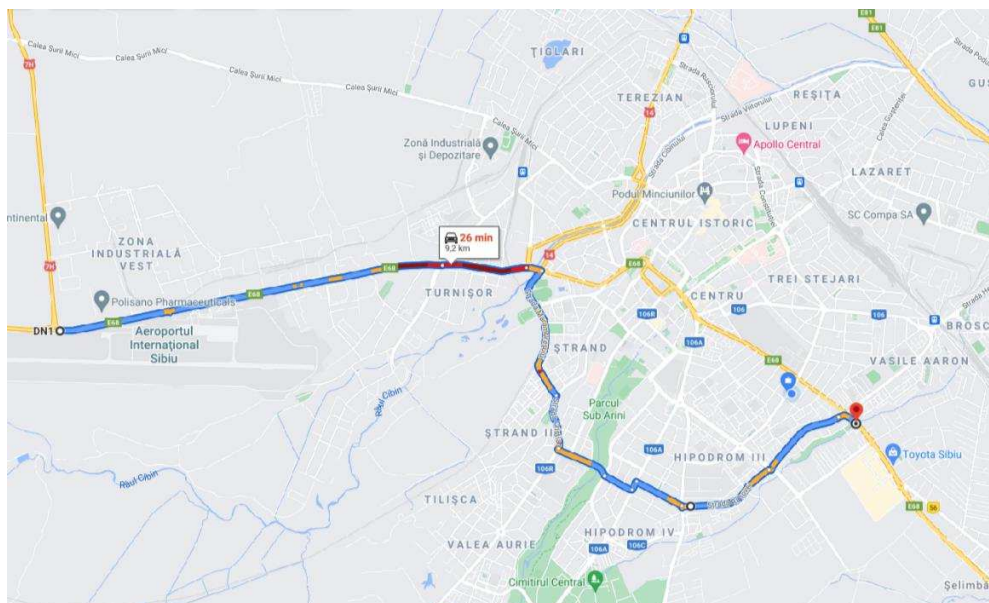


Figură 2-6 Valorile orare de trafic considerate pentru anul de bază al analizei – 2019, intersecția str. Ghe. Dima – Calea Cisnădie – str. Rahovei (vârf AM)

(Fig.55 - Imagine preluata din Studiu de circulație – Calea Cisnădiei ora:13:00 data: 10.06.2021)

E. DIRECTIA SEBES – BRASOV

Șoseaua Alba Iulia -> Intersecție Sos. Alba Iulia – Str. Turda – Acces Metro -> Intersecție Sos. Alba Iulia – Calea Turnișorului – Str. Eduard Albert Bielz -> Intersecție Sos. Alba Iulia – Str. Maramureșului – Malului – Autogării, Intersecție Str. Maramureșului – Cristian – Litovoi Voda -> Intersecție Calea Poplăci – Str. Cristian – Str. Avrig (tratate anterior)



(Fig.56 – Google maps - ora:13:02 data: 10.06.2021)

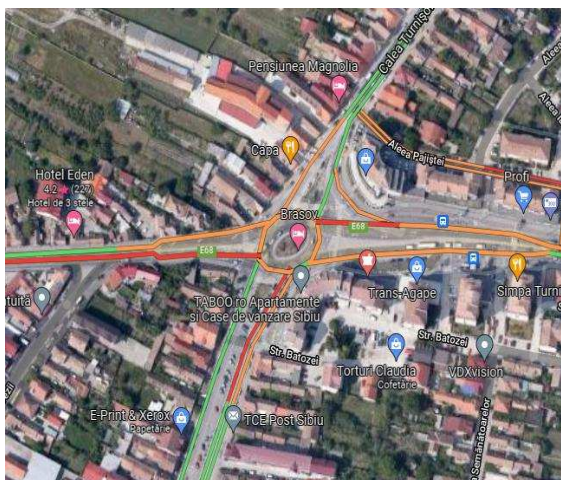
E1. INTERSECȚIA SOSEAUA ALBA IULIA ->STRADA TURDA ACCES METRO

- Intersecție de tip giratoriu.
- Funcționează eficient, având câte 2 benzi circulare și 2 benzi pe ambele direcții pe Șoseaua Alba Iulia.
- Intrarea și ieșirea de la magazinul Metro, respectiv de pe strada Turda și ieșirea din zona magazinelor Ambient se face fără probleme deosebite.
- Zona are un trafic intens, dar fluent cu viteze relativ constante.

RECOMANDARI

- Nu sunt recomandări.

E2. INTERSECȚIA SOSEAU ALBA IULIA -> CALEA TURNISORULUI-> STRADA EDUARD ALBERT BLITZ – girația funcționează eficient; în orele de vârf când strada Alba Iulia este aglomerată datorită traficului înspre și dinspre Zona Industrială Vest în orele critice, se obstrucționează și celelalte direcții de mers.



(Fig.57 - Google maps – info trafic live, ora:15:00).

Trafic live ■ Trafic rapid ■ Trafic lent ■

Girație parțial aglomerată, funcționând totuși eficient.

Odată cu amenajarea podului de pe strada Rozmarinului, va crește simțitor traficul pe direcția Biltz – Alba Iulia în intervalul 7:30 – 8:30, și se va decongestiona traficul de pe strada Alba Iulia – direcția Biltz – Autogării în intervalul 15:30 – 17:30 prin descărcarea lui în zona Ștrand 2 folosind podul și strada Câmpușorului.

RECOMANDARI

- Marcarea cu grilaj galben a zonelor necesare pentru a se folosi alte direcții – pentru a nu fi blocate în trafic (culoare necesare a fi lăsate libere pentru decongestionarea traficului).
- Intersecția necesită intervenții doar dacă se va reconfigura strazii Eduard Albert Biltz.

E3. STRADA EDUARD ALBERT BIETZ

AMENAJARI EXISTENT

- Strada are 2 benzi de circulație, cu parcuri pe o parte a strazii;
- Spații verzi generoase;
- Piste de biciclete marcate pe carosabil;
- Trotuare pietonale mai mari de 1.50m.

RECOMANDARI

- Strada necesită intervenții majore de reconfigurare a traficului și pregătirea ei pentru a funcționa, împreună cu strada Câmpușorului ca arteră de legătură între cele două cartiere – Ștrand și Turnișor.

(Fig.58 -Print screen ora 15:06)



- Lucrările de modernizare sunt necesare si posibile, ampriza strazii permite realizarea unui spațiu verde de separare a sensurilor de circulație, fiecare sens de circulație poate avea o banda cu lățimea de 3.50m si o parcare cu lățimea de 2.50m.
- Se poate amenaja separat banda pentru bicicliști, cu lățimea de minim 1.00m.
- Trotuarele pot avea lățimea minima de 1.50m.

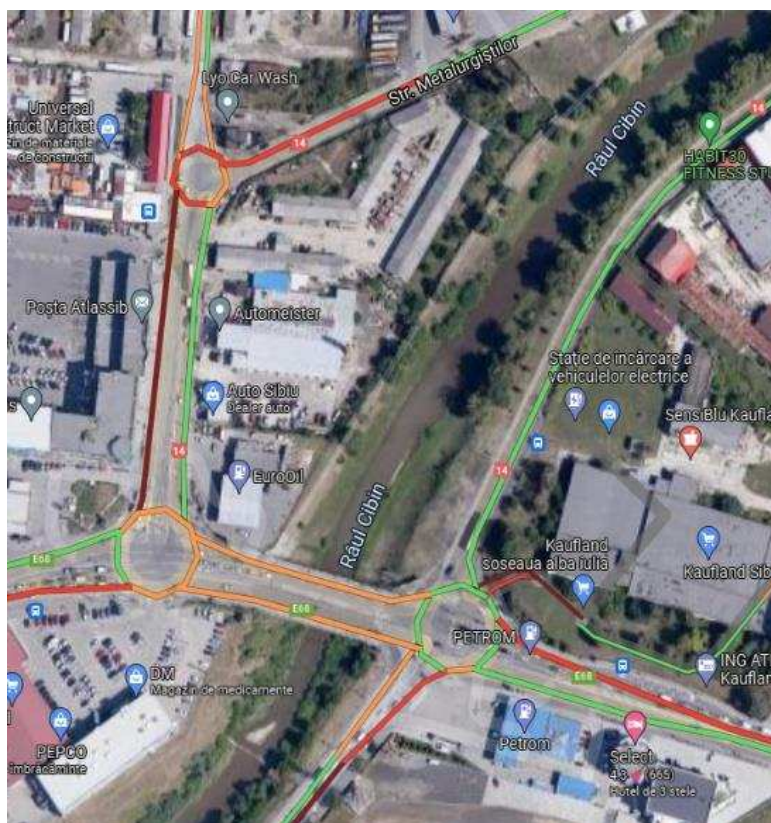
E4. INTERSECȚIA ALBA IULIA -> STR. MARAMUREȘULUI -> STR.MALULUI ->STR.AUTOGĂRII

Cele doua intersecții cu str. Alba Iulia funcționează lent in perioada de vârf având blocaj pe strada Autogării, deoarece distanta dintre brațele de racord ale intersecției este scurta pe circumferința giratoriului, iar poziției insulei centrale nu ajuta la îmbunătățirea circulației si nu permite un acces de tip fermoar sau interpătrunderi echilibrate intre str. Alba Iulia si str. Autogării. Acest deficit duce la blocarea strazii Autogării, care are 3 benzi de acces in intersecție.

Traficul pe strada Alba Iulia este net superior celui de pe strada Maramureșului, ca urmare, apar blocaje pe direcția spre strada Autogării, înainte de primul giratoriu si pe direcția spre centru înainte de intersecția cu strada Alba Iulia si ieșirea de la magazinul LIDL.

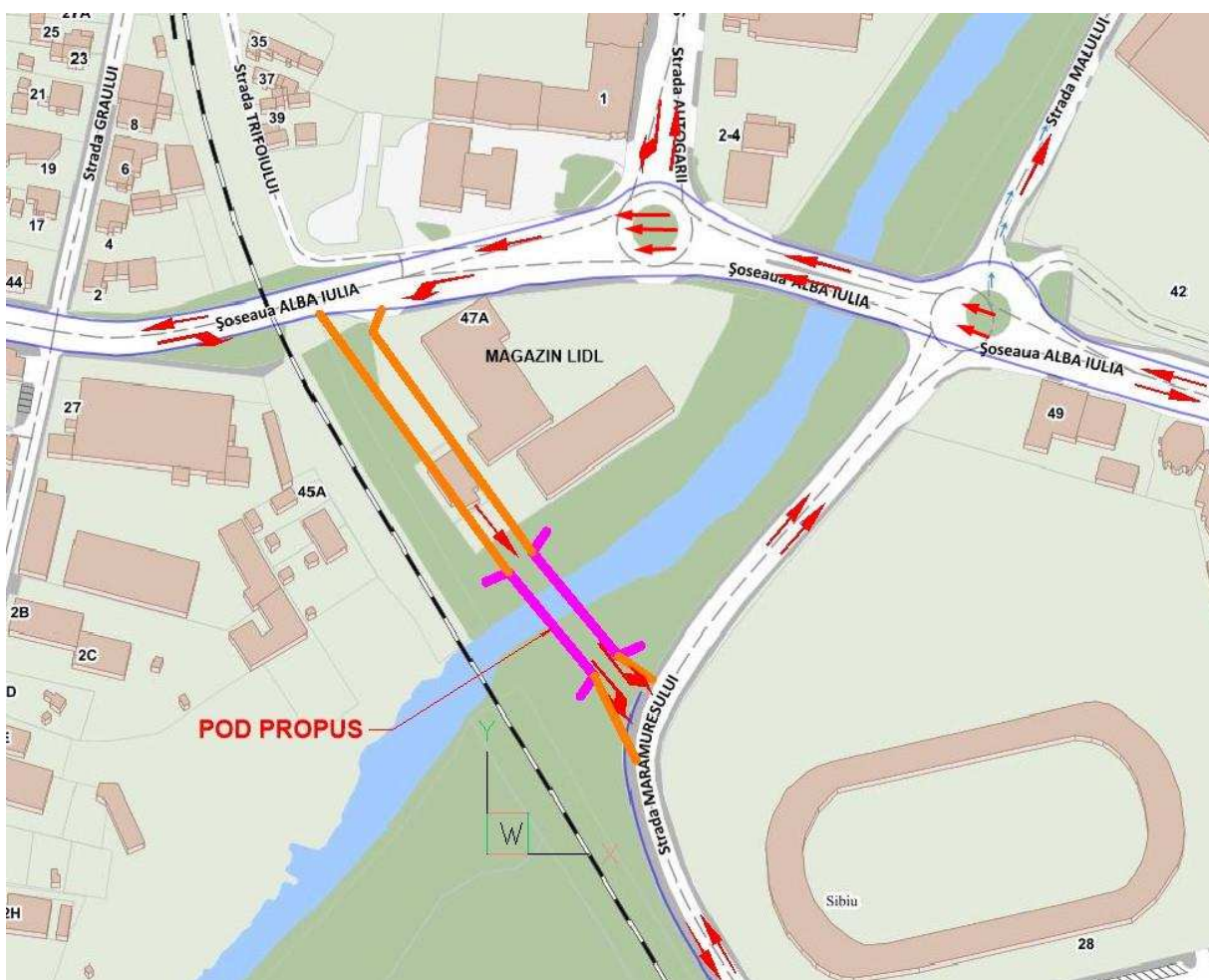
(Fig.59 -Print screen ora 15:07)

Trafic live ▼ Trafic rapid Trafic lent



RECOMANDARI

- Se recomanda reproiectarea giratoriului de către un proiectant de specialitate in așa fel încât sa se rezolve problemele de trafic create sau sa se adopte o soluționare a zonei prin amenajări importante.
- Se recomanda construirea unui pod peste Raul Cibin si crearea unui inel intre cele doua poduri, strada Maramureșului si accesul din spatele magazinului LIDL.



(Fig. 59.1 – Google maps – ora 15:09 Prelucrare proiectant)

- Reamenajarea benzilor de circulație și tratarea întregii zone ca o intersecție de tip giratoriu.
- Aceasta modificare ar îmbunătăți semnificativ traficul în zona prin reducerea conflictelor create și fluidiza circulația.

E5. INTERSECȚIA STR.MARAMURESULUI -> STR.CRISTIAN -> STR. LITOVROI VODA

Trafic live ▾ Trafic rapid ■ ■ ■ Trafic lent

(Fig.60. Print screen ora 15:27)

AMENAJAREA EXISTENTA

- Intersecția dintre cele trei strazii funcționează eficient chiar și în orele de vârf.
- **Strada Litovoi Voda** – aceasta este amenajată din anul în curs cu sens unic, din intersecția cu strada Săcel către intersecția cu strada Cristian.

RECOMANDARI

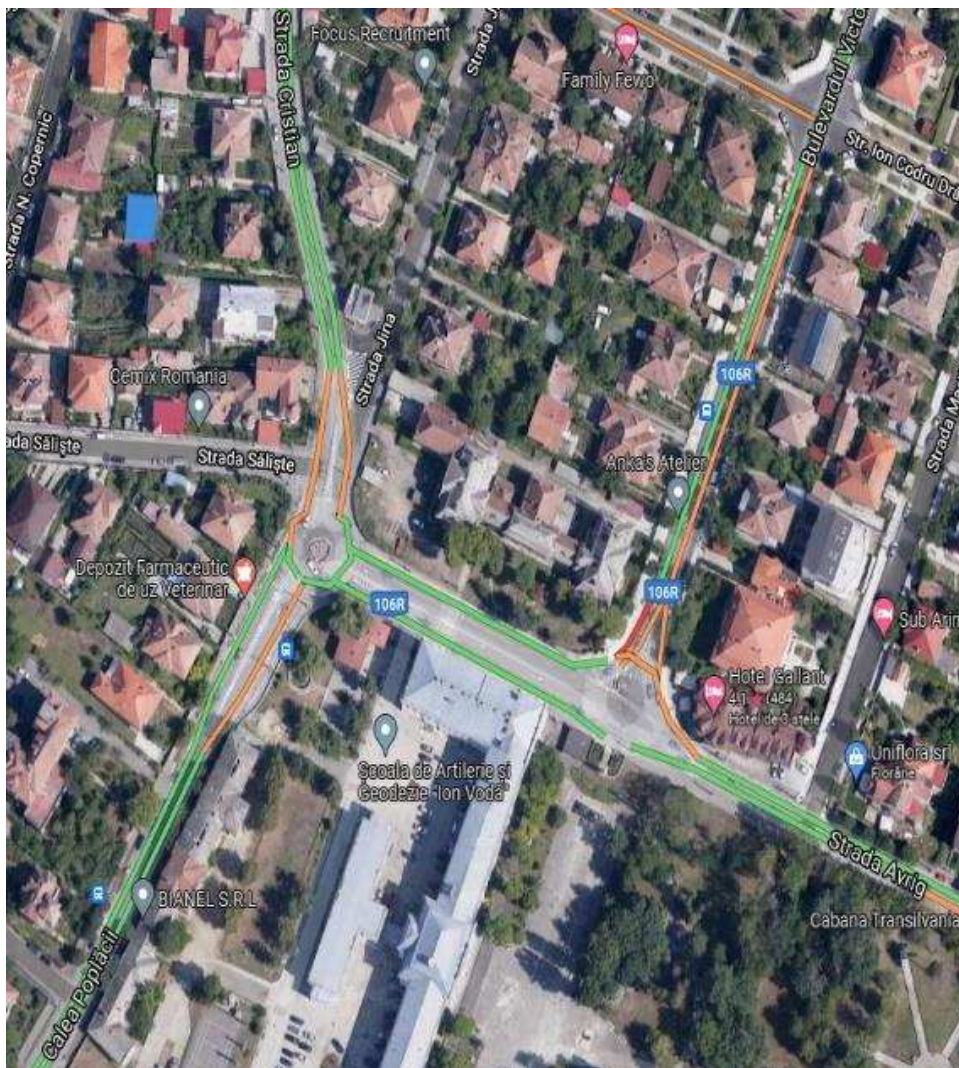
- Amenajarea unei cai de rulare cu lățimea de 3.50m și o pistă de biciclete cu o lățime mai mare de 1.00m.
- Trotuarele își vor putea păstra lățimea existentă, lucrările propuse constând în marcaje rutiere și semnalizare cu indicatoare rutiere.
- Se recomandă ca odată cu amenajarea parcului din vecinătatea ei, folosindu-se de faptul că acesta este în pantă, să se realizeze lărgirea intersecției și prelungirea benzii pentru viraj dreapta, respectiv amenajarea de pistă de biciclete în continuitatea celei de pe strada Cristian.
- De asemenea se recomandă amenajarea de locuri de parcare în zona și facilitarea accesului la parcul din colț. Necesită reabilitare parcul și refacerea circulației în zona intersecției.



E6. INTERSECȚIA CALEA POPLACII -> STR. CRISTIAN -> STR. AVRIG

(Fig. 61 Print screen ora 13:38)

Trafic live ▾ Trafic rapid ■ ■ ■ Trafic lent



AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecție de tip mini-girație cu rol de direcționare facilă a fluxurilor de circulație.
- Funcționează fără a pune probleme sau a crea blocaje de lungă durată.
- Perioada cea mai problematică este intervalul 15:30 – 18:30 când intensitatea traficului este importantă din două direcții, urcarea pe strada Cristian și cel de pe strada Avrigului.

RECOMANDARI

- Nu sunt recomandări.

ACCESSE SPRE CARTIERELE MUNICIPIULUI SI LOCALITATILE INVECINATE – NETRATATE ANTERIOR

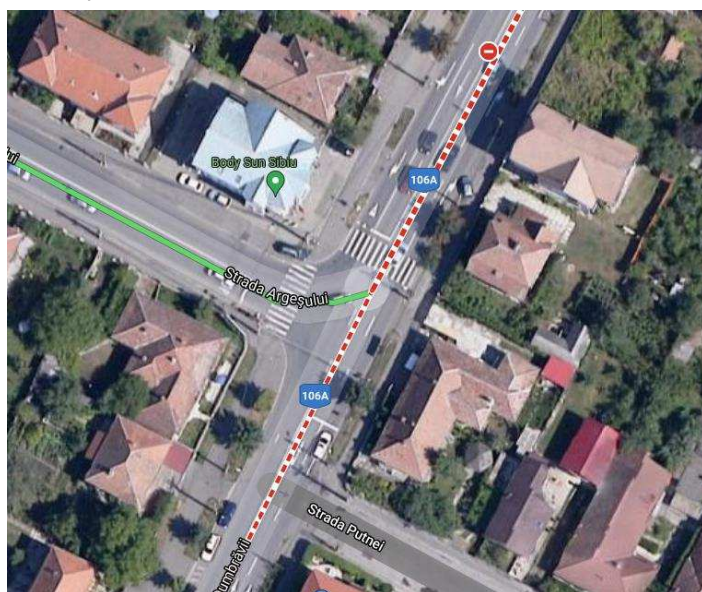
1. INTERSECTIA CALEA DUMBARII - STR. ARGESULUI



(Fig.62 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:02 data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- (Fig. 63 - Print screen realizat la ora 13:46)



- Strada Calea Dumbrăvii este in reabilitare.
- In momentul de fata avem o intersectie in forma de T, care se va păstra in amenajarea viitoare, cu alta configurație a benzilor de circulație.

RECOMANDARI

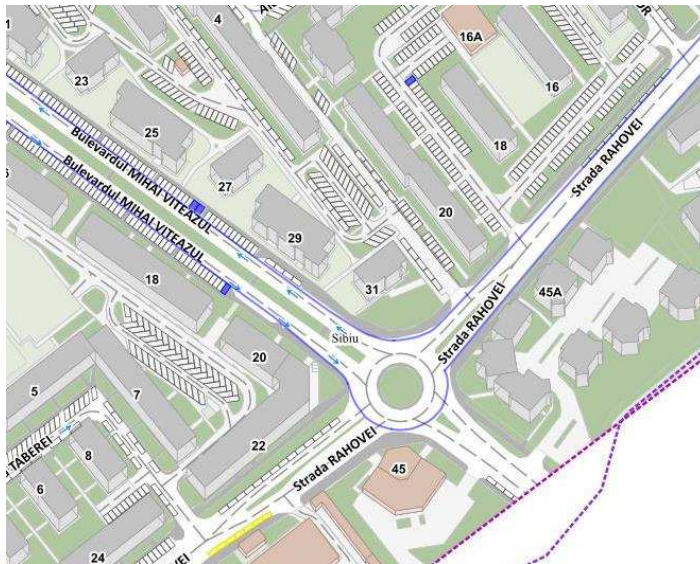
- Nu se prevăd modificări deoarece zona in momentul de fata este in reabilitare si a fost proiectata recent (strada este in faza de execuție).

2. INTERSECȚIA STR. GHEORGHE DIMA – CALEA CISNDIEI – STR. RAHOVEI

Această intersecție a fost prezentată anterior la punctul D3.

3. INTERSECȚIA STR. RAHOVEI – BD-UL MIHAI VITEAZU

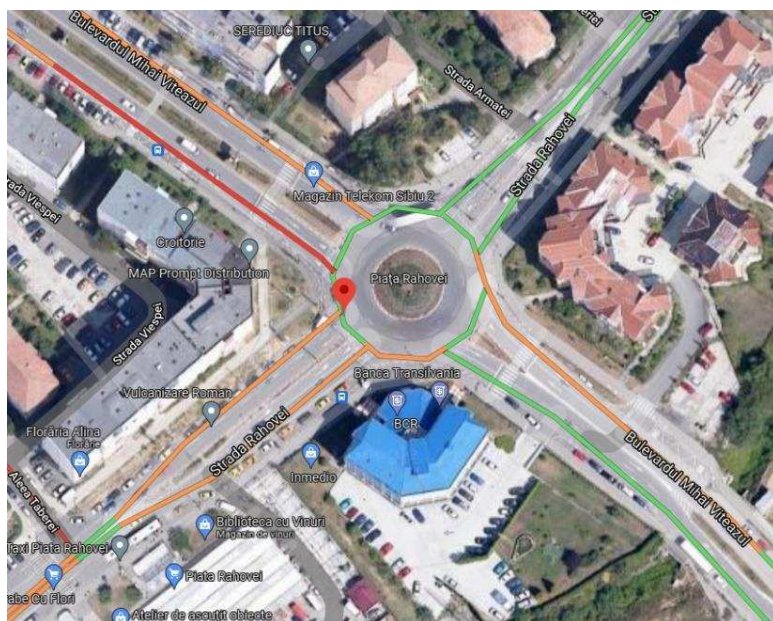
(Fig.64 – hărți interactive
<https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:02 data:
10.06.2021)



AMENAJARE EXISTENTA

Trafic live  Trafic rapid  Trafic lent 

Fig.65 - Print screen realizat la ora 16:05

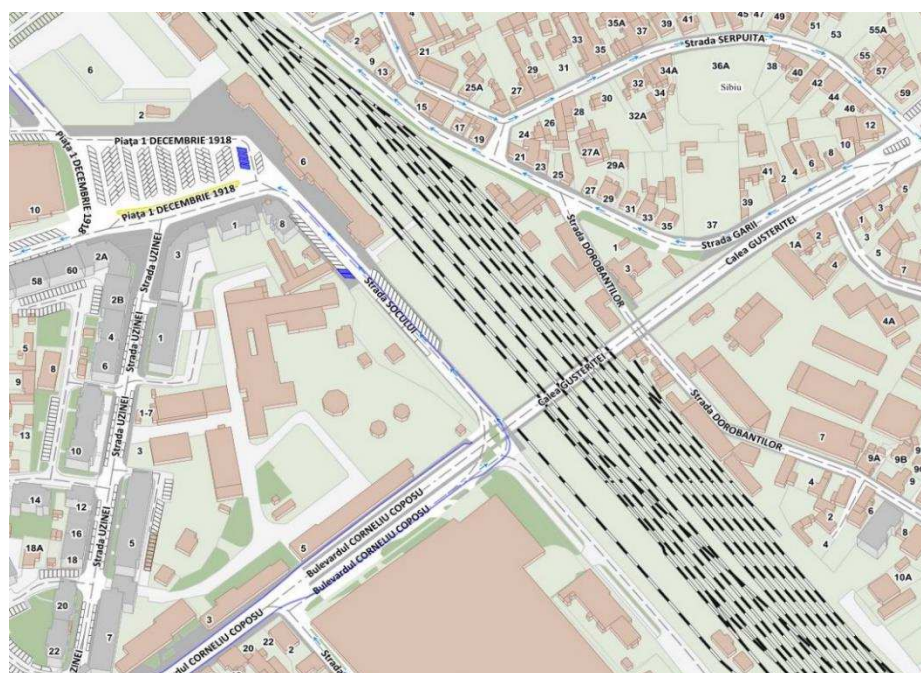


- Intersecția funcționează bine chiar și în orele de vârf.
- Trecurile de pietoni sunt amplasate relativ apropiat de intersecție, fapt care duce la fluctuații dese în circulație, pietonii fiind în număr mare și nu se grupează pentru a traversa în număr mai mare, de multe ori blocând intersecția pe timpi destul de mari.
- Traficul lent pe această zonă se datorează lucrărilor prezente aici și lipsa unei parcuri dedicate pieței agroalimentare.

RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări în girajie doar ușoare adaptări ale strazii la girajia existentă (pe direcția Piața - intersecție nu s-a intervenit la reconfigurarea strazii și adaptarea ei la intersecția nou creată).

4. VIADUCTUL BD-UL CORNELIU COPOSU – CALEA GUȘTERITEI



(Fig.66 – hați interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:05 data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecția este formată din străzile: Bd-ul Corneliu Coposu – Calea Gușteritei
- **Bd-ul Corneliu Coposu** – strada principală, de categoria a III-a, care preia traficul lateral și cel adus de Bulevardul Vasile Milea, pentru a-l descărca spre alte zone de interes ale municipiului, inclusiv direcționarea pe inelul 1 de circulație, în jurul orașului vechi.
- Acest bulevard are în prezent marcate piste de biciclete pe ambele părți.
- **Calea Gușteritei**– strada principală, care preia traficul de pe străzile adiacente și îl descarcă înspre zona centrală sau către periferie.

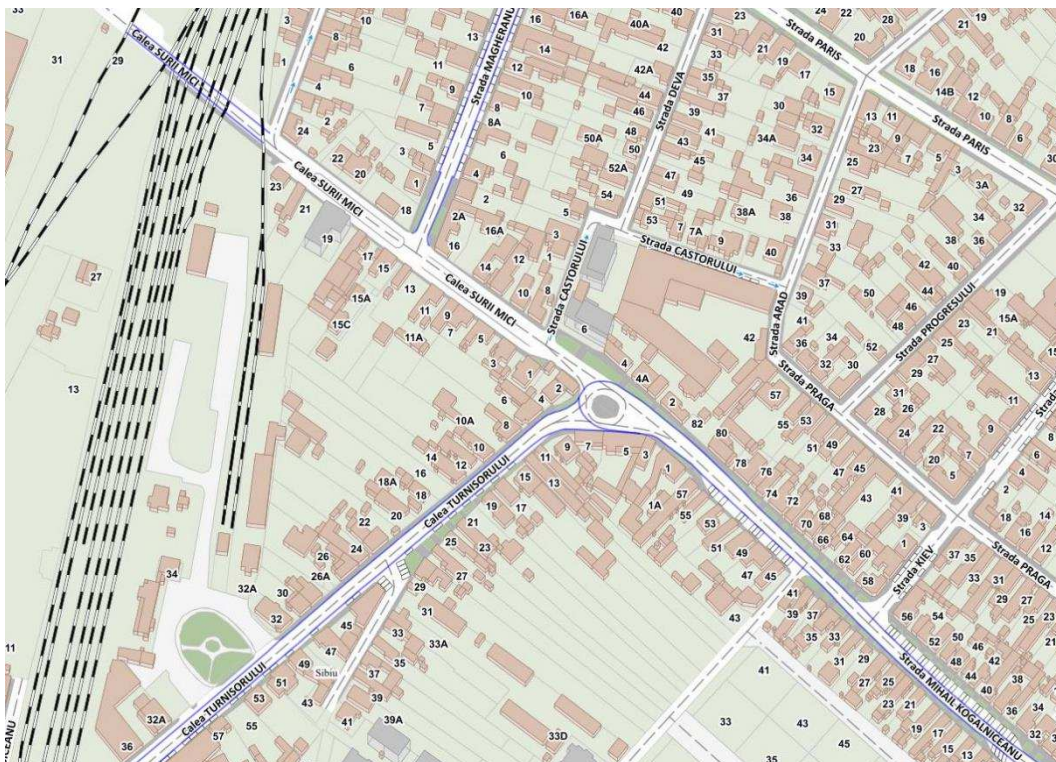
RECOMANDARI

- Odată cu reconfigurarea zonei Gării, se vor lua în calcul și aceste legături existente.
- Intersecția va fi adaptată după ce se va decide reconfigurarea zonei din fața gării.
- Decongestionarea se poate realiza odată cu construcția unor noi legături cu cartierul Gusterita.
- Se va lua în considerare instalarea unei parări de biciclete; Amenajarea acestora încurajează traficul alternativ.

5. ACCES ZONA NORD-VEST:

Intersecție Calea Turnișorului – Str. Mihail Kogălniceanu – Viaduct Calea Surii Mici

(Fig.67 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:10 data: 10.06.2021)



AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecția este formată din străzile: Calea Turnișorului, str. Mihail Kogălniceanu, Calea Surii Mici peste viaduct.
- Intersecția a fost reconfigurată în ultimii 10 ani și funcționează în condiții foarte bune.

RECOMANDARI

- Pe viitor se recomandă găsirea de noi legături cu strada Calea Surii Mici deoarece aceasta zonă este în continuă dezvoltare imobiliară și pe viitor va necesita o reabilitare.
- Dezvoltarea străzilor de legătură cu zona vest str. Bruxelles, sau cu str. Tractorului.
- Ținând cont de faptul că pe această rută se va executa Spitalul Județean este nevoie de investițiile deja demarate de municipalitate – reconfigurarea și lărgirea străzii Calea Surii Mici și îmbunătățirea legăturilor cu străzile paralele.

6. DRUM DE LEGATURA CARTIER TURNISOR – CARTIER TILISCA



(Fig.68 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:15 data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Zona se afla in partea vestica a municipiului Sibiu, intre strada Dimitrie Cantemir din cartierul Ștrand si strada Rozmarinului din cartierul Turnișor. In prezent, calea de comunicație existenta este un drum agricol, prevăzut a fi lărgit. Investiția prevede canal pluvial, carosabil de minim 7.00m piste de biciclete, trotuare spre parcele si iluminat public.

RECOMANDARI – sunt deja in curs de execuție.

- Drumul va fi realizat cu o parte carosabila asfaltata, a cărei lățime va fi de 7.00m, iar pe partea cu parcelele se vor realiza trotuare cu lățimea de 1.25m, de asemenea, asfaltate. Pe partea dreapta a sensului de mers din cartierul Ștrand spre cartierul Turnișor, intre partea carosabila si trotuar va fi realizata o pista pentru biciclete, cu doua benzi de circulație, cu lățimea totala de 2.50m.
- Deoarece in apropierea intersecției cu strada Dimitrie Cantemir drumul traversează calea ferata in dreptul poziției kilometrice a CF 6+420.00, este necesara amenajarea unei treceri la nivel cu calea ferata, care sa fie prevăzută si cu bariere automate si avertizare acustica si luminoasa, pentru prevenirea accidentelor cauzate de lipsa de vizibilitate.
- Colectarea apelor pluviale se va face prin guri de scurgere, montate in locurile cu cote minime si la distante de maxim 40-50m, sau chiar mai dese daca sunt amplasate pe o singura parte a drumului.
- Semnalizarea rutiera va cuprinde atât marcajele longitudinale si transversale, cat si montarea de indicatoare rutiere, inclusiv semnalizarea corespunzătoare a trecerii la nivel cu calea ferata.

[De legat direct strada Câmpșorului cu strada Ghiocelului pentru îmbunătățirea traseului.](#)

7. ALTE INTERSECȚII IMPORTANTE

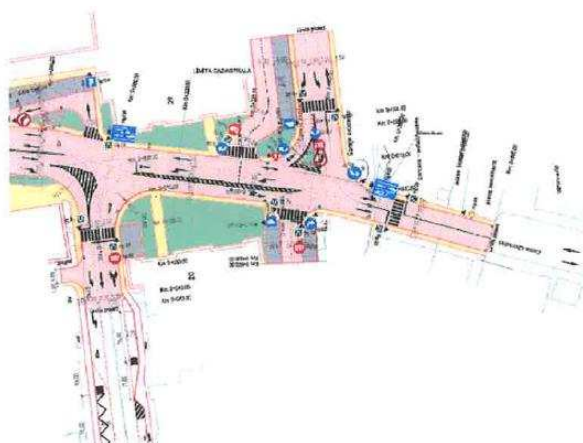
Intersecție Calea Cislădiei – Str. Siretului



(Fig.69 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:20 data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Amenajarea existentă este o intersecție de tip T între străzile Calea Cislădiei și Str. Siretului.
- În partea de Est a străzii la intersecția cu Calea Cislădiei sunt prevăzute 2 stații de autobuz amenajate cu alveolă.
- Sunt amenajate trotuare, treceri de pietoni.

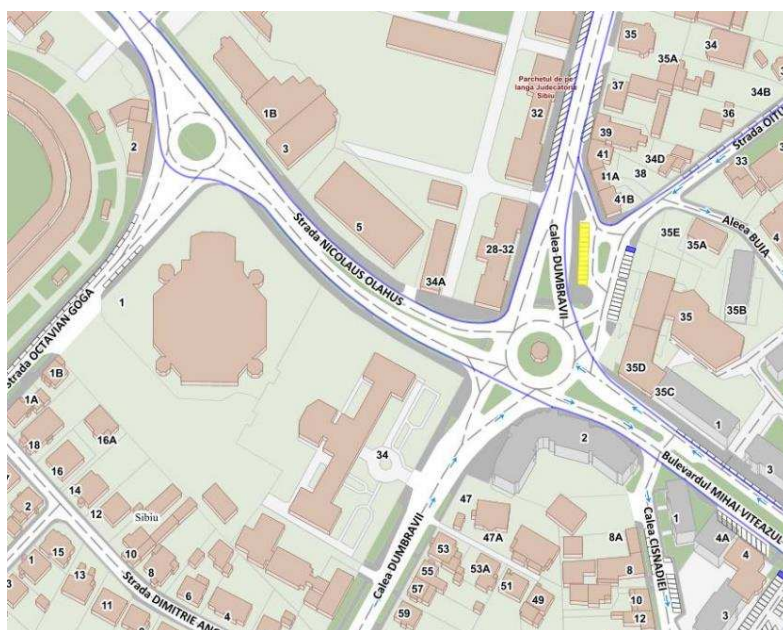


(Fig.70 – Situația existentă a intersecției - Preluată din studiu de trafic Calea Cislădiei)

RECOMANDARI

- Având în vedere că intersecția a fost reabilitată în anul 2021 pe această zonă nu se propun îmbunătățiri.

8. INTERSECȚIA BULEVARDUL MIHAI VITEAZUL – CALEA DUMBRĂVII – STR. NICOLAE OLAHUS



(Fig.71 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:25 data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA



(Fig. 72 - Print screen ora 15:44)

Trafic live Trafic rapid Trafic lent

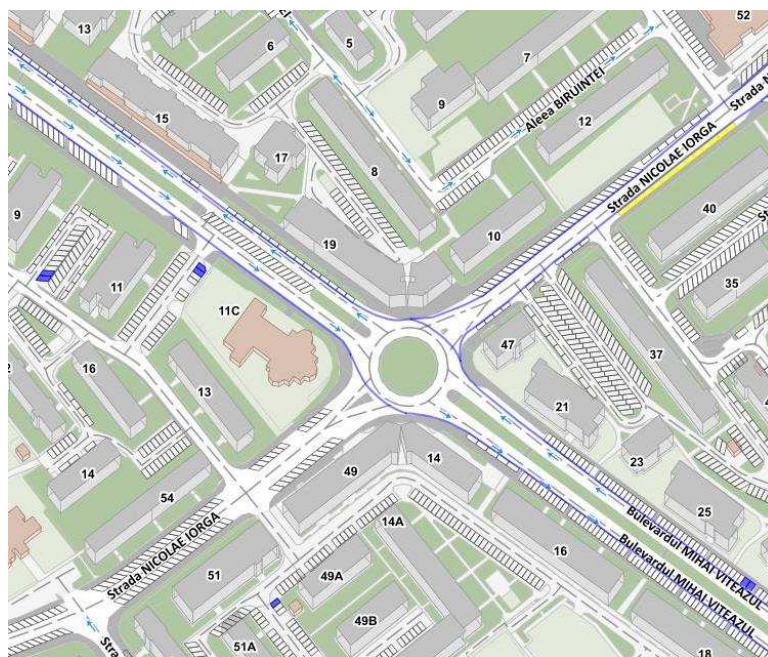
În timpul orelor de vârf intersecția este aglomerată pe străzile Calea Dumbrăvii, Oituz și Bulevardul Mihai Viteazul.

RECOMANDARI

- Deoarece în această zonă se modernizează în momentul de față Stadionul Municipal, dorim să atragem atenția asupra ei, deoarece considerăm că aceasta

va avea nevoie de o reconfigurare a circulației pe toată zona dintre Bulevardul Mihai Viteazul și strada Școala de Înot, cu adaptarea ei la investițiile din zonă.

9. INTERSECȚIE BULEVARDUL MIHAI VITEAZUL – STR. NICOLAE IORGA



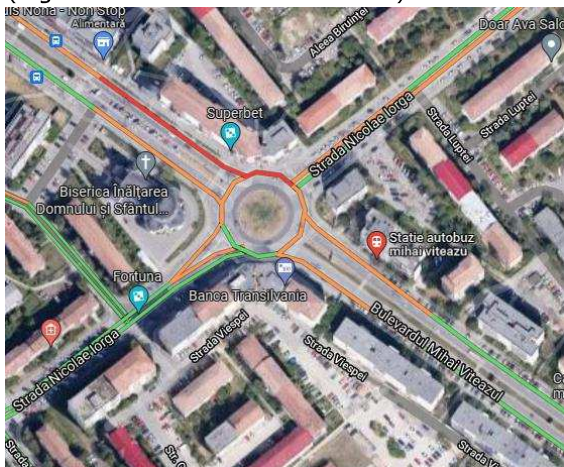
(Fig.73 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:13:30 data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- Intersecția este între str. Nicolae Iorga și Bulevardul Mihai Viteazul, două străzi de importanță ridicată la nivelul municipiului, datorită circulației intense care fac legături între instituții de învățământ și zone de interes importante (scoli, zona de comerț, zona stadionului, zona de sporturi și comerț desfășurate la Sala Transilvania).
- Traficul din această intersecție întâmpină blocaje pe direcția de mers Nicolae Iorga -> Bulevardul M. Viteazu -> Calea Dumbrăvii. Aceste blocaje pot apărea și datorită lucrărilor actuale la Stadionul Municipal și la str. Calea Dumbrăvii, parțial închisă, care direcționează circulația pe alte străzi colectoare.

Trafic live ▼ Traffic rapid Traffic lent

(Fig.74 – Print screen ora 15:46)



RECOMANDARI

- Mutarea trecerilor de pietoni mai departe de intersecție prin renunțarea la parcurile înclinate și prelungirea scuarului central pentru creșterea siguranței pietonale.
- Desființarea parcărilor laterale din apropierea intersecției și crearea unei benzi de liberă trecere viraj dreapta dinspre N. Iorga spre Mihai Viteazu, respectiv Mihai Viteazu – Nicolae Iorga.

10. Bulevardul Mihai Viteazu

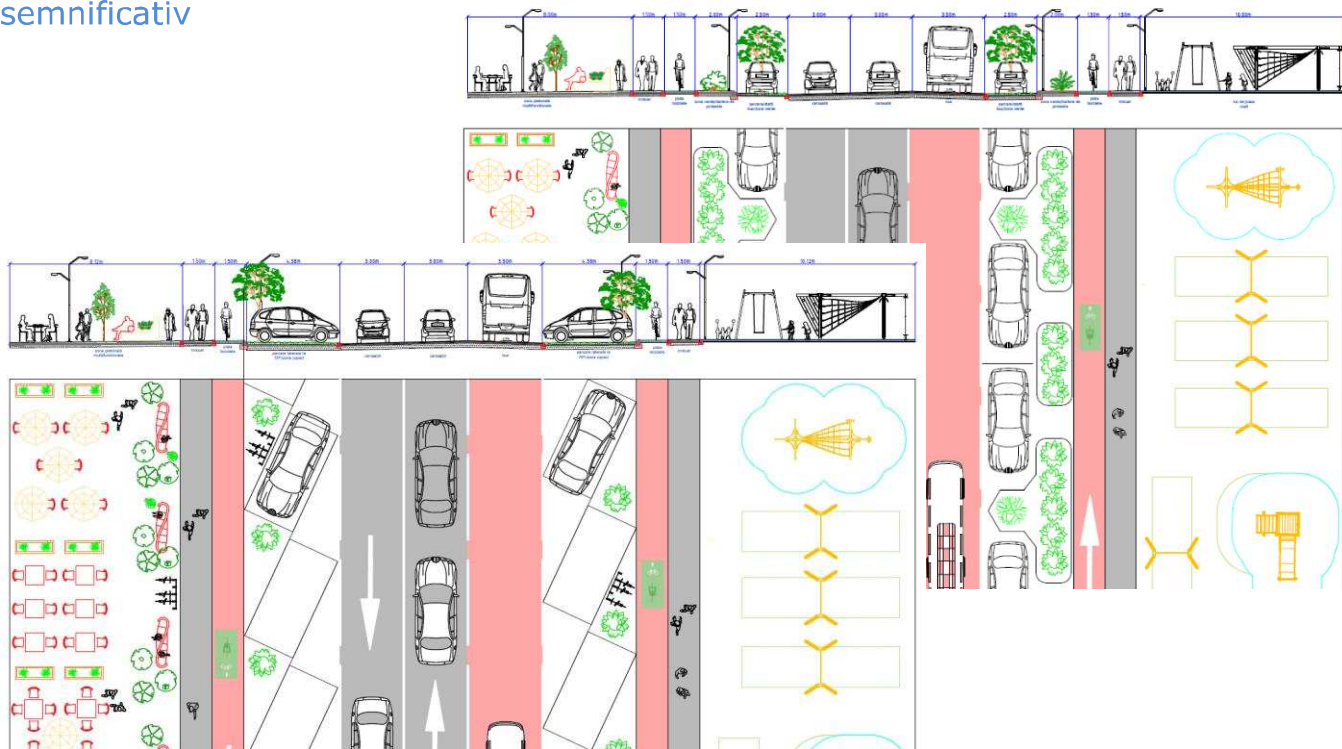
AMENAJARE EXISTENTA

- Carosabilul are lăţime de 7 m pe sens între Calea Dumbrăvii şi Nicolae Iorga.
- Sensul Nicolae Iorga – Calea Dumbrăvii s-a restricţionat la o singură bandă de circulaţie, pista de biciclete şi parcare laterală.
- 6 m pe sens între Nicolae Iorga şi strada Rahovei.
- Ambele direcţii au fost reconfigurate la un sens de circulaţie şi pista de biciclete.
- Parcări laterale, oblice sau perpendiculare pe toată lungimea.
- Parcări amenajate între sensuri.
- Trotuare largi (>5m) în faţa zonelor comerciale şi de 3.5m în zonele de promenadă.
- Alveole cu plantaţii pe zona de promenadă.
- Spaţiu verde central între sensuri.

RECOMANDARI

- Recomandările de modificare a acestui bulevard se aplică şi altor locaţii din Sibiu, pe viitor vom face referire la ele, fără a le mai prezenta detaliat. De asemenea amplasarea funcţiunilor e clar că se adaptează la fiecare locaţie în parte.

Propunerea 1 - în funcţie de lăţime amprizei, amenajările laterale pot să difere semnificativ



(T 23 – T24 – Prezentarea Proiectantului)

Spațiu pietonal – Piste de biciclete – Bariera verde – Parcare laterala – Carosabil
doua sensuri - Banda speciala pentru autobuz – Parcare laterala – Bariera verde
– Pista de biciclete – Trotuar – Loc de joaca (acolo unde spatiu permite)

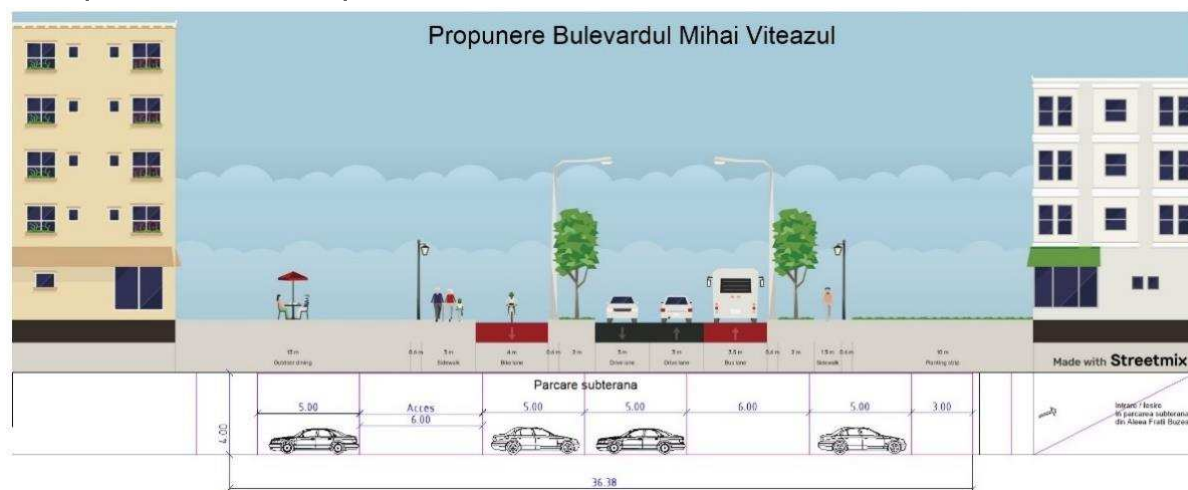
-

Propunerea 2 - dintre Calea Dumbrăvii si N. Iorga



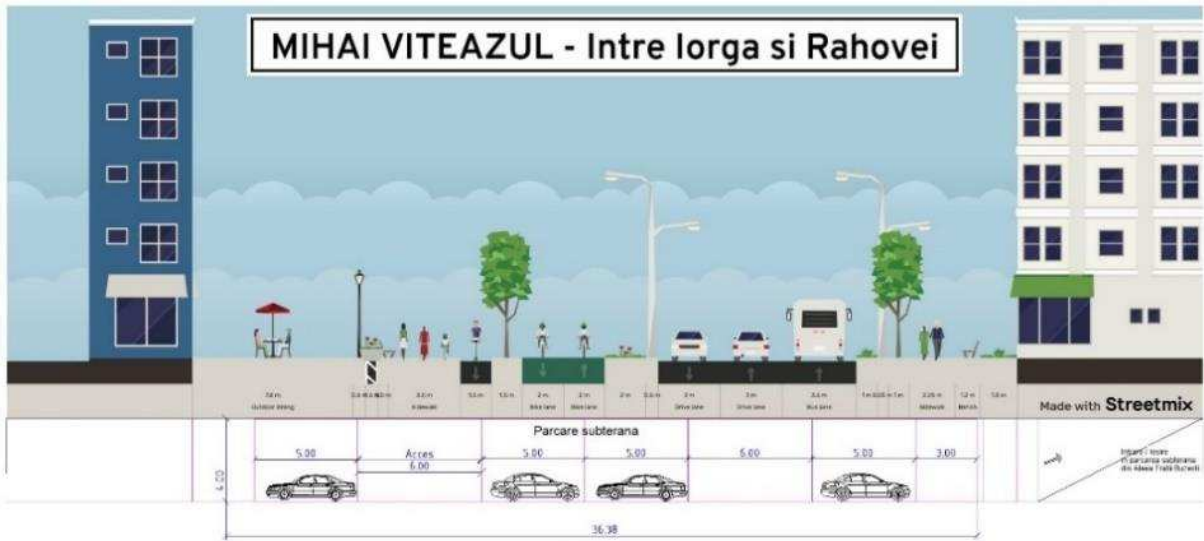
Descriere:

- Amenajarea zonei de suprafață, cu intervenții majore în subteran, atât pe zona bulevardului cât și pe legăturile cu zonele dintre blocuri.
- Permite păstrarea traficului folosind și varianta cu 3 benzi de circulație – exact ca în momentul de față, dar cu o bandă dedicată autobuzelor, pentru sensul de mers spre N. Iorga.
- Mutarea traficului auto spre partea dreaptă, prin păstrarea unui spațiu generos între blocuri și zona de trafic, dar nu mai larg de 8m.
- Trotuare largi pe ambele părți ale carosabilului, separate de zona de trafic prin plantație care să preia poluarea rezultată din traficul auto.
- Lărgirea zonei pietonale permite amenajarea unor spații de staționare/agrement pe toată lungimea bulevardului sau amenajarea de terase deschise;
- Amenajarea de parcuri subterane aerisite și luminate prin zonele de spații verzi permite executarea unui număr de minim 1200 locuri de parcare doar pe zona bulevardului, fără să se ia în considerare posibilitatea amenajării acestora și între blocurile laterale.
- Impune investiții mari, lucrări de amploare, mutarea tuturor rețelelor subterane în zona de 3m lăsată liberă de la clădire la începerea zonelor de parcare, sau coborârea lor sub nivelul parcurii subterane.
- Aduce în zona traficul local, viteza de rulare în zona fiind necesar să fie redusă.
- Impune folosirea mai intensă a rutelor paralele cu bulevardul, pentru trafic.
- Aceasta propunere poate să fie folosită ca o soluție viabilă pentru a compensa lipsa locurilor de parcare.

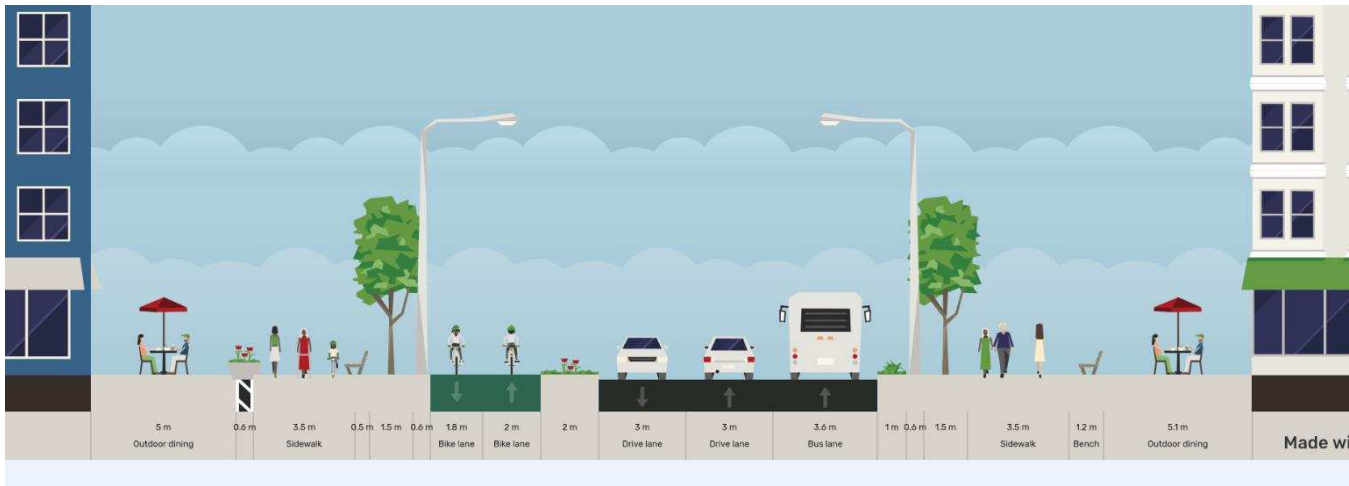


(T 27 – Prezentarea Proiectantului)

Alte propuneri:

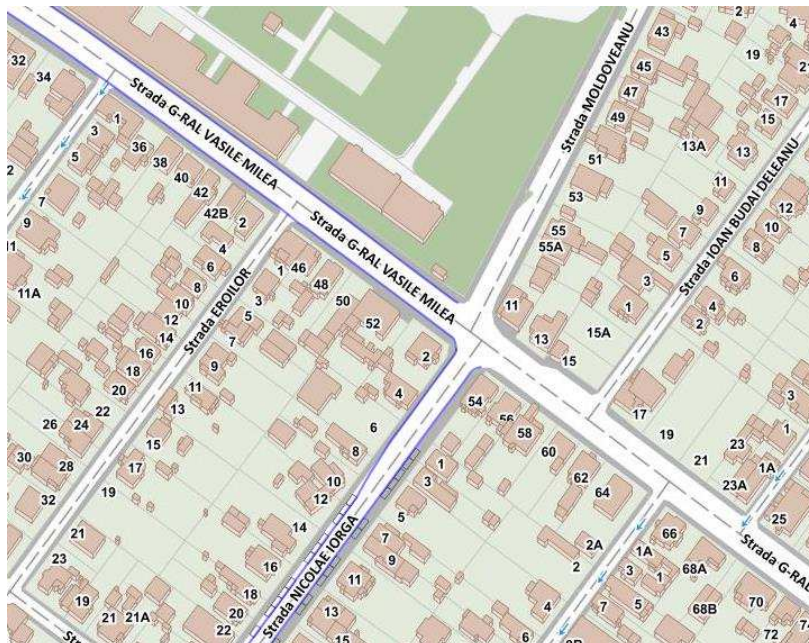


(T 28 – Prezentarea Proiectantului)



(T 29 – Prezentarea Proiectantului)

11. INTERSECȚIE STR. GENERAL VASILE MILEA – STR. NICOLAE IORGA – STR. MOLDOVEANU



(Fig.75 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:14:00 - data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

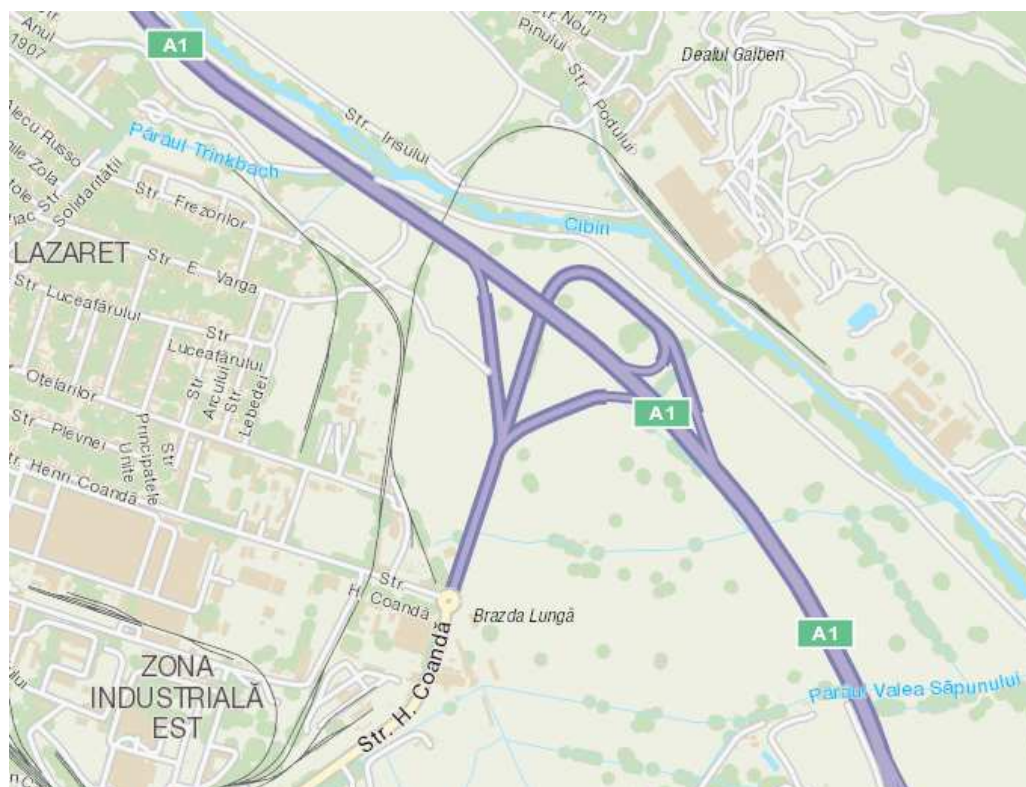
- Intersecție în forma de cruce semaforizată, dintre străzile Nicolae Iorga, str. Vasile Milea și str. Moldoveanu.

RECOMANDARI

- Nu se prevăd modificări deoarece zona funcționează relativ bine.
- Semaforizarea acestei intersecții are ca scop eficientizarea și asigurarea siguranței circulației între vehiculele ce vor să treacă prin intersecție. Mișcarea include vehicule ce merg înainte, virează la stânga, virează la dreapta, sau o combinație din cele trei. Scopul siguranței și eficienței este acela de a minimiza timpul de așteptare al fiecărei mașini dar și numărul de accidente din această intersecție.
- Se caută să se ajungă la un minim de faze într-un ciclu. Cu cât crește numărul de faze, timpul verde pentru fiecare fază se reduce.
- Dacă se va schimba modul de împărțire a carosabilului sau sensurile, este necesară remodelarea intersecției și adaptarea semaforizării.

12. LEGATURI CU CENTURA SIBIULUI (AUTOSTRADA A1)

Acces Centura Sibiului – Str. Henri Coandă



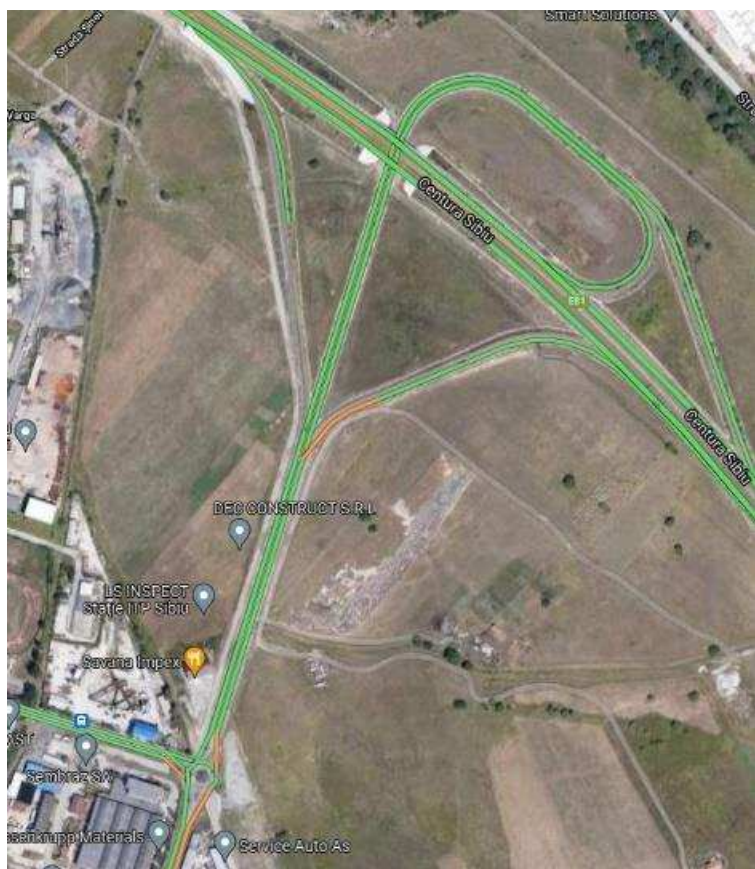
(Fig.76 – harți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:14:05 - data: 10.06.2021)

AMENAJARE EXISTENTA

- După cum se poate observa din poza alăturată, accesul pe centura Sibiului se poate face din str. Henri Coandă printr-un giratoriu cu 2 benzi de circulație, o bandă pentru direcția înainte spre autostrada și o bandă pentru cei care coboară de pe autostrada și doresc să meargă înainte sau la dreapta.
- Girația este semnalizată corespunzător.



(Fig. 77 – Prezentarea proiectantului)



(Fig. 78 – Print screen realizat la ora 14:20)

RECOMANDARI

- Intrarea si ieșirea de pe autostrada funcționează relativ bine, nefiind blocaje de trafic, aceasta zona fiind dimensionata pentru un trafic intens / greu.
- Datorita viitoarelor dezvoltări preconizate in zona, intersectia de tip giratoriu cu strada Henry Coanda va suferi modificări pe viitor.
- Se recomanda lărgirea insulei centrale.
- In zona mai este necesara prelungirea bretelei de ieșire de pe autostrada.

13. ACCES CENTURA SIBIULUI – STR. STEFAN CEL MARE



(Fig.79 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip> - ora:14:25 - data: 10.06.2021)

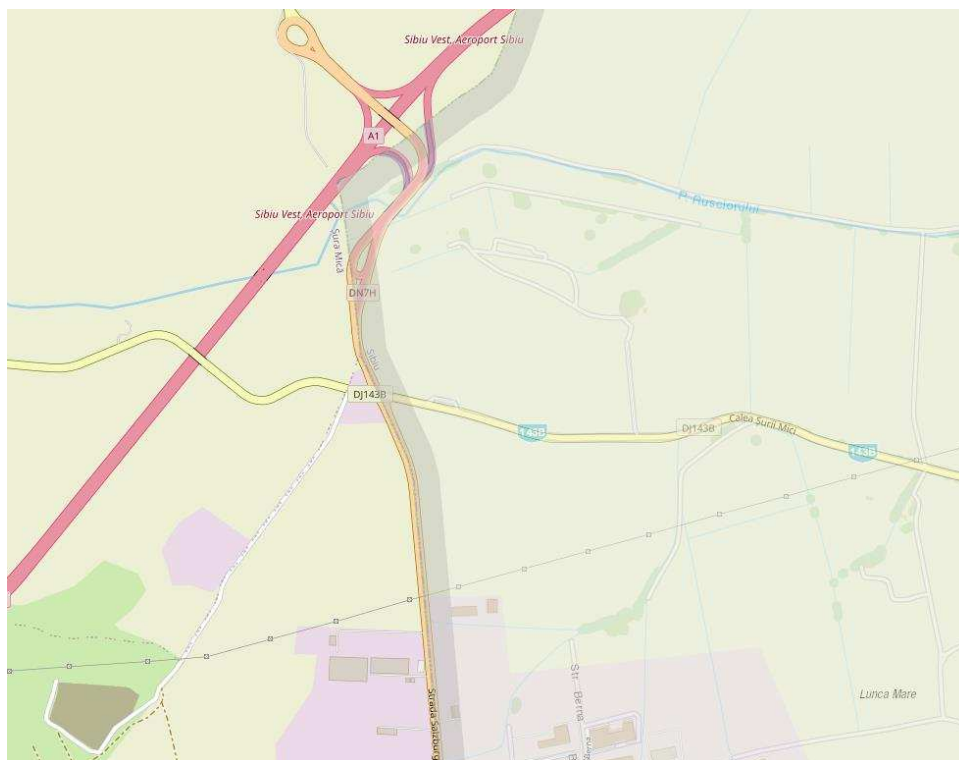
AMENAJARE EXISTENTA

- Datorita faptului ca intrarea si ieșirea de pe autostrada in aceasta zona se face prin cartierul Broscărie (cartier mărginaș, foarte puțin dezvoltat) circulația in zona este foarte redusa iar accesul pe centura se face ușor.
- Intrarea si ieșirea pe autostrada se face din str. Ștefan Cel Mare strada cu un carosabil generos de aproximativ 16.00 m carosabil, cu 4 benzi de circulație de minim 3.00m.

RECOMANDARI

- Deoarece zona este in curs de dezvoltare pe viitor se propune si îmbunătățirea si dezvoltarea drumului de acces pe autostrada.

15. ACCES CENTURA SIBIULUI DINSPRE CALEA SURII MICI, STR. SALZBURG



(Fig.81 – Google maps - ora:14:36 - data: 10.06.2021)

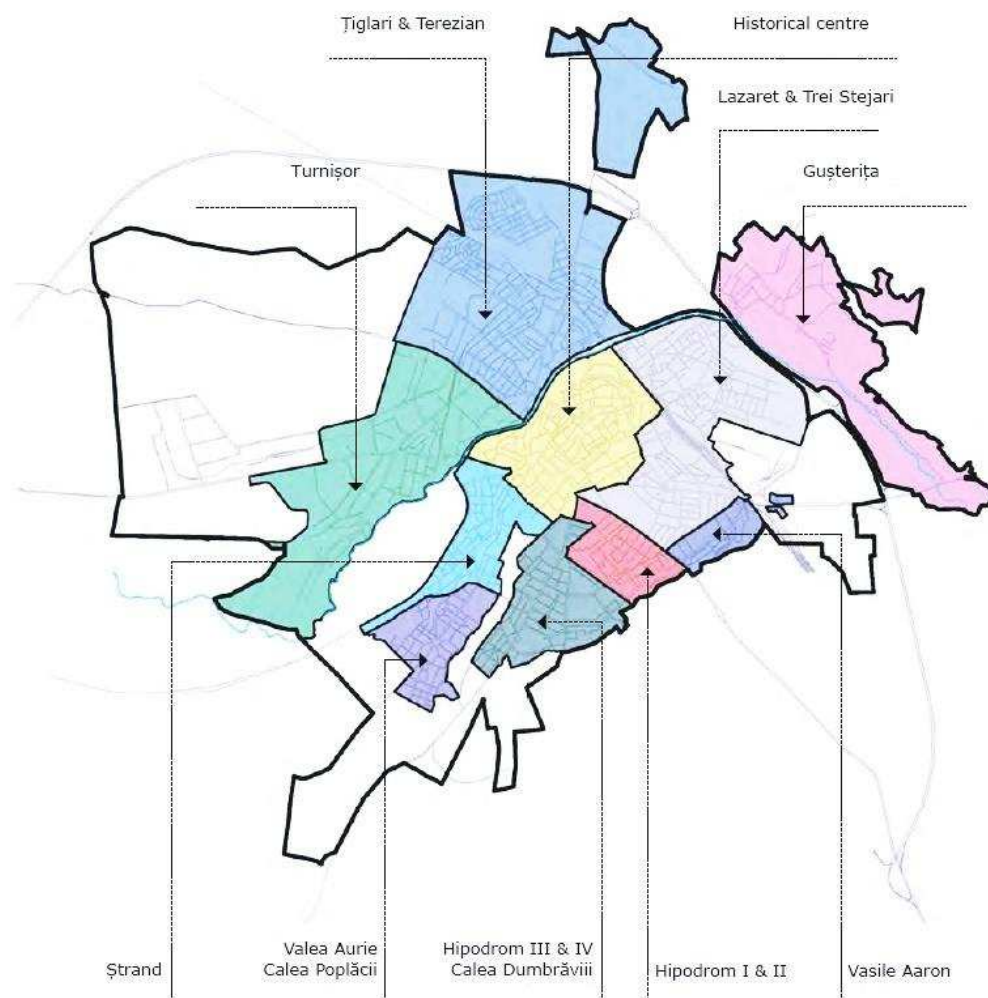
AMENAJARE EXISTENTA

- Strada reprezintă zona de graniță dintre UAT Municipiu Sibiu si UAT Comuna Cristian.
- Este legătură dintre Aeroportul Sibiu si Autostrada A1.
- Reprezintă ruta de acces la funcțiunile industriale din zona.
- Preia traficul de pe străzile Calea Surii Mici, Sos. Alba Iulia si străzile de acces in Zona Industrială Vest (str. Monaco, str. Lion).

RECOMANDARI

- Lărgirea strazii cu cel puțin o bandă, care sa funcționeze ca si zona de staționare pentru viraj stânga.
- Recalcularea necesităților de preluare a apelor pluviale in zona si soluționarea acestora prin canalizări pluviale in corpul carosabilului, astfel, putându-se largi zona cu o pista de biciclete pe doua sensuri.

STRAZI DE LEGATURA IN CARTIERE – NETRATATE IN CAPITOLELE ANTERIOARE

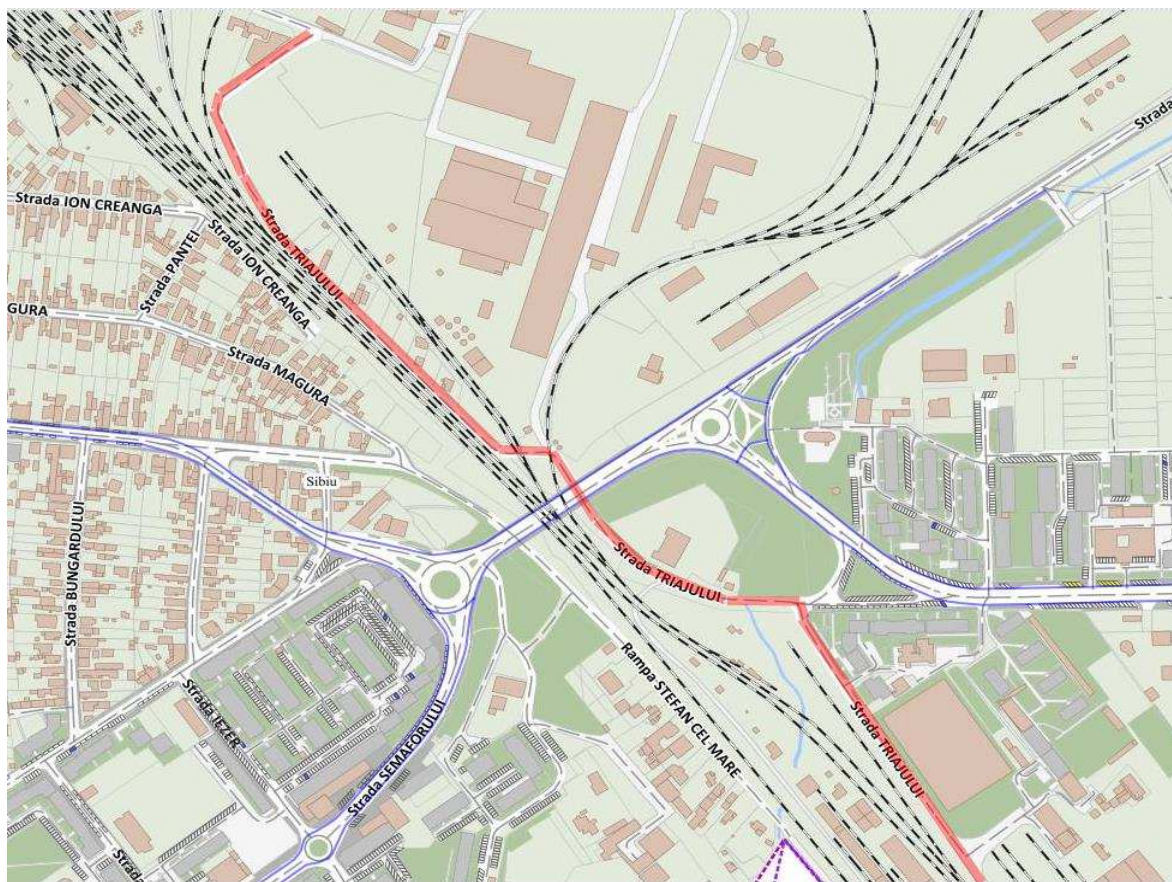


(Fig.82 - Harta cartiere Sibiu - <https://www.newconceptliving.ro>)

Interventiile asupra acestor străzi sau recomandările se pot face doar unitar si in funcție de decizii de schimbare a circulației pe toata zona municipiului. Ca urmare, in acest capitol, se vor prezenta străzile, fără a se mai include recomandările unitare.

A. BROSCARIE:

1. Strada Triajului



(Fig.83 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a, ce face legătură între strada Stefan cel Mare și strada Dorobanților.
- Strada cu sens unic pe toată lungimea ei, asfaltată dar neamenajată corespunzător pe anumite sectoare.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 5.00 m.

Trotuare:

- Strada dispune de trotuare doar pe segmentul de strada ce face legătură cu strada Stefan Cel Mare, trotuarele aici fiind de minim 1.50m.

Parcare:

- Se realizează pe spații special amenajate.

Spații verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spații verzi, sau spații verzi special amenajate.

B. CENTRU:

1. Strada 9 Mai



(Fig.84 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de interes local, aflata in centrul istoric al Orașului Sibiu.
- In prezent este cu sens unic, pe direcția strada Constituției -> strada Ocnei.
- Strada de categoria a IV-a, ce face legătură între Piața 1 Decembrie si Piața Dragoner.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

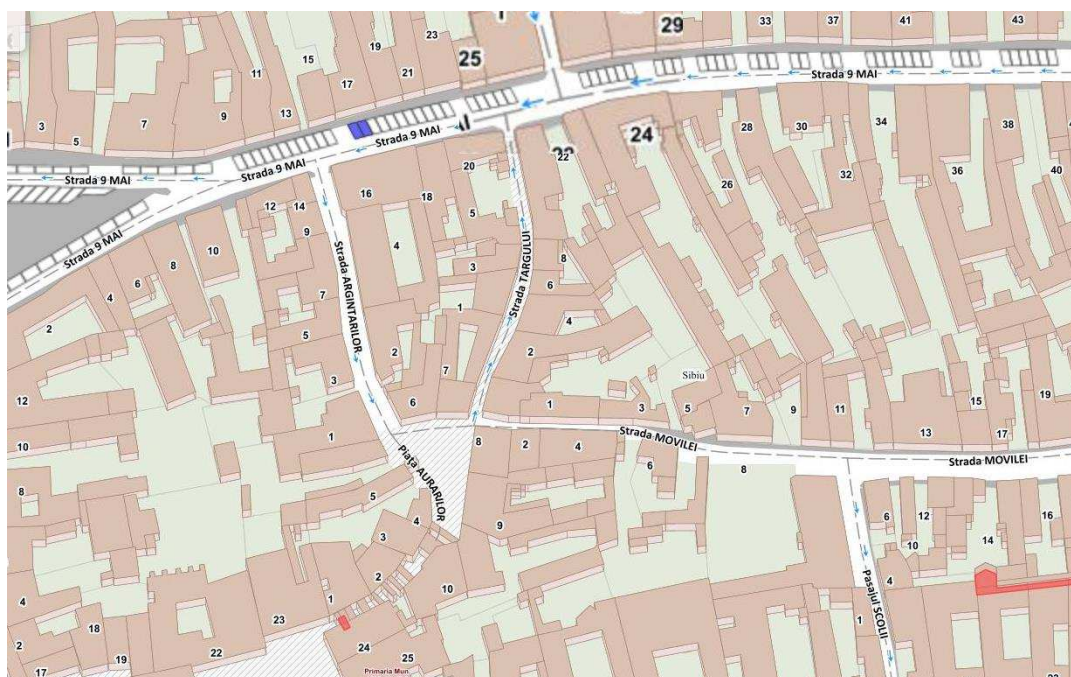
Parcare:

- Pe aceasta strada parcare este interzisa.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi amenajate in zonele unde lățimea amprizei acesteia a permis acest lucru.

2. Piața Aurarilor



(Fig.85 – hartă interactivă <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Piața Aurarilor face parte din zona centrala istorica a „Orașului Vechi”, fiind în momentul de fata loc de trecere dinspre Orașul de Sus spre Orașul de Jos.
- Prin Pasajul Aurarilor, pasaj care pornește de sub turnul casei din Piața Mica nr.24 se face legătura cu strada 9 Mai prin străzile Argintarilor si Târgului.
- Piața este pietonala.
- Nu este la fel de cunoscuta ca Piața Mare si ca Piața Mica din Sibiu, si se promovează prin diverse acțiuni, dar si prin încurajarea mediului privat, deschizându-se prima cafenea din interiorul piațetei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Piațeta este pavata cu piatra cubica.

Trotuare:

- Nu exista trotuare special amenajate si nici nu este nevoie – fiind pietonala.

Parcare:

- Deoarece Piața a devenit pietonala parcare in aceasta zona este interzisa, deși se găsesc mașini parcate aleatoriu.

Spatii verzi:

- Piața dispune de alveole cu spatii verzi special amenajate in zonele de preluare a denivelărilor importante.

3. Strada Avram Iancu/General Magheru



(Fig.86 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Legătură zona gării cu centru istoric prin strada General Magheru.
- Are amenajate locuri de parcare și trotuare, dar nu sunt amenajate piste de biciclete.
- Partea carosabilă este parțial asfaltată, parțial cu pavaj din piatră cubică naturală, cu lățimi cuprinse între 3.00m și 9.00m.
- Traficul aferent străzii este ușor spre mediu.
- Semnalizarea rutieră verticală și orizontală este adaptată cerințelor de trafic actual.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 4.00 m.

Trotuare:

- Trotuarele sunt amenajate, dar cu zone degradate în urma diverselor lucrări de intervenții la rețelele existente.

Parcare:

- Se realizează pe spații special amenajate, parcare făcându-se lateral pe partea stânga a strazii cum vîi dinspre gara.

Spații verzi:

- Strada dispune de alveole cu spații verzi.

4. Strada Nicolae Bălcescu



(Fig.87 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de importanta locala, aflata in centru istoric al orașului ce face legătură între Piața Mare și Piața Unirii și este exclusiv pietonala, cu un culoar de acces auto pentru transporturi speciale sau acces riverani.
- Casele sunt situate cu latura scurtă spre stradă, accesul fiind asigurat prin porți masive și coridoare boltite, care duc la curți interioare, închise pe toate laturile.
- În prezent, strada este comercială – pietonală, mărginită de clădiri impresionante în stil renascentist ce leagă Piața Mare de Piața Unirii.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 4.00m;
- Amenajata cu pavaj din calupuri de piatra naturala.

Trotuare:

- Lățime minima 4.00 m;
- Amenajate cu placi de granit.

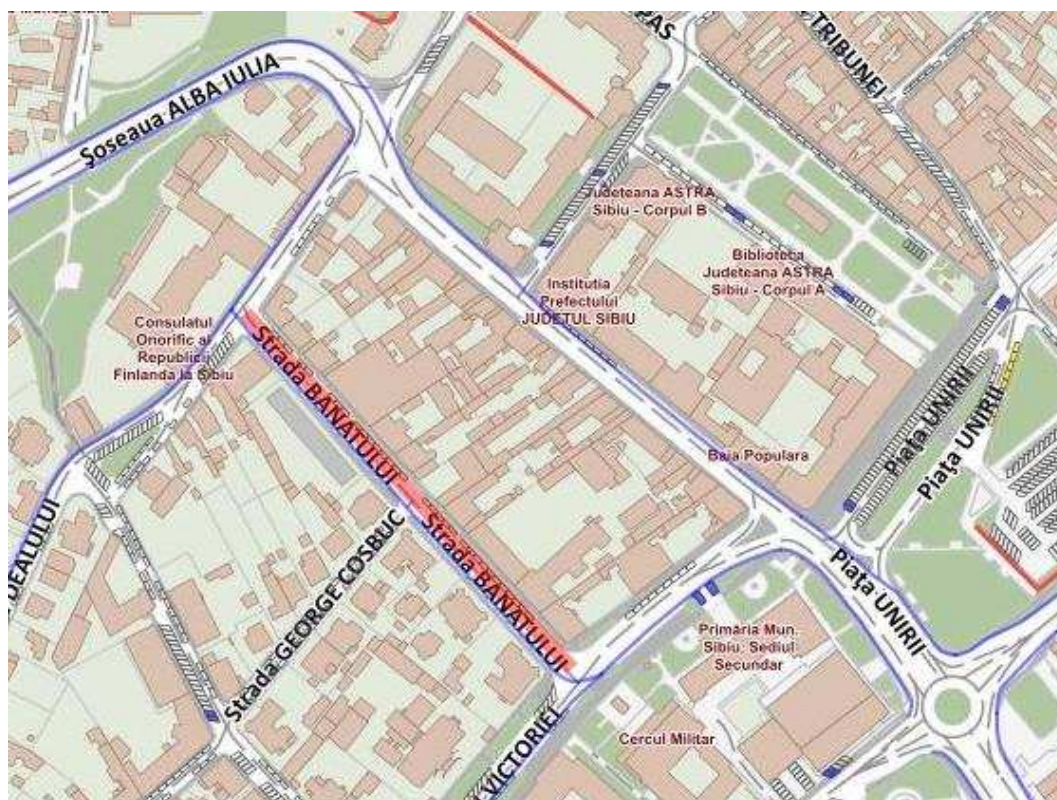
Parcare:

- Pe aceasta zona nu exista locuri de parcare, fiind interzisa.

Spatii verzi:

- Prezentate prin alveole cu spatii verzi;
- Acestea sunt completate vara de amenajările florale ale teraselor.

5. Strada Banatului



(Fig.88 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada colectoare, cu sens unic ce face legătură între strada Alba Iulia și Bulevardul Victoriei.
- Împreună cu Strada Șaguna formează un inel.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00 m;
- Dispune de piste de biciclete marcate pe partea carosabilă.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

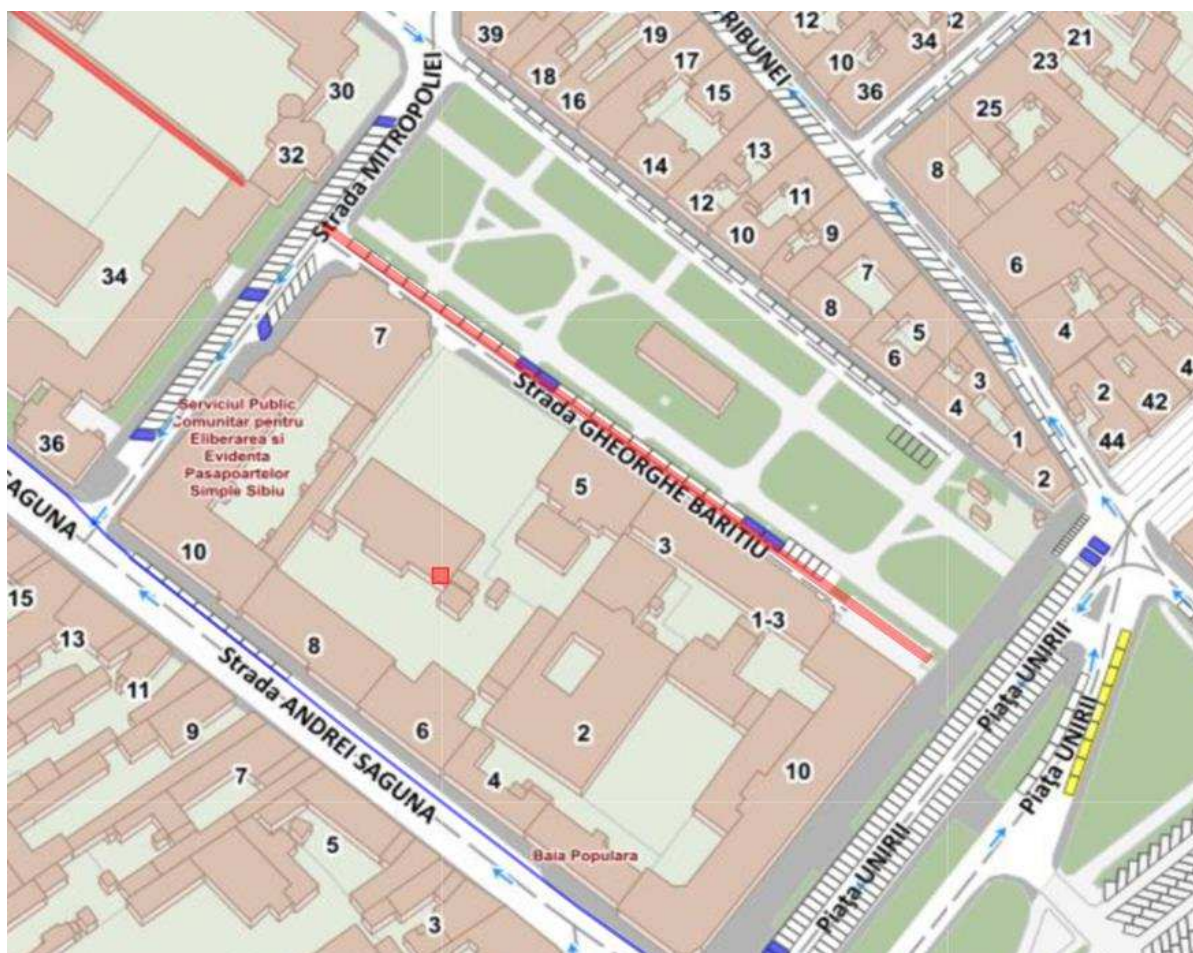
Parcare:

- Locuri marcate lateral pe partea stângă a strazii.

Spații verzi:

- Alveole cu spații verzi.

6. Strada Gheorghe Baritiu



(Fig.89 – hartă interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de interes local folosita ca acces la Spitalul Clinic de Pediatrie Sibiu.
- Accesul se face din strada Mitropoliei.
- Este înfundata in Piața Unirii.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 4.00m.

Trotuare:

- Se regăsește pe partea dreapta si este de minim 1.50m.

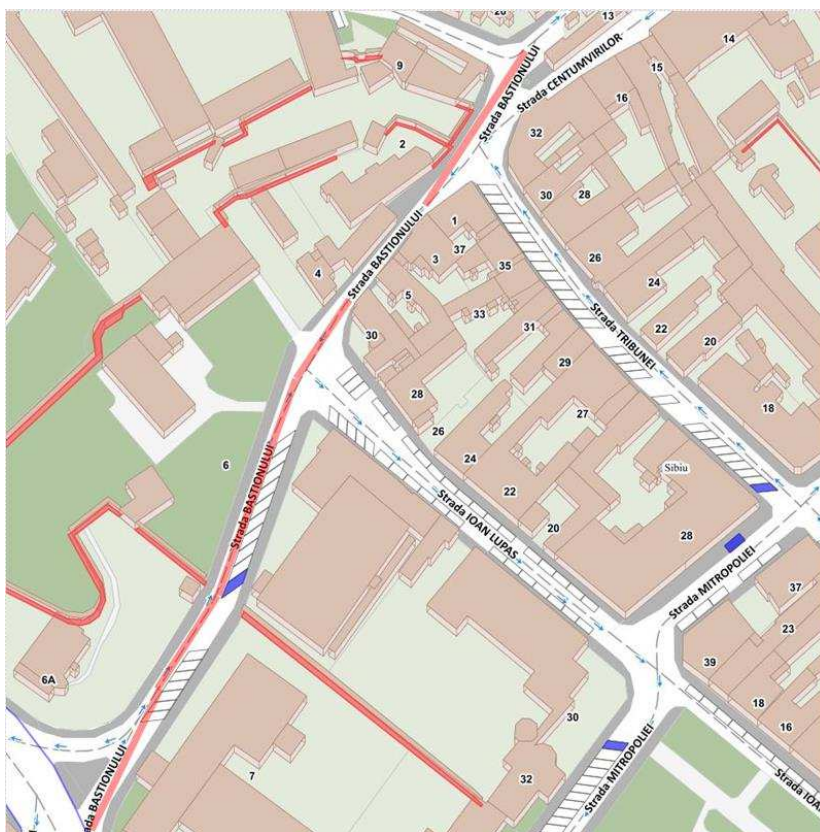
Parcare:

- Se face lateral, pe partea stânga a strazii.

Spatii verzi:

- Alveole cu spatii verzi.

7. Strada Bastionului



(Fig.90 – hartă interactivă <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Formată în anul 1903 după demolarea zidului care leagă fostul bastion Soldisch de Poarta Cisdădiei, în momentul de față strada face parte din centrul istoric al orașului Sibiu.
- Are sens unic pe următoarele direcții:
 - str. Andrei Șaguna - > Strada Ion Lupas;
 - străzile Piața Armelor / Centumvirilor - > strada Ion Lupas
- Categoria a-IV-a, de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și la servicii curente sau ocazionale spre centrul orașului.
- Necesită o altfel de amenajare pentru facilitarea predării/preluării elevilor din zonă; Traficul generat de această acțiune este principal la orele de vârf.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 4.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m.

Parcare:

- Se realizează la 45° pe partea dreaptă.

Spații verzi:

- Alveole cu spații verzi.

8. Strada Zaharia Boiu



(Fig.91 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este cu sens unic pe direcția de mers str. Justiției - str. Rennes și cu dublu sens pe direcția de mers str. Justiției – str. Emil Cioran.
- Fiind o stradă din zona centrală a orașului și aflându-se în apropierea unor instituții de învățământ strada dispune de locuri de parcare pe toată lungimea ei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 4.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

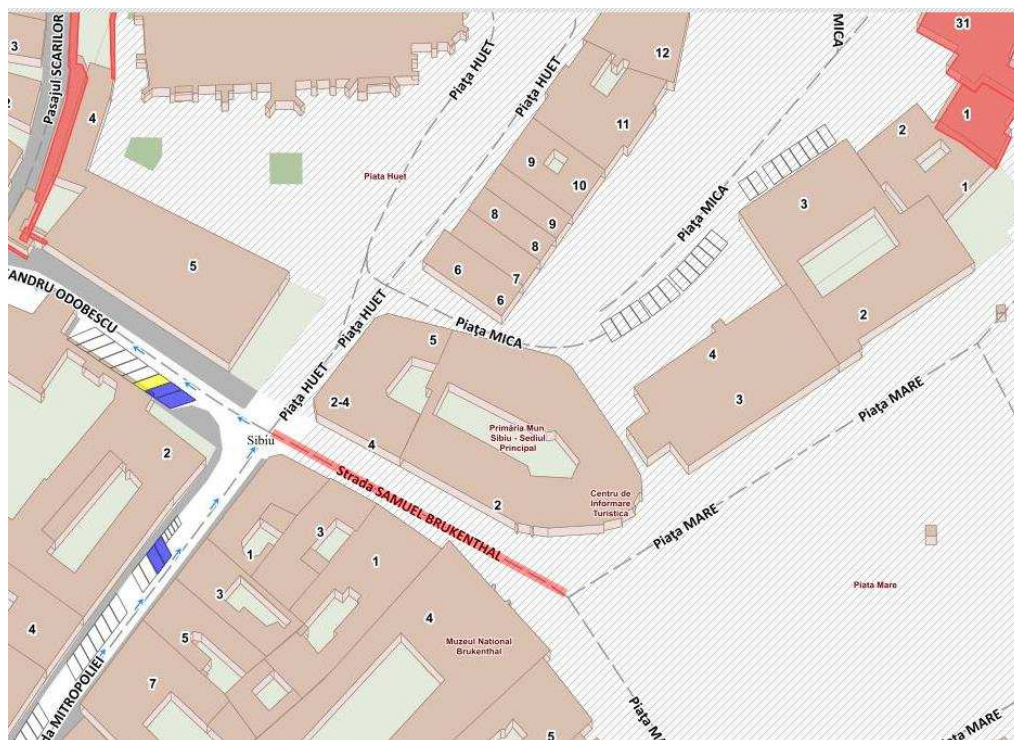
Parcare:

- Laterale, pe ambele părți ale carosabilului.

Spații verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi.

9. Strada Samuel Brukental



(Fig.92 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- „Aflată în centru istoric al orașului Sibiu, datează din anul 1947”¹ până la aceasta dată, făcând parte din Piața Mare.
- Strada de folosință locală, în momentul de față fiind pietonală accesul autovehiculelor făcându-se doar pe baza de cartela.
- Strada are legătură directă cu str. Mitropoliei și deschidere în Piața Mare a orașului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 14.00m, fiind cu acces auto restricționat.

Trotuare:

- Strada nu dispune de trotuare, dar este pietonală.

Parcare:

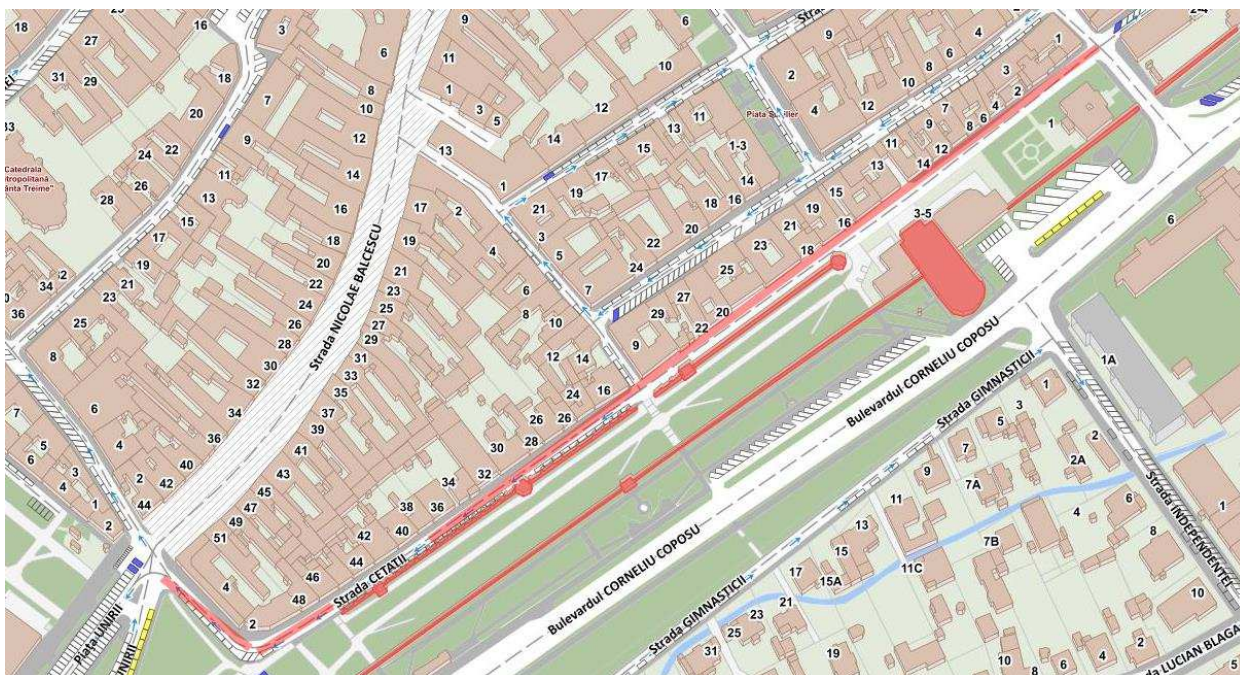
- Parcarea este interzisă.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi.

¹ <https://patrimoniul.sibiu.ro/strazi/brukenthal>

10. Strada Cetății



(Fig.93 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- „A fost construită în perioada medievală, ca drum de legătură între turnurile de apărare ale orașului din această zonă, deserving astfel zidul de apărare construit între secolele XIII și XIV, care aparține celei de-a treia incinte de fortificații a orașului.”²
- In prezent, strada Cetății este parțial pietonala, din str. Gheorghe Lazar pana la strada Alexandru Papiu Ilarian.
- Cu intrarea din str. Papiu Ilarian pana la Strada Tribunei strada este cu sens unic pe toata lungimea ei, cu parcare laterala pe partea stânga si trotuar pe partea dreapta.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Zona dintre strada Gheorghe Lazar si Papiu Ilarian este pietonala;
- Sunt de minim 1.50m.

Parcare:

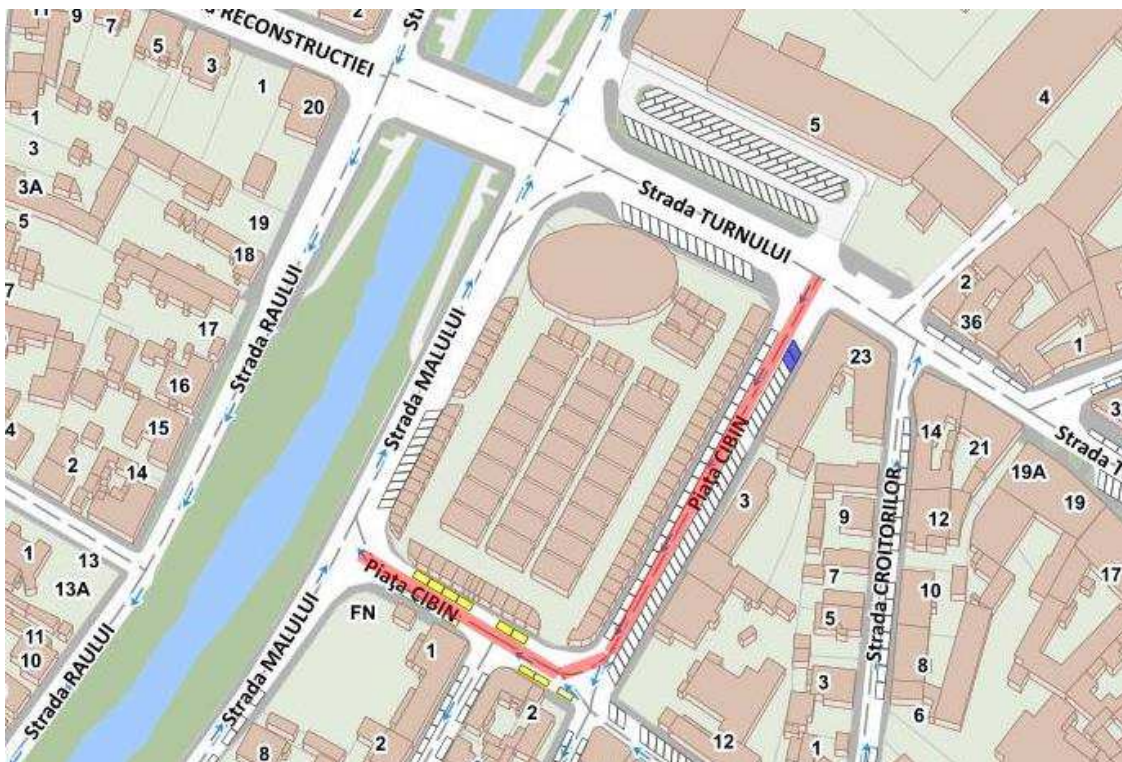
- Pe o singura parte a strazii, longitudinale.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spatii verzi, având ghivece din piatra, dar este amplasata lângă taluzul zidului vechi.

² <https://www.cjsibiu.ro/polul-urban-sibiu/strada-cetatii/>

11. Piața Cibin



(Fig.94 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a – de folosința locală, care deservește zona de piață a localității.
- În momentul de față strada are sens unic, cu acces de pe strada Turnului și cu ieșire pe strada Malului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m, dar reduse pe partea dreaptă datorită amplasării chioșcurilor.

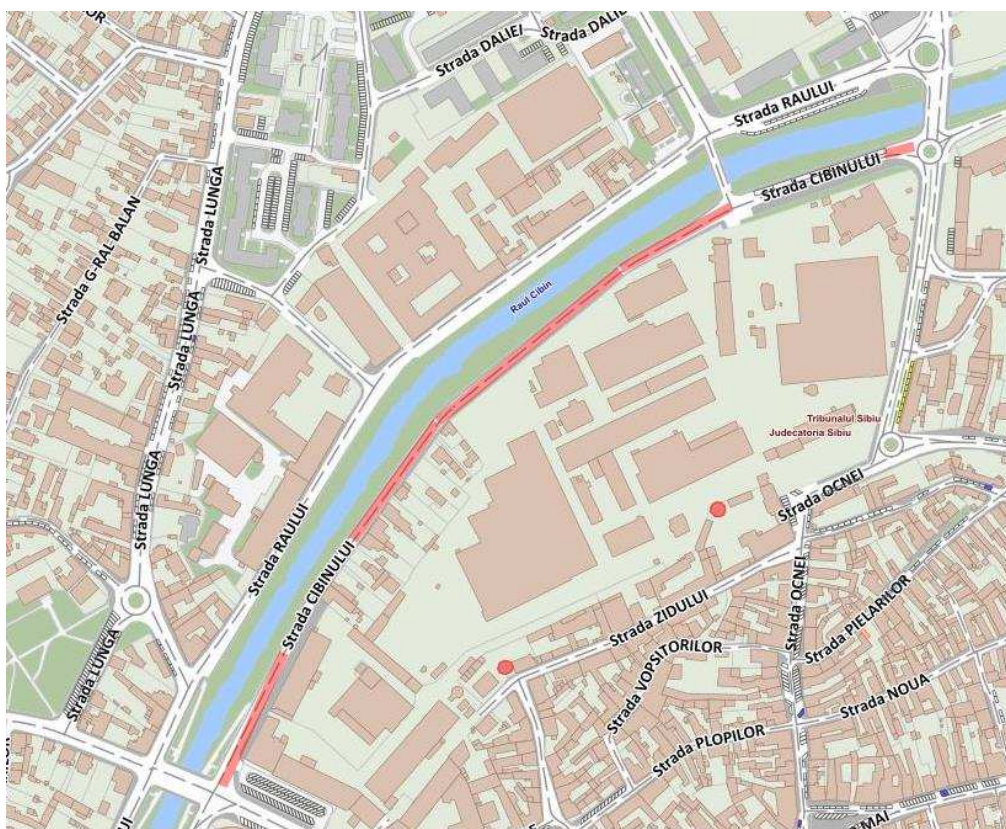
Parcare:

- Laterale și înclinate la 3-60 grade;
- Amplasată pe ambele părți ale carosabilului.

Spații verzi:

- Alveole cu spații verzi.

12. Strada Cîbinului



(Fig.94 – hartă interactivă <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Are sens unic, pe direcția spre str. Târgu Fanului, aflată pe malul drept al Râului Cîbin.
- Dispune de benzi de direcționare în zonele de intersecție.
- Este amenajată cu 2 benzi pe direcție, însă una dintre ele este mereu obturată de autoturismele staționate de-a lungul străzii.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

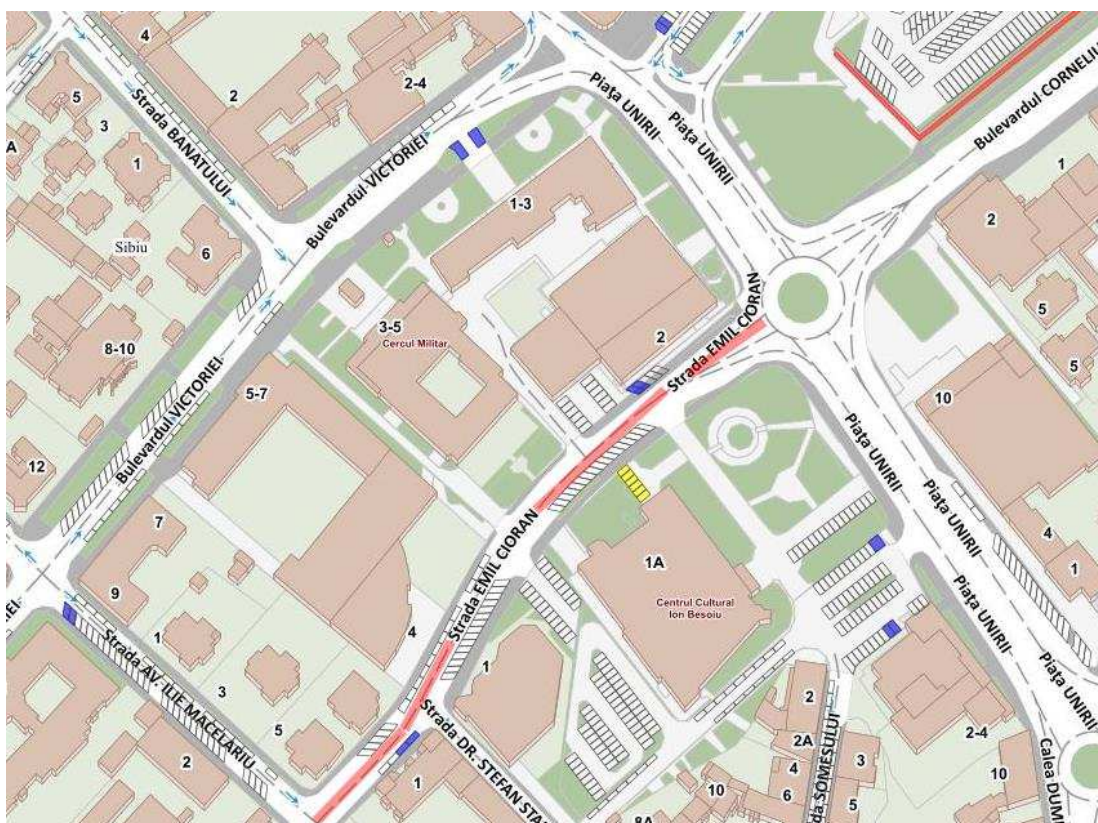
Parcare:

- Dispune de locuri marcate pentru parcare, dar staționarea se face și pe zonele nemarcate, de-a lungul străzii.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi, dar este amenajată pe malul Râului Cîbin, care are plantații de salcie pe taluzul existent.

13. Strada Emil Cioran



(Fig.95 – hartă interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Are categoria a-III-a, fiind strada colectoare.
- Este amenajată cu dublu sens.
- Reprezintă un acces important la zonele de învățământ și comerț (școală generală, învățământ superior, bănci, restaurante și alte servicii din zonă).

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 2.00m.

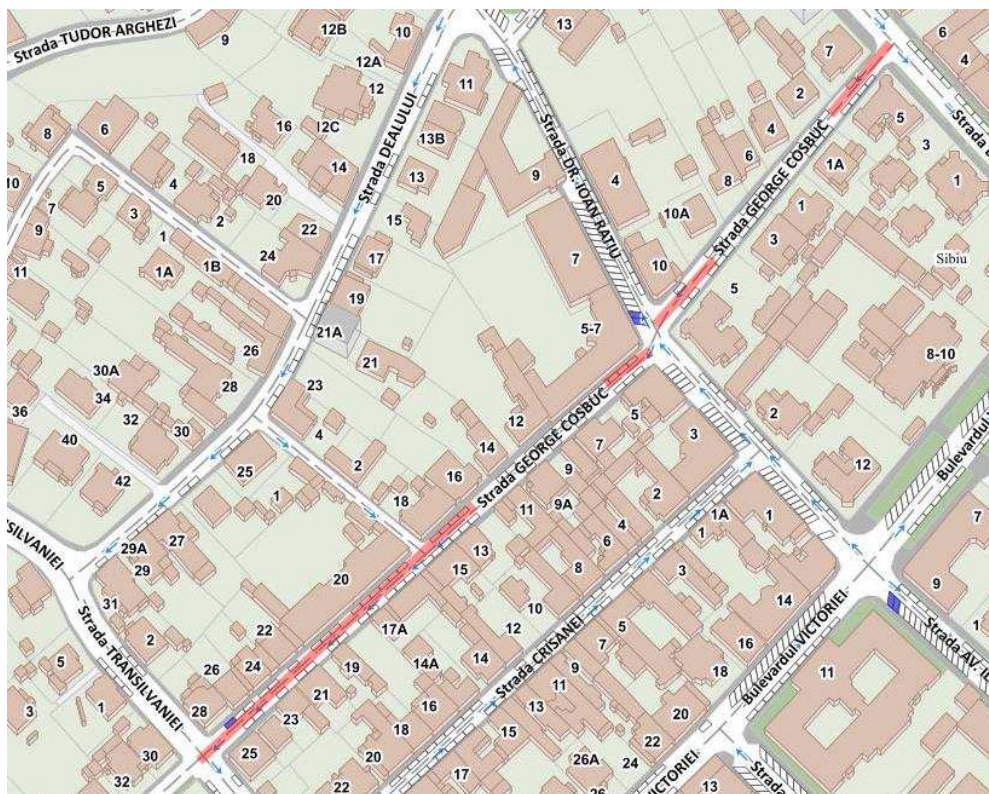
Parcare:

- Se realizează pe ambele părți ale strazii, laterale sau în unghi;
- Există parcuri amenajate în zona instituțiilor (Facultatea de Inginerie, Centru Cultural Ion Besoiu).

Spații verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi, dar în zona Casei de Cultură se regăsesc parcuri și zone verzi amenajate.

14. Strada George Cosbuc



(Fig.96 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a- III-a colectoare, cu sens unic, care preia fluxul de trafic de pe str. Doctor Ion Rațiu și îl partajează pe strada Transilvaniei.
- Are o singură bandă de circulație și dispune de parcuri laterale pe ambele părți ale străzii.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50 m.

Trotuare:

- Sunt minim 1.50 permițând o bună desfășurare a traficului pietonal.

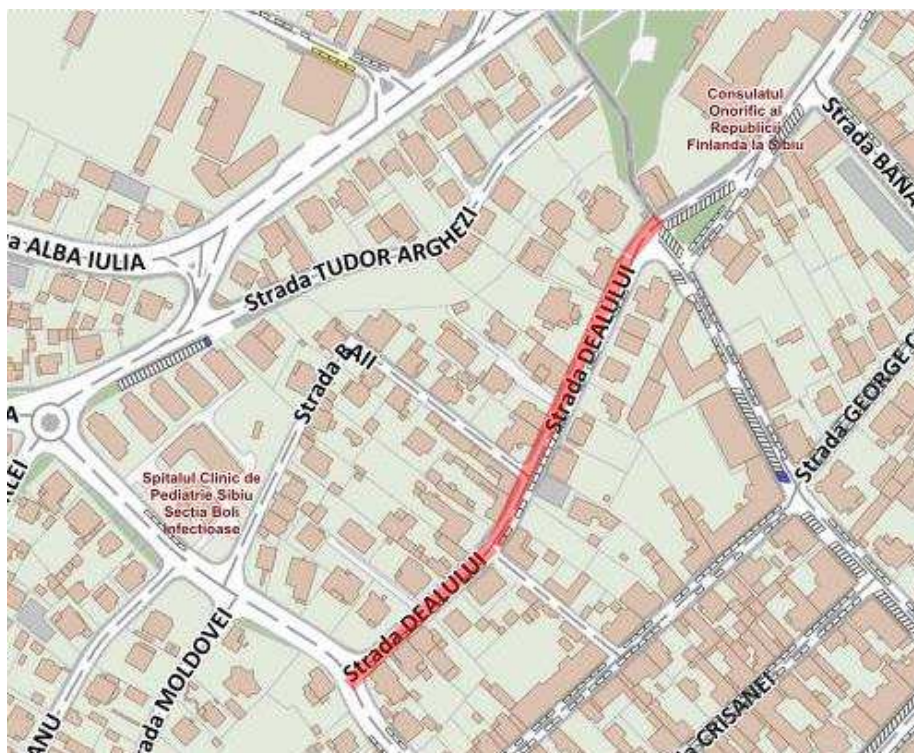
Parcare:

- Amenajate lateral pe ambele părți ale carosabilului.

Spații verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi.

15. Strada Dealului



(Fig.97 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-III-a, colectoare cu sens unic si cu una / doua benzi de circulație pe sens.
- Traficul in orele de vârf este suplimentar încărcat de manevrele întreprinse pentru a se lasă/prelua elevii la instituțiile de învățământ. O schimbare in amenajarea strazii Bastionului, împreuna cu supravegherea aferenta in aceasta zona, ar putea îmbunătății semnificativ situația.
- Blocajele in zona sunt o preluare in cascada a celor de la intersecția de tip girație din Piața Unirii, la orele de vârf.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 4.00 – o singura banda, respectiv 7.00m in zona cu 2 benzi.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

Parcare:

- Se realizează pe spatii special amenajate.

Spatii verzi:

- Dispune parțial de alveole cu spatii verzi.

16. Strada Faurului



(Fig.98 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu sens unic, ce face legătura între strada Turnului și str. Ocnei.
- Amenajată cu îmbrăcămintă asfaltică pe zona de rulare și cu piatră cubică în laterale, inclusiv în rigolele carosabile.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50 m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

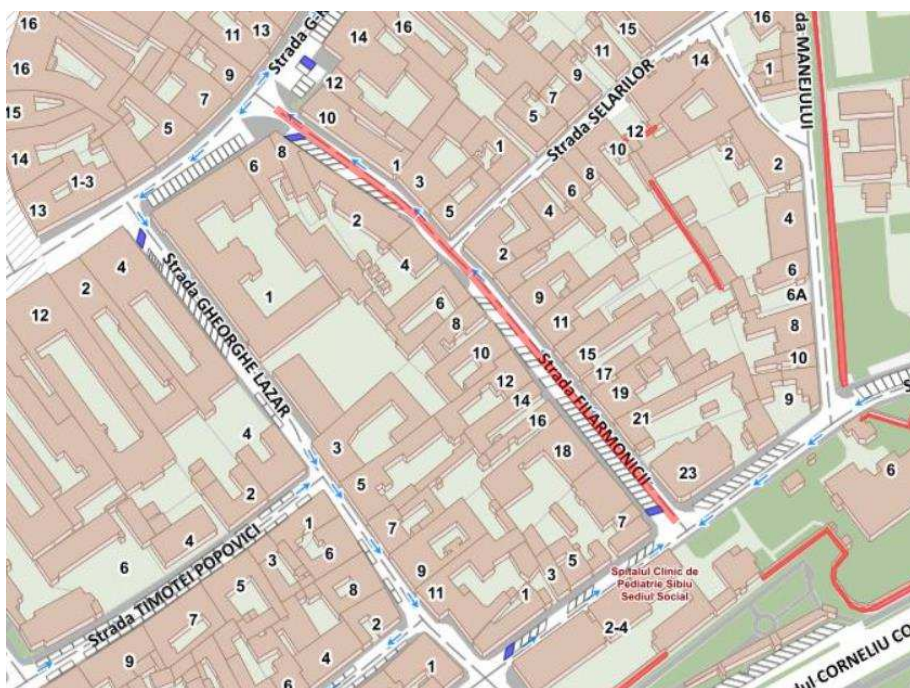
Parcare:

- Laterale și în unghi;
- Amenajate pe piatră cubică din piatră naturală.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spații verzi.

17. Strada Filarmonici



(Fig.99 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada aflata in centrul istoric al oraşului, cu sens unic pe direcţia de mers Pompeiu Onofreiu -> str. General Magheru.
- Pe toata lungimea, strada dispune de locuri de parcare la 45° pe partea stânga a strazii.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

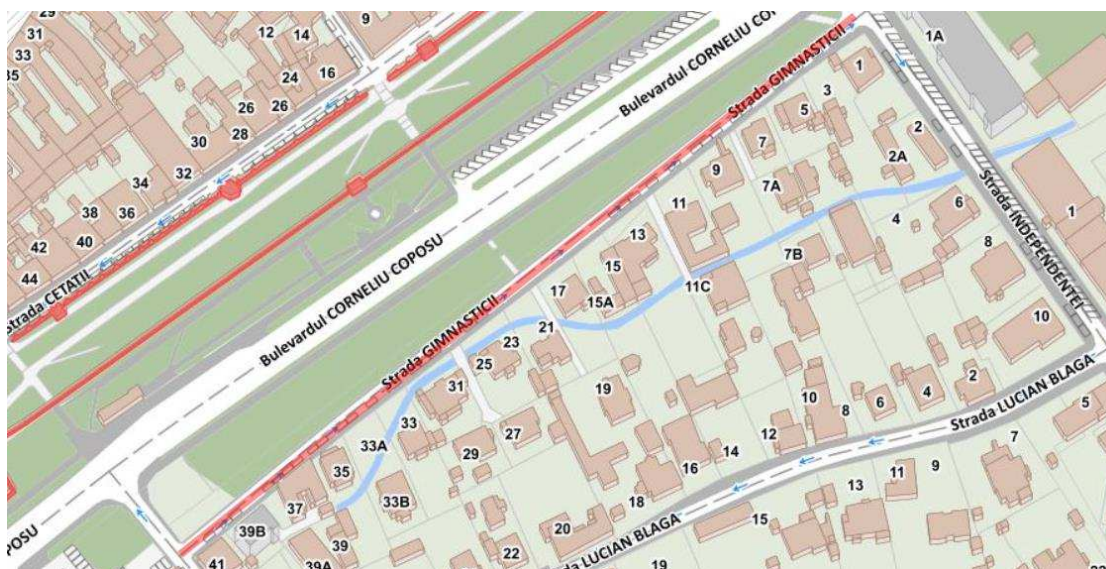
Parcare:

- Pe partea stânga a strazii, amenajate in unghi.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spatii verzi.

18. Strada Gimnasticii



(Fig.100 – hați interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este o strada cu sens unic, pe direcția de mers spre str. Berăriei. Are o bandă de circulație pe sens de 3.50 și parcare laterală pe partea stânga a străzii.
- Strada de categoria a -IV-a de folosință locală, care asigură accesul la zona de locuit și parc.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

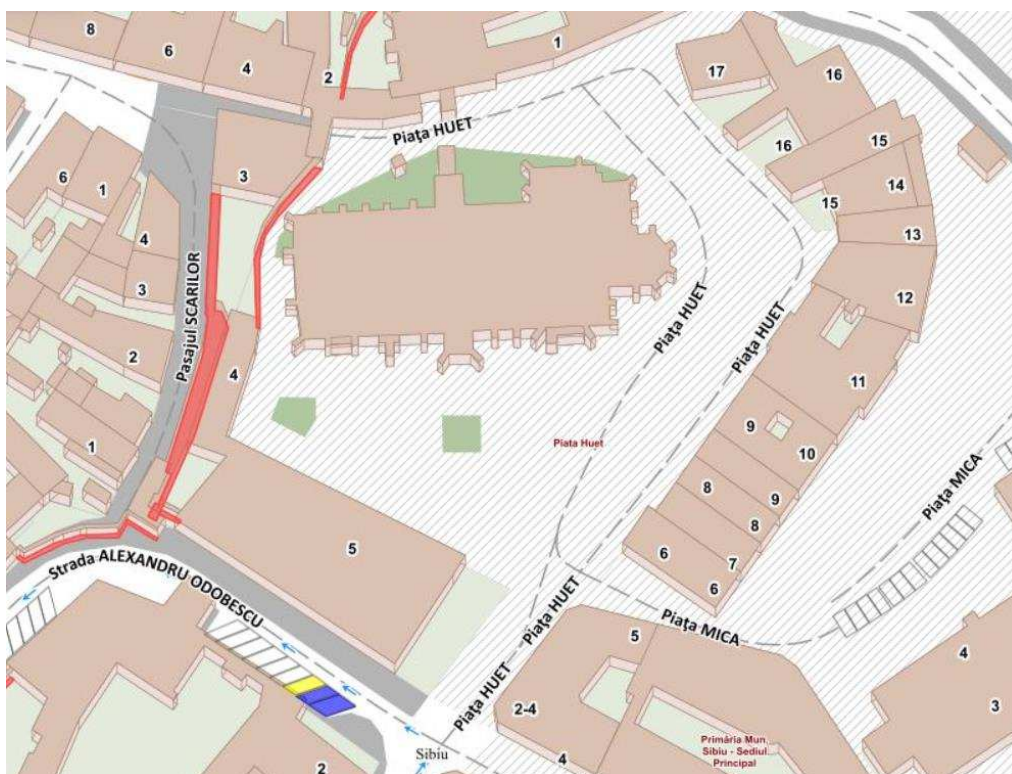
Parcare:

- Se realizează lateral pe partea stânga a drumului.

Spații verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi, aceasta fiind amplasată lângă Parcul Corneliu Coposu, având taluzul din partea dreaptă amenajat cu spațiu verde.

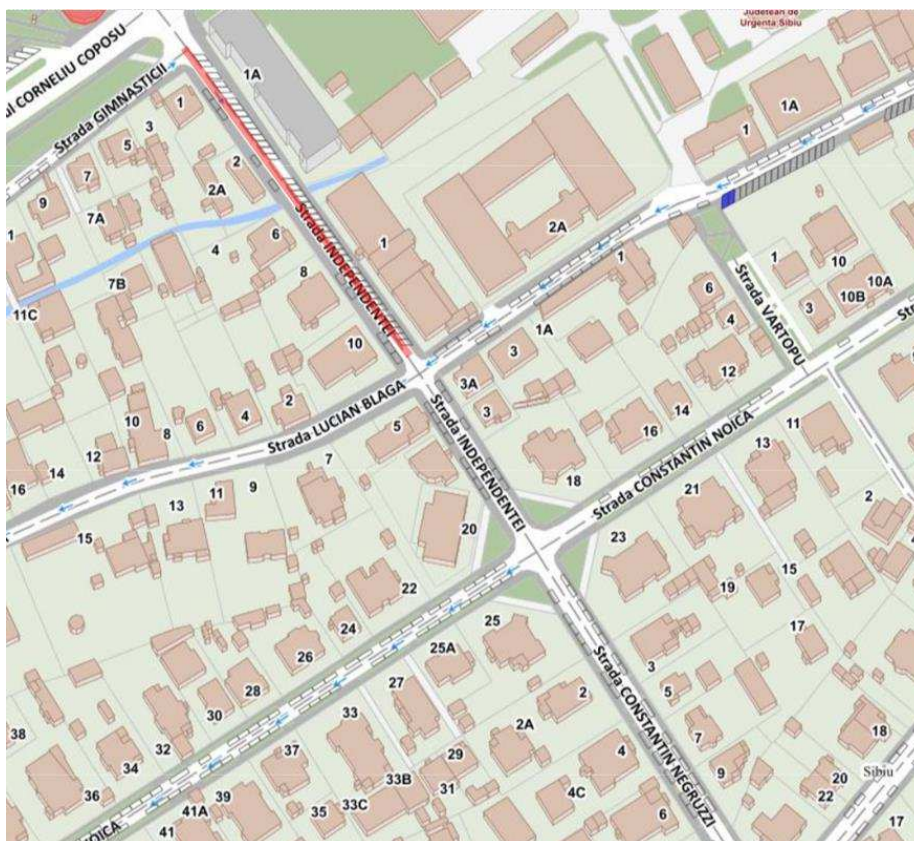
19. Piața Huet



(Fig.101 – hați interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- **Piața Huet** face parte din centrul istoric al orașului Sibiu toate clădirile ce o înconjoară fiind declarate monumente istorice.
- Piața a apărut în urma formării traseului primei incinte fortificate a orașului. Această incintă există încă de la sfârșitul secolului al II-lea, iar piața a fost creată la scurt timp după traseu.
- În momentul de față aceasta funcționează ca zonă pietonală și de recreere pentru locuitorii orașului, accesul autovehiculelor fiind interzis cu excepția riveranilor.
- Piața dispune de un ambient vizual plăcut pietonilor ce continuă spații verzi și mobilier urban.
- Este amenajată cu piatră cubică și lespezi de piatră care indică fostele amplasamente ale vechilor clădiri.

20. Strada Independentei



(Fig.102 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de folosință locală, care asigură accesul la zona de locuință și servicii curente sau ocazionale, de categoria a-IV-a.
- Este cu sens unic, pe direcția spre str. Constantin Negruzzi. Are o bandă de circulație, și parcuri la 45° pe partea stângă a acesteia.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

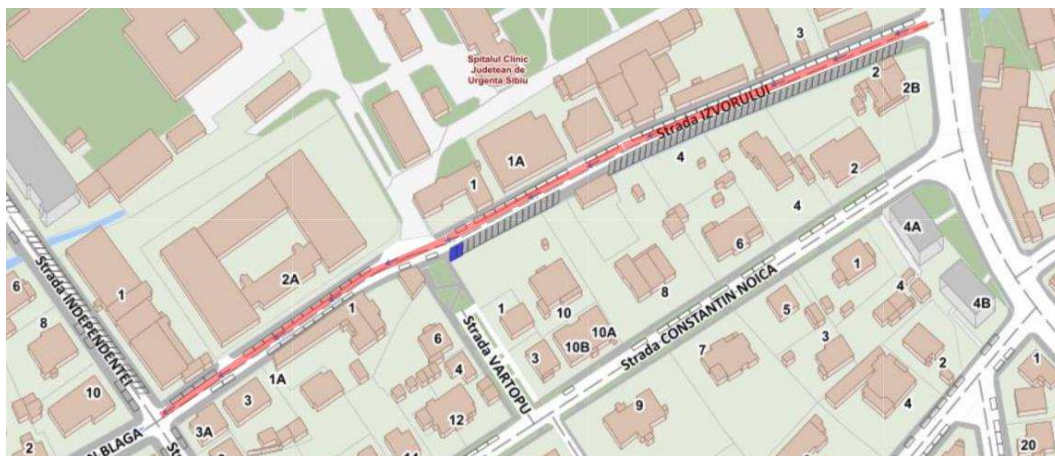
Parcare:

- Amenajate în unghi la 45°, parțial pe strada parțial pe trotuar.

Spații verzi:

- Alveole cu spații verzi.

21. Strada Izvorului



(Fig.103 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu sens unic pe direcția înainte spre Lucian Blaga și apoi intersecția acesteia cu str. Independenței.
- Strada de categoria a- III-a, intens circulată, datorită poziționării Spitalului Clinic Județean de Urgență Sibiu, a facultății de medicină, a spitalului Poliano, zona comerț.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

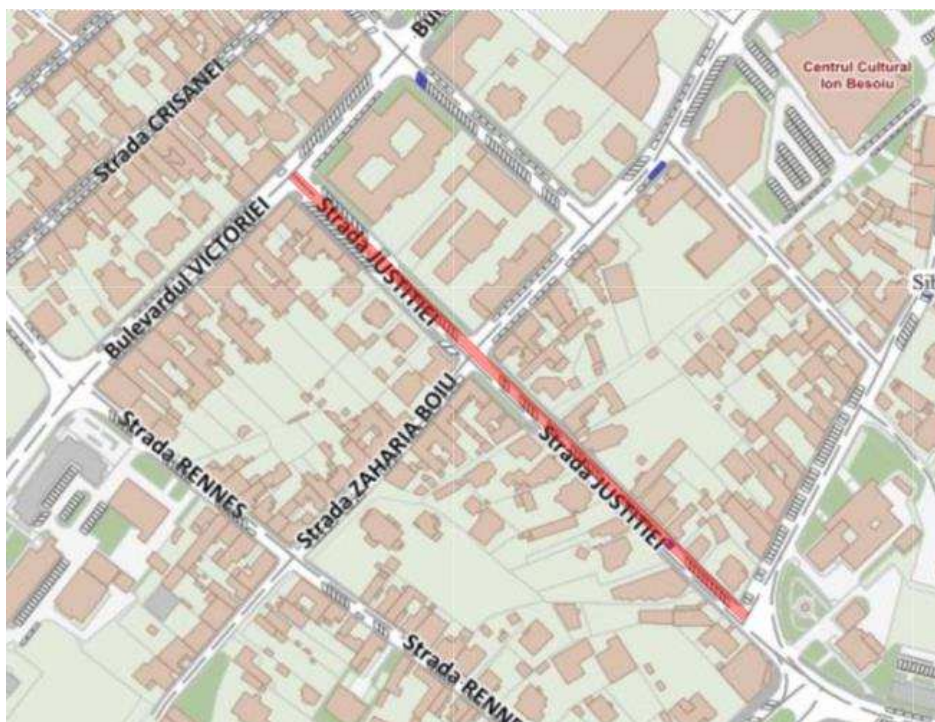
Parcare:

- Amplasată pe ambele părți ale carosabilului, laterale și în unghi.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole sau spații verzi.

22. Strada Justitiei



(Fig.104 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-VI-a, aflata in zona centrala a oraşului care preia traficul de pe străzile Mihail V. Lomonosov, Someşului si str. Zaharia Boiu (la dreapta).
- Strada cu sens unic pe toata lungimea ei, cu ieşire in Bulevardul Victoriei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

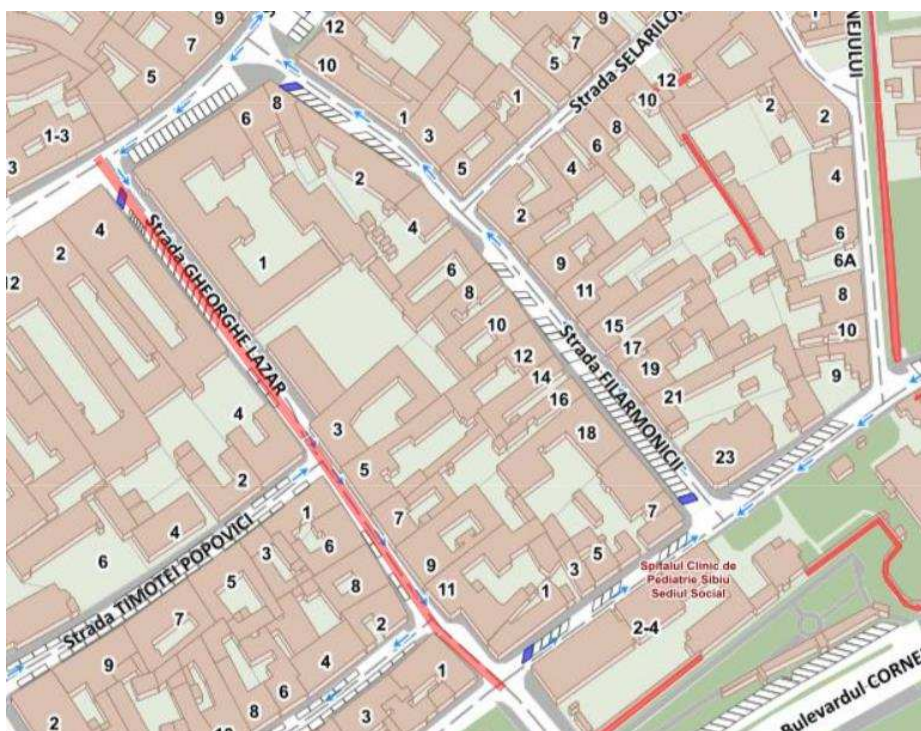
Parcare:

- Laterale, pe ambele părți ale carosabilului.

Spatii verzi:

- Alveole cu spatii verzi.

23. Strada Gheorghe Lazar



(Fig.105 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-VI-a, cu sens unic, cu acces din str. General Magheru si str. Timotei Popovici si ieșire in Bulevardul Victoriei.
- Strada asigura accesul la zona de servicii si locuințe, are parcare pe partea carosabila la 45° si spatii pietonale.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt înguste si chiar foarte mici (<90cm) in zonele de racorduri si intersecții.

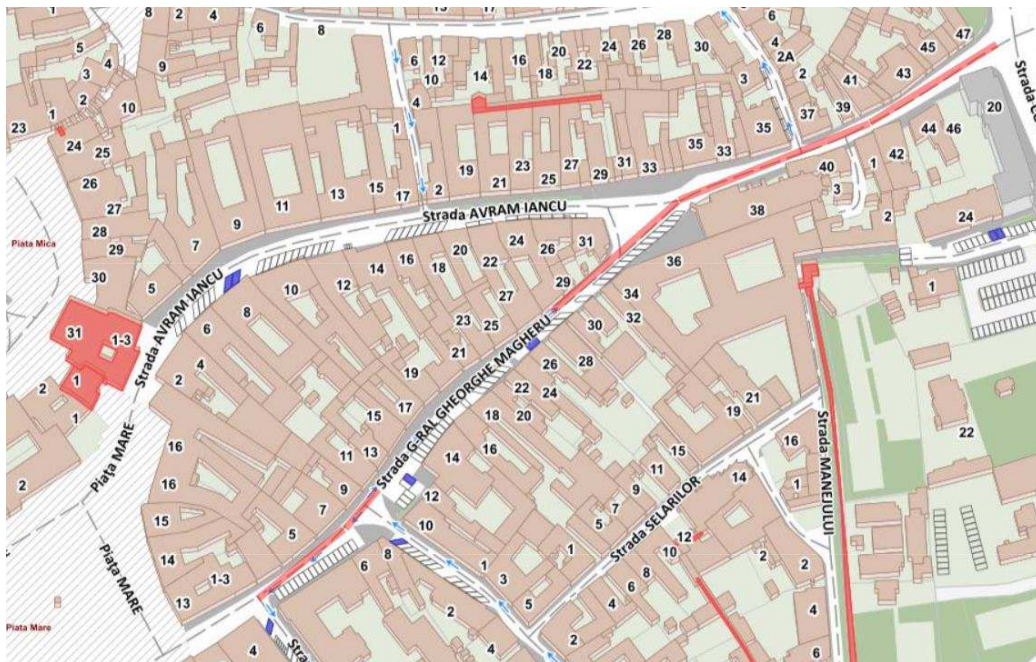
Parcare:

- Laterale si in unghi, amenajate pe o singura parte a carosabilului.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole sau spatii verzi.

24. Strada G-ral Gheorghe Magheru



(Fig.106 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada importanta din centrul istoric ce are legătura directă cu Piața Mare din Sibiu și zona Gării.
- În prezent strada are sens unic:
 - Strada Filarmonei -> str. Avram Iancu;
 - Strada Filarmonei -> Piața Mare;
- Și dublu sens pe sectorul Avram Iancu -> Constituției.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

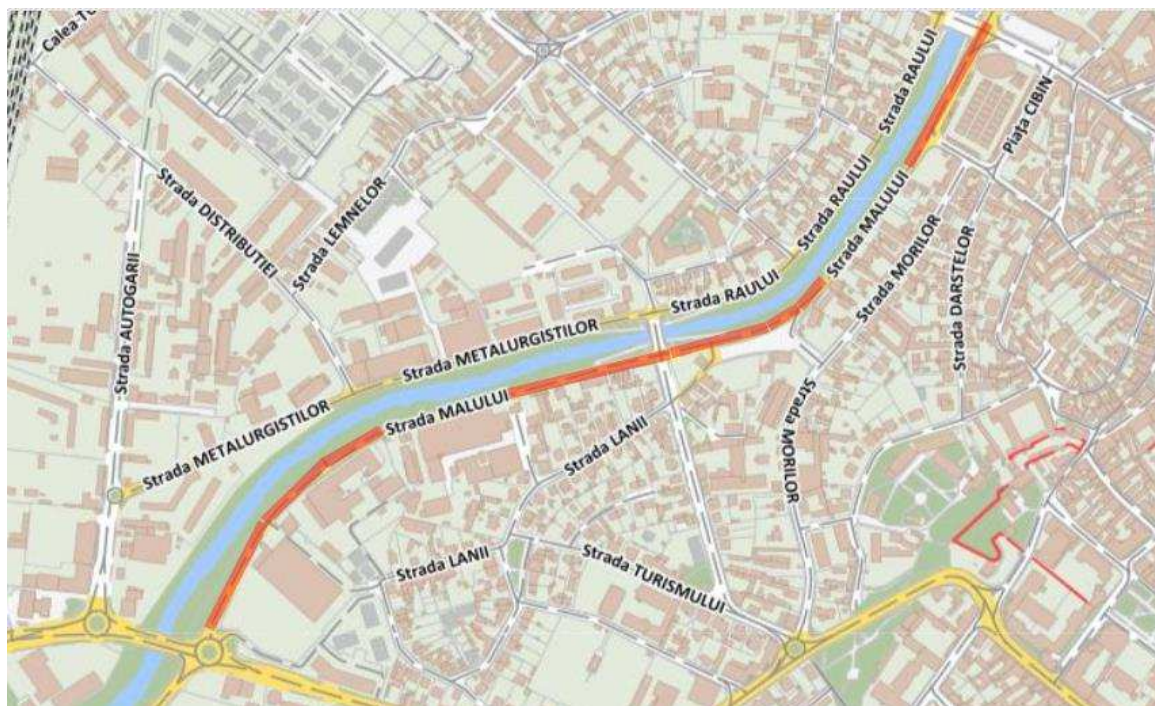
Parcare:

- Laterale și în unghi, amenajate pe o singură parte a carosabilului.

Spații verzi:

- Alveole cu spații verzi.

25. Strada Malului



(Fig.107 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este o artera de circulație cu sens unic pe direcția înainte, spre str. Tg. Fanului și Rușciorului.
- Se afla pe malul drept al Râului Cibin și are două benzi de circulație.
- În zona intersecției lângă Piața Cibin, prima bandă este ocupată de parcări la 45°.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00 m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

Parcare:

- Are zona de parcuri special amenajate, dar se staționează și pe prima bandă de circulație.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spații verzi special amenajate, dar are în partea stânga taluzul Râului Cibin.

26. Strada Mitropoliei



(Fig.108 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- In prezent, strada Mitropoliei este una din cele mai vechi si vizitate strazii ale orașului Sibiu, fiind acces direct la Mitropolia Transilvaniei „Sfânta Treime”.
- Amplasata in centrul istoric si oferind acces la locuințe si servicii curente, strada este in continua tranzitare, atât de locuitorii zonei cat si de turiști.
- Are sens unic pe direcția de mers str. Tribunei – str. Alexandru Odobescu.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 4.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.5m.

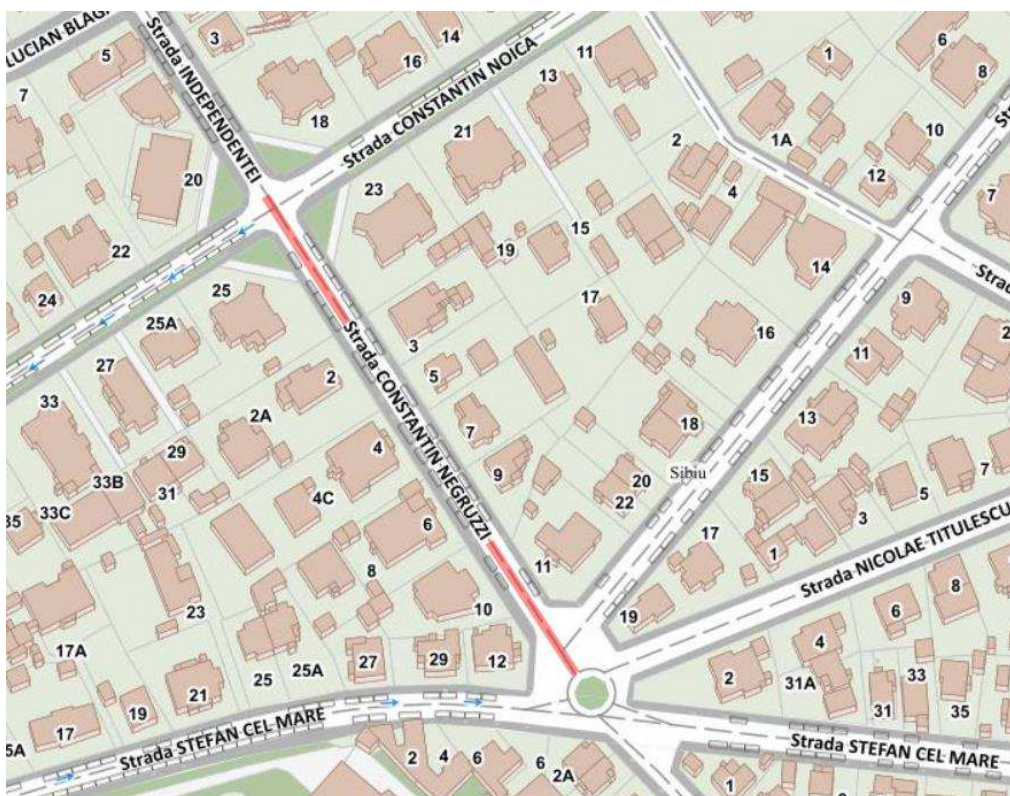
Parcare:

- Amplasate pe o parte a carosabilului, longitudinal si in unghi de 45°.

Spatii verzi:

- Alveole cu spatii verzi.

27. Strada Constantin Negruzzi



(Fig.109 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu dublu sens, cu acces de pe străzile Stefan Cel Mare, Nicolae Titulescu, Hegel, Independentei si str. Constantin Noica.
- Strada de categoria a-IV-a de folosința locala care asigura accesul la zonele de locuit si servicii ocazionale.
- Zona are un trafic mediu si nu întâmpina impedimente in orele de vârf, strada funcționând facil.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 7.00 m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

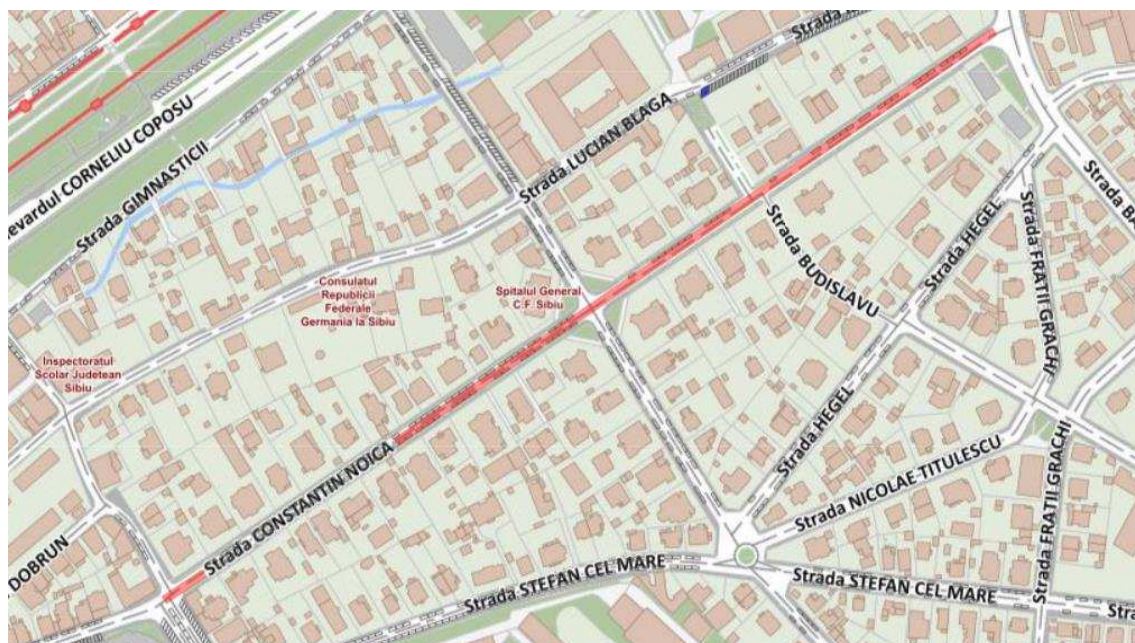
Parcare:

- Amenajate lateral, parțial pe partea carosabila, parțial pe trotuar.

Spatii verzi:

- Alveole cu spatii verzi.

28. Strada Constantin Noica



(Fig.110 – hați interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a- IV-a, de folosința locală din centrul istoric al orașului, care asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale.
- Strada are un trafic redus, cu acces din str. Balea, Costache Negruzzi Independentei și Bulevardul General Vasile Milea.
- Strada are dublu sens din capătul Bulevardul General Vasile Milea până la intersecția cu str. Berăriei, sens unic de la str. Berăriei până la intersecția cu străzile Independentei și Constantin Negruzzi și dublu sens până la intersectarea cu Strada Balea.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 6.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

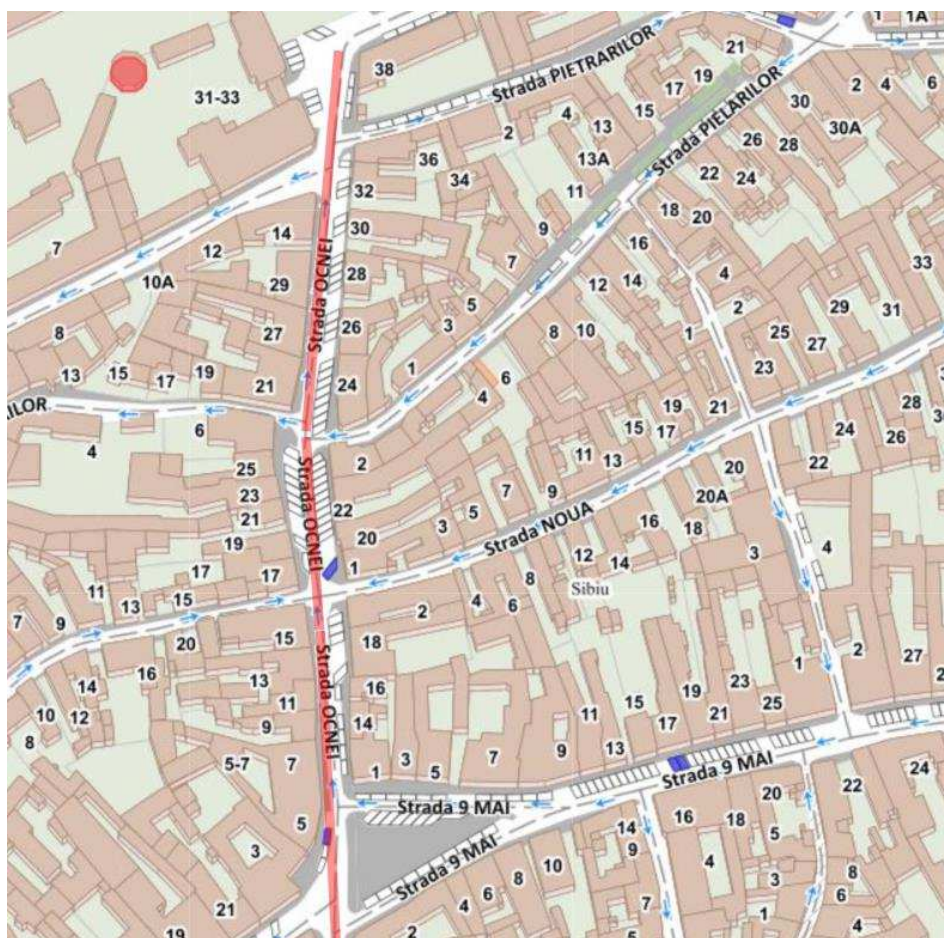
Parcare:

- Amenajate lateral pe ambele părți ale carosabilului.

Spatii verzi:

- Strada dispune de alveole cu spații verzi.

29. Strada Ocnei



(Fig.111 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este o strada cu sens unic cu acces de pe străzile: 9 Mai, Farului, str. Noua, Pielarilor, Plopilor si str. Ocnei, si direcționează traficul spre intersecția cu strada Teclu.
- Strada dispune de locuri de parcare, pe toata lungimea ei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

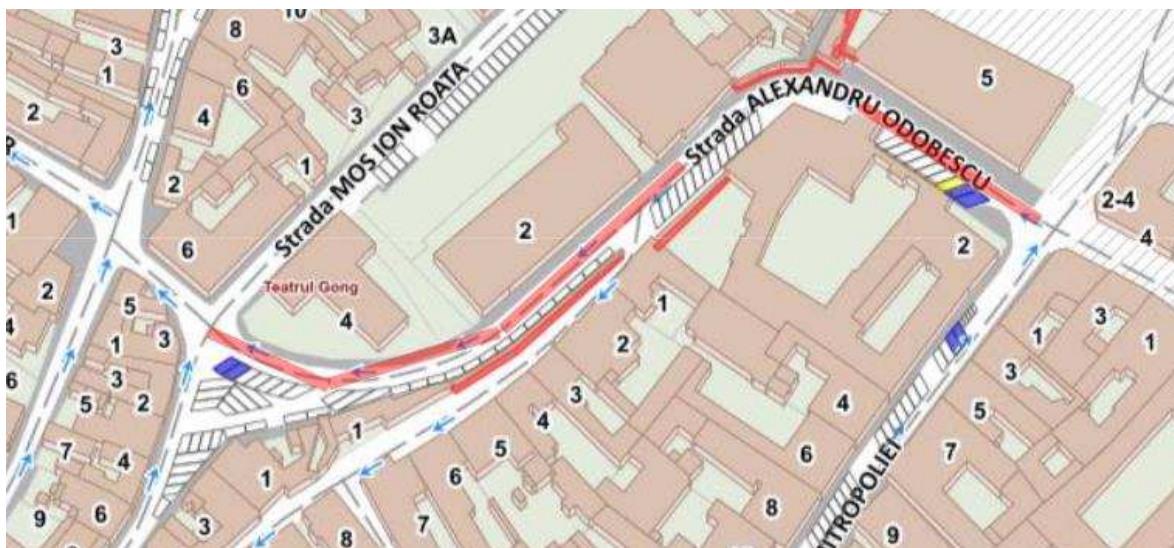
Parcare:

- Amenajate atât lateral cat si la 45°, pe ambele părți ale carosabilului.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spatii verzi.

30. Strada Alexandru Odobescu



(Fig.112 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este o strada cu sens unic, cu acces din str. Mitropoliei spre str. Masarilor, cu o singura banda de circulație, parări pe partea stânga a strazii.
- Carosabilul este amenajat cu îmbrăcăminte din piatra cubica naturala si are amprentata pe zona fundațiile clădirilor desființate.
- Strada Alexandru Odobescu face legătura dintre Orașul de Sus si Orașul de Jos, fiind o strada de categoria a IV-a care asigura accesul la locuințele din zona si la serviciile curente sau ocazionale.
- Importanta datorita accesului la clădirea administrativa a Municipiului, Muzeul de Istorie, Liceul de Arta si Teatrul Gong.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m

Parcare:

- Amenajate lateral si in unghi de-a lungul strazii, dar si cu parcare amenajată in zona Teatrului Gong.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole sau spatii verzi.

31. Strada Papiu Ilarian



(Fig.113 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de interes local, aflată în centrul istoric al localității, ce asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale.
- Este o stradă cu sens unic pe toată lungime, ce are legătura directă cu strada pietonală Nicolae Bălcescu.
- Se dorește schimbarea ei în stradă pietonală, dar este necesar să se mai facă câteva demersuri pentru a se putea realiza acest lucru.
- Carosabilul este amenajat din piatră cubică.
- Trotuarele sunt pavate cu lespezi de granit.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

- Pe această stradă parcare este interzisă și accesul auto restricționat pe unele zone.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spații verzi.

32. Strada Timotei Popovici



(Fig.114 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosința locală, ce asigură accesul la zona de locuințe și servicii din zonă.
- Este cu sens uni, și o singură bandă de circulație, de pe strada Alexandru Papiu Ilarian spre strada Gheorghe Lazar.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

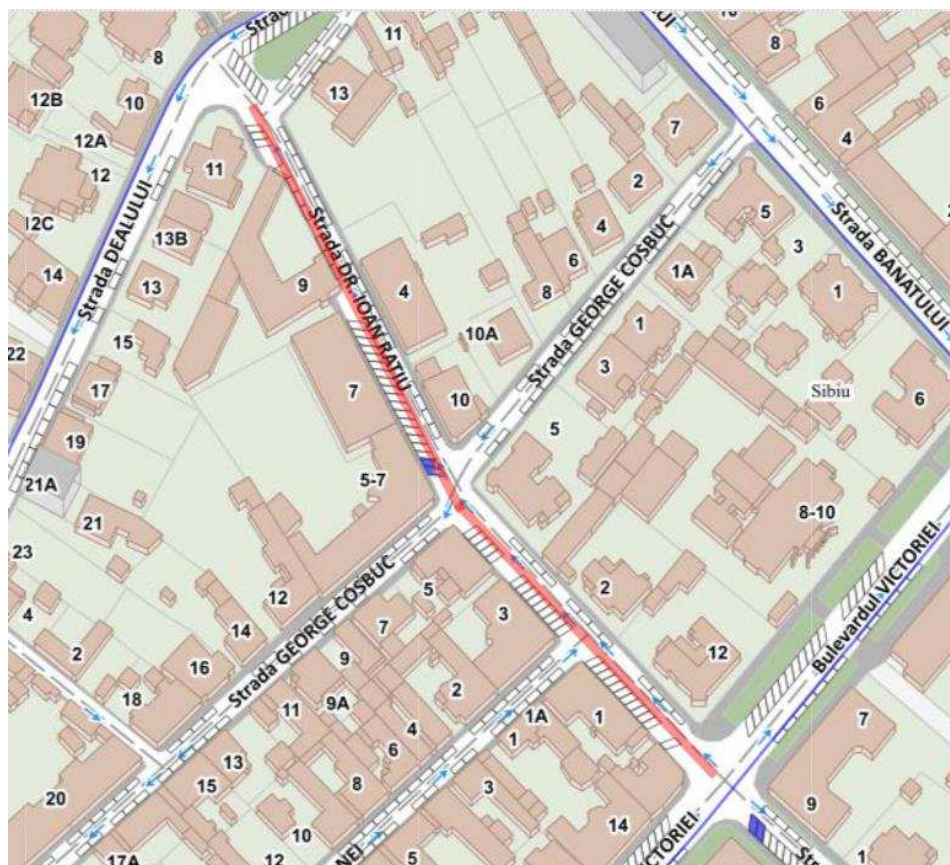
Parcare:

- Amenajate lateral pe ambele părți ale carosabilului.

Spații verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spații verzi, dar are în vecinătatea parcul din Piața Friedrich Schiller.

33. Strada Ion Ratiu



(Fig.115 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu sens unic, de interes local ce preia trafic de pe Bulevardul Victoriei și îl descarcă pe străzile Dealului și George Coșbuc.
- Strada are parcări special amenajate pe partea carosabilă la 45°, pe partea stânga și parcări laterale parțial pe carosabil și parțial pe trotuar pe partea dreaptă a străzii.
- Strada de acces direct la instituțiile de învățământ și comerț din zona.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

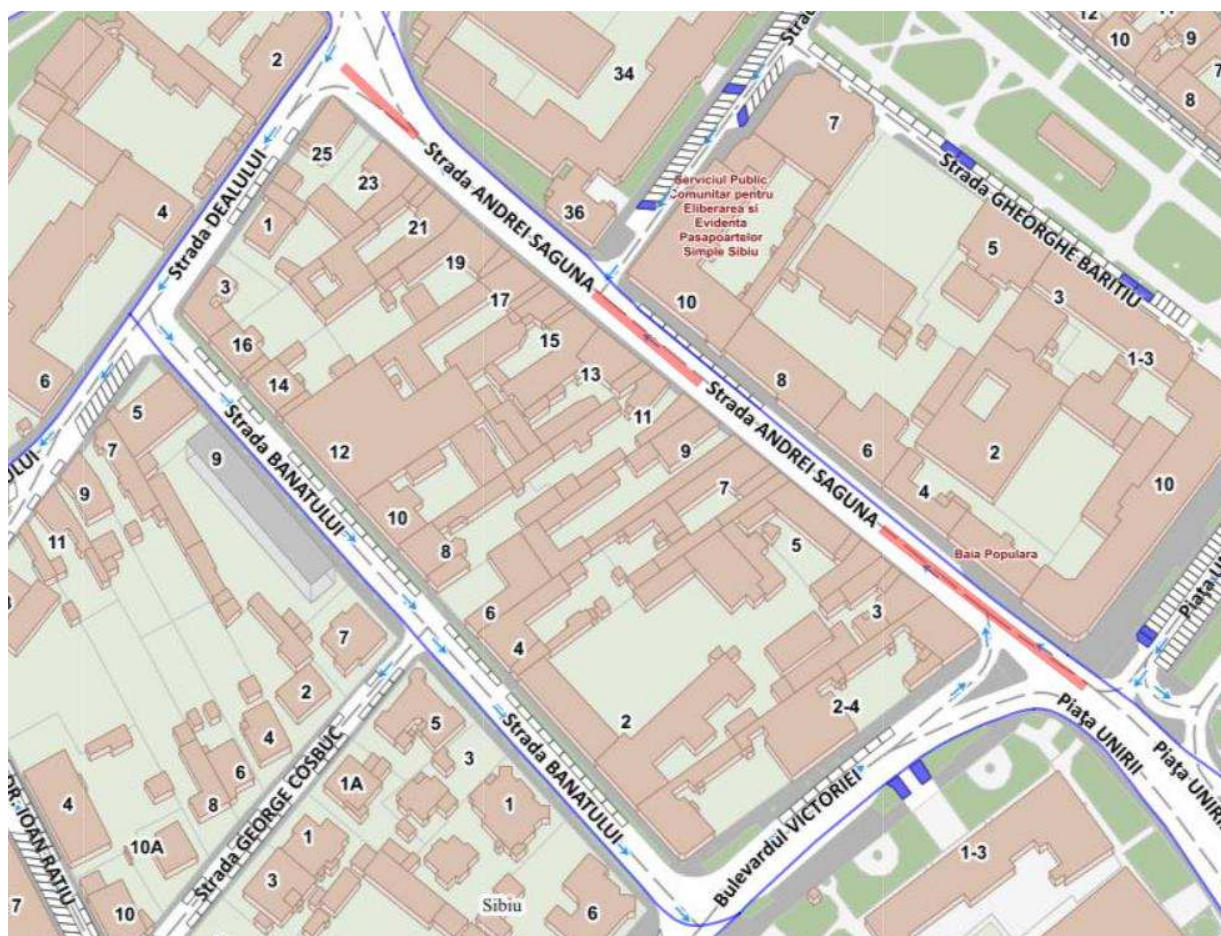
Parcare:

- Amenajate laterale și în unghi, pe ambele părți ale carosabilului.

Spații verzi:

- Strada nu dispune de alveole cu spații verzi.

34. Strada Andrei Șaguna



(Fig.116 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu sens unic și 3 benzi pe sens până la intersecția cu strada Mitropoliei, respectiv 4 benzi până la strada Dealului.
- Strada de categoria a II-a.
- În orele de vârf, traficul pe direcția înainte și la dreapta suferă aglomerații, datorită sistemului deficitar de predare / preluare elevi la Liceul Octavian Goga și staționarea sau oprirea nereglementată a autoturismelor pe prima bandă.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 12.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50.

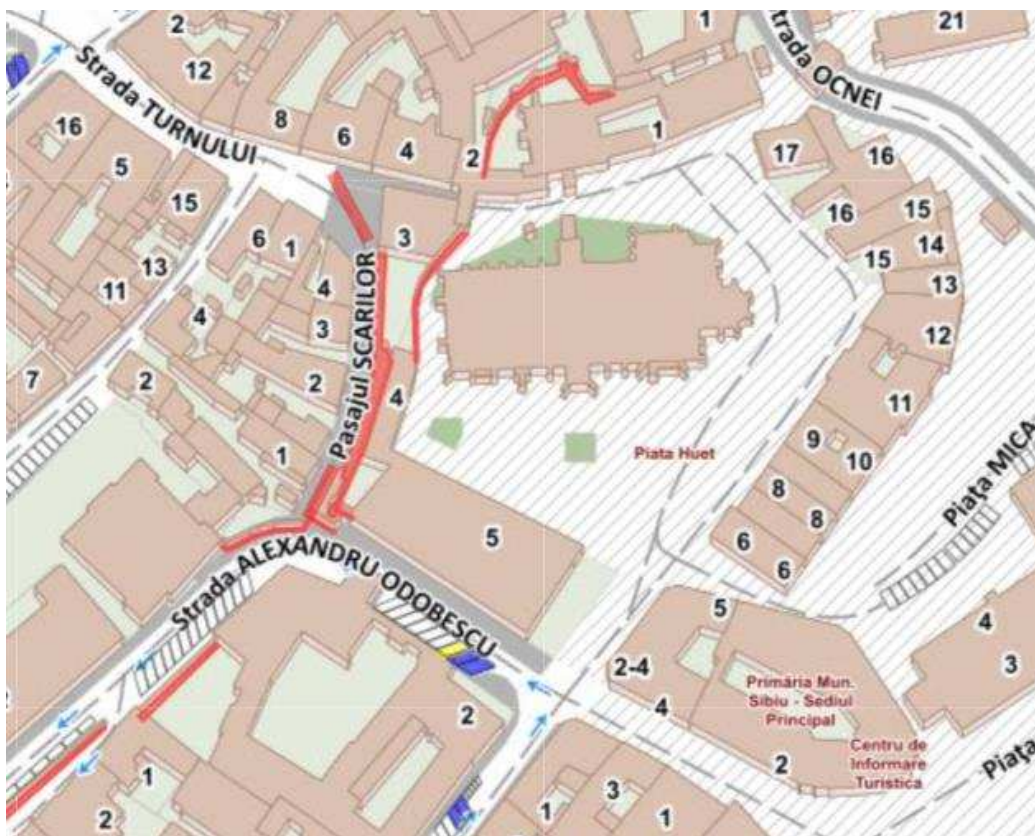
Parcare:

- Se realizează lateral pe partea dreaptă, în continuarea alveolelor stațiilor de autobuz.

Spații verzi:

- Strada nu dispune de spații verzi.

35. Pasajul Scărilor



(Fig.117 – hați interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Construit în secolul al XIV-lea, pasajul făcea partea din cea de-a treia centură de fortificații a orașului și face legătura între Orașul de Sus și Orașul de Jos prin două ramificații de scări și arcade ce înconjurau zidurile cetății din jurul Bisericii Evanghelice.
- Pasajul se termină în partea de sus, la întretăierea cu strada Alexandru Odobescu, cu Turnul de Poartă și cu Muzeul de Istorie din cadrul Muzeului Național Brukenthal, și în partea de jos cu strada Turnului.
- Este exclusiv cu acces pietonal.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m, și permite accesul riveranilor.

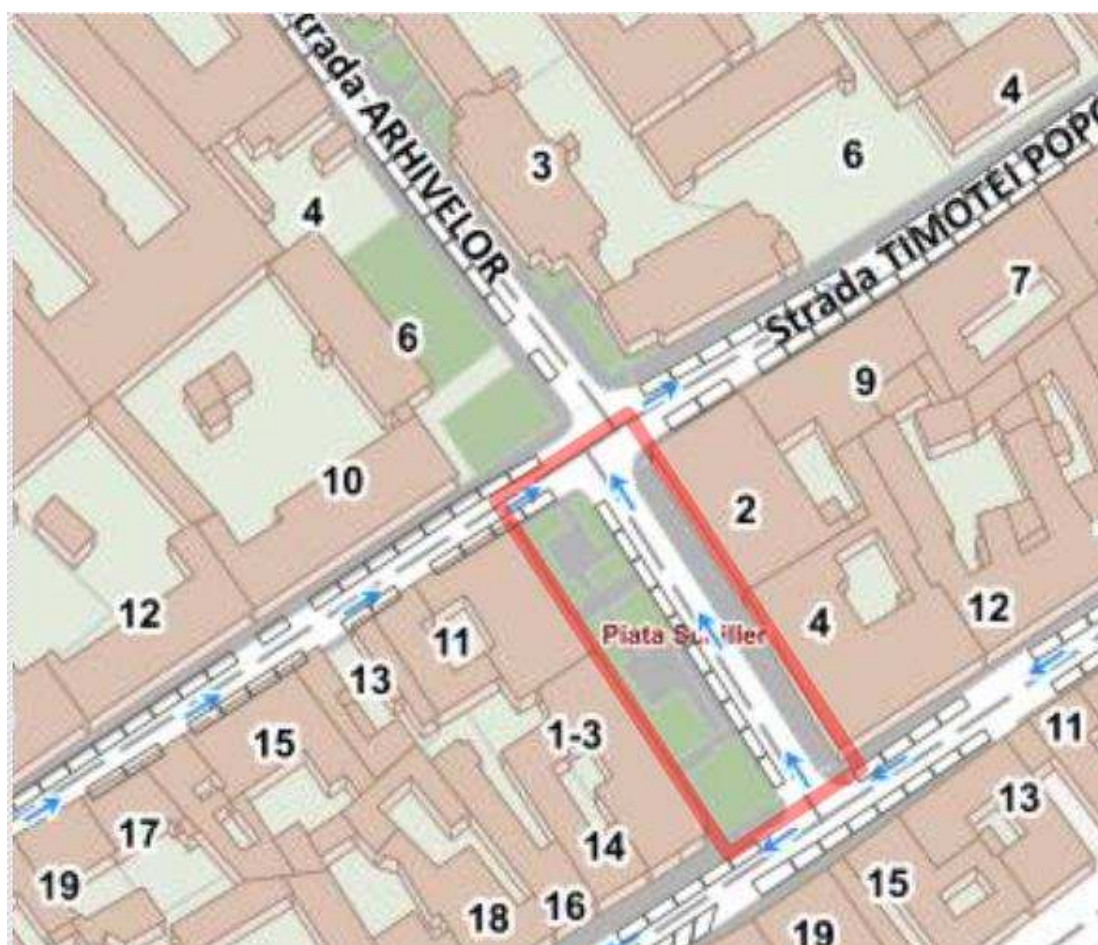
Parcare:

- Pe această zonă parcare este interzisă.

Spații verzi:

- Nu există zone cu spații verzi.

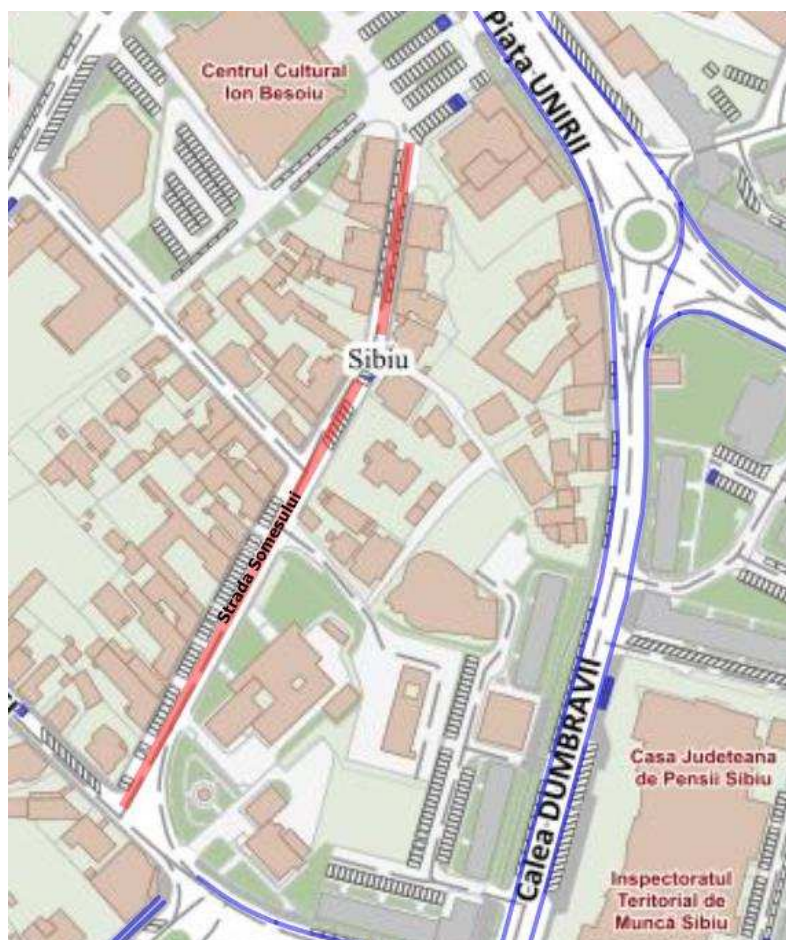
36. Piața Schiller



(Fig.118 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Piața Schiller face parte din spațial urban al centrului istoric.
- În ceea ce privește patrimoniul natural, piața este un element antropic, existent prin creația omului care îi definește caracterul.
- În prezent piața este concepută ca fiind o zonă de relaxare și pentru a găzdui evenimente reprezentative pentru fiecare perioadă, funcționalitatea sa fiind diversificată.
- La nivelul spațiului interior, piața este închisă fiind delimitată vizual pe toate laturile.

37. Strada Someșului



(Fig.119 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de cat. a-IV-a de folosința locală, care asigură accesul la servicii curente și ocazionale, instituții publice.
- Este o stradă cu sens unic cu acces din Piața Unirii, până la intersecția ei cu str. Doctor Stefan Stanca, apoi devine strada cu dublu sens până la intersecția cu str. Justiției.
- Pe toată lungimea, dispune de parcuri special amenajate, atât lateral cât și la 90°.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m în zona de sens unic și 6.00m în zona cu dublu sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

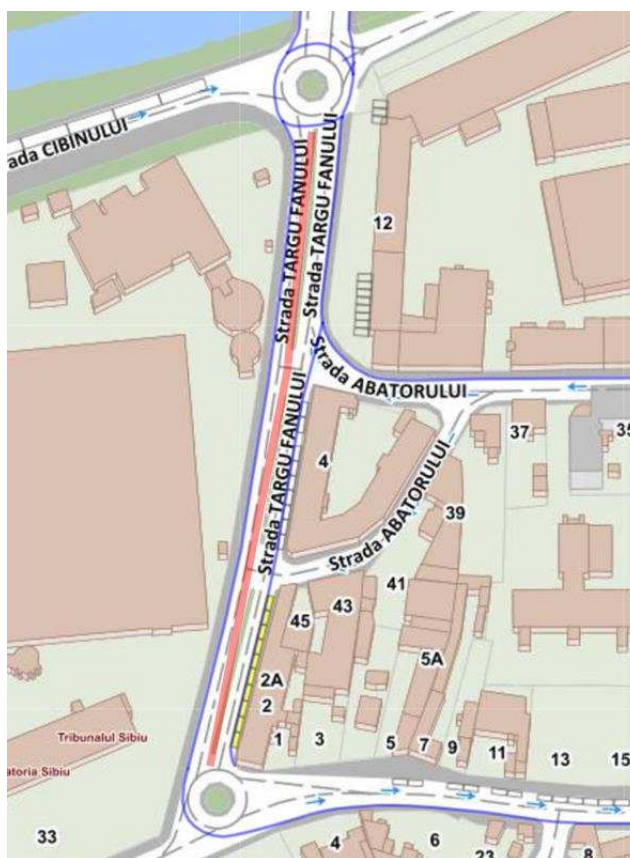
Parcare:

- Se realizează pe spații special amenajate, laterale pe ambele părți sau perpendiculare pe o singură parte.

Spații verzi:

- Nu dispune de alveole sau spații verzi.

38. Strada Târgu Fanului



(Fig.120 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a, colectoare care preia fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătura.
- Pe direcția înainte de pe str. Rușciorului avem legături directe cu str. Nicolae Tecul la stânga și str. Ocnei la dreapta, pentru direcționarea traficului spre centru istoric.
- Pe direcția înainte de pe str. N. Teclu strada se intersectează cu girăția: str. Cîbinului, Viitorului și Rușciorului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50.

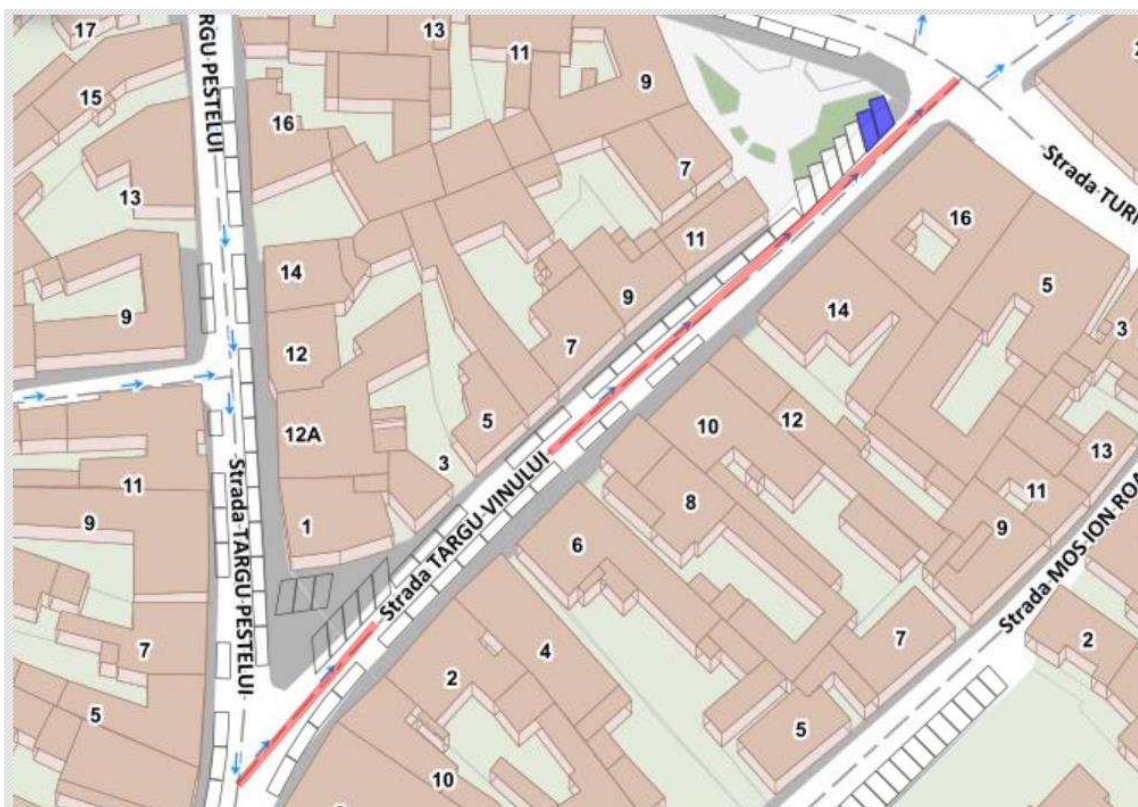
Parcare:

- Pe această strada parcare se realizează în spații special amenajate pe partea carosabilă, laterale.

Spații verzi:

- Strada dispune de alveole și spații verzi centrale.

39. Strada Târgu Vinului



(Fig.121 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-IV-a de folosința locală, cu sens unic pe direcția spre str. Târgu Peștelui -> Piața Coroana.
- Partea carosabilă și zona de parcare este cu pavaj din piatră cubică naturală.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

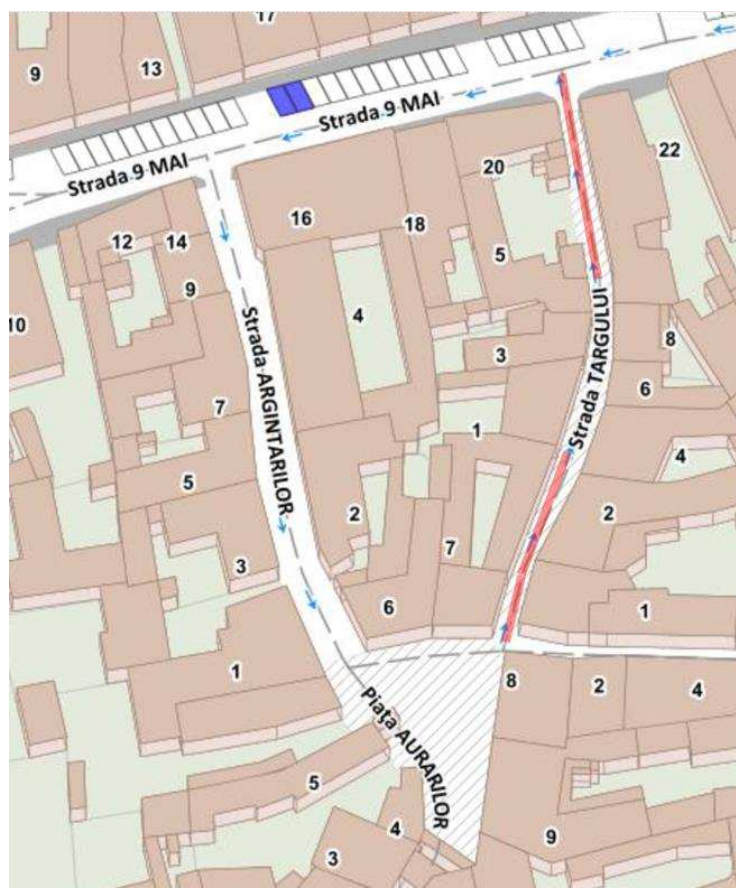
Parcare:

- Se realizează parțial pe partea carosabilă parțial pe trotuar, lateral și la 45° pe toată lungimea strazii.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi.

40. Strada Târgului



(Fig.122 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-IV-a, de folosință locală, ce face legătura între Piața Aurarilor și str. 9 Mai.
- Datorită profilului tip al străzii, îngust și înconjurat de frontul clădirilor, strada este greu accesibilă cu mașina, iar oprirea sau staționarea pe aceasta este strict interzisă.
- Deoarece face parte din Orașul de Jos și este tranzitată de foarte mulți turiști, se recomandă ca ansamblul Piața Mică -> Piața Aurarilor să fie pietonal, accesul pe această zonă realizându-se foarte ușor de pe strada 9 Mai.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.00m.

Trotuare:

- Pe ampriza străzii nu există trotuare, aceasta fiind pavată cu piatră cubică.

Parcare:

- Este interzisă pe toată lungimea străzii.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spații verzi.

41. Strada Tipografilor



(Fig.123 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a -IV-a, cu sens unic, de folosință locală, paralelă cu străzile: Timotei Popovici și Cetății.
- Accesul se realizează din str. Gheorghe Lazar.
- La mijlocul străzii se deschide Piața Schiller, cu acces la dreapta pentru cei ce doresc să ajungă pe str. Timotei Popovici, sau înainte pentru a ajunge în str. Alexandru Papiu.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50 și pavaj din piatră cubică.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

Parcare:

- Se realizează lateral și la 45° pe ambele părți ale strazii.

Spații verzi:

- Nu există zone cu spații verzi.

42. Strada Tribunei



(Fig.124 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-IV-a, cu sens unic, din centrul istoric al municipiului ce face legătura dintre Piața Unirii cu străzile: Xenopol, Mitropoliei, Centumvirilor, Konrad Haas și Bastionului.
- Carosabilul și parcare au îmbrăcăminte din piatra cubica naturala cu trotuare asfaltate.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

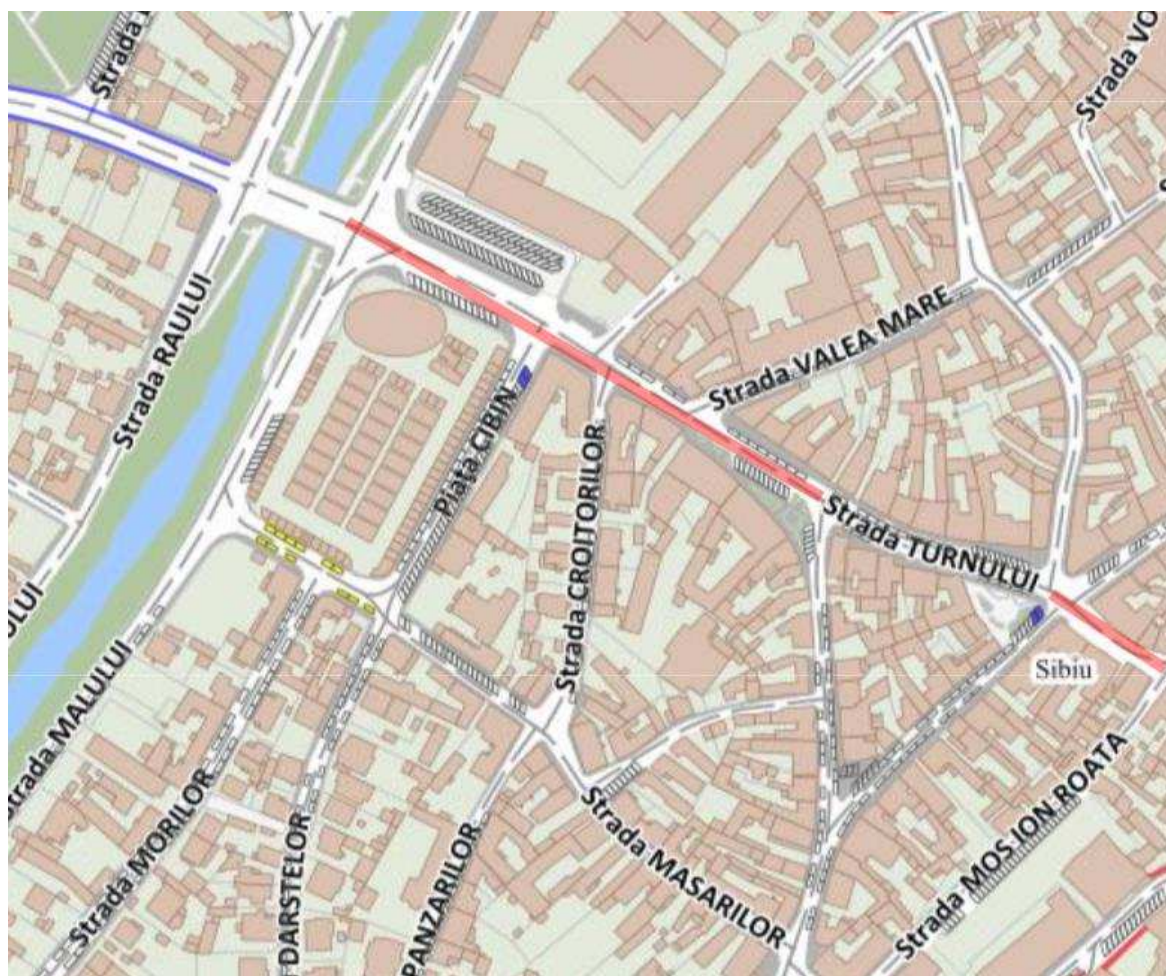
Parcare:

- Se realizează pe partea stânga la 45°, pe toată lungimea strazii.

Spatii verzi:

- Nu exista alveole sau spatii verzi amenajate.

43. Strada Turnului



(Fig.125 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a colectoare, cu dublu sens ce preia traficul de pe străzile: Malului, Reconstrucției, Valea Mare și str. Târgu Vinului.
- De la str. Faurului până la str. Piața Cibin are o bandă pe sens.
- De la Piața Cibin până la str. Malului câte două benzi pe sens.
- După amiaza, în timpul orelor de vârf se constată o creștere a valorilor de trafic atât pe direcția înainte cât și la dreapta ceea ce conduce la timpuri ridicați de așteptare.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

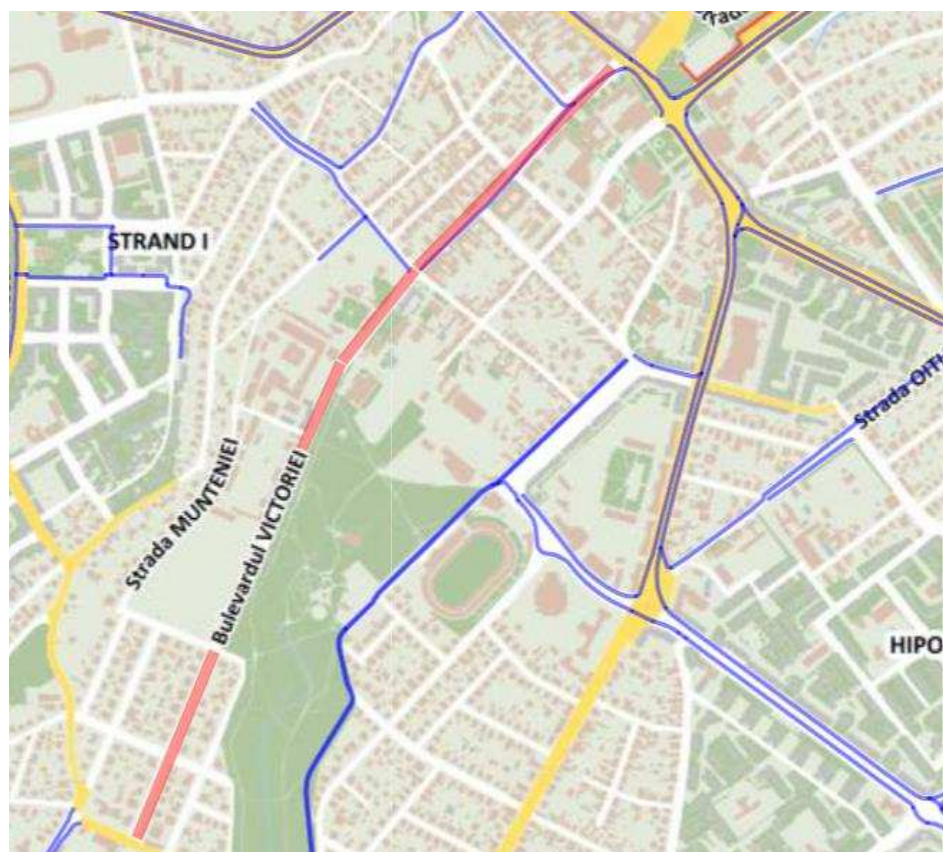
Parcare:

- Se realizează lateral sau la 45° pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Strada dispune de alveole cu spații verzi.

44. Bulevardul Victoriei



(Fig.126 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada colectoare de categoria a III-a cu dublu sens de la intersecția cu str. Avrig până la strada Transilvaniei și sens unic, până la Piața Unirii.
- Pe sectorul cu sens unic strada este prevăzută cu 2 benzi, cu parcuri pe ambele părți, laterale și la 45°.
- Se recomandă renunțarea la parcurile de pe o parte a strazii pentru îmbunătățirea rețelei de piste de biciclete, pentru a putea încuraja traficul ecologic.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de min.7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

- Se realizează pe ambele părți ale strazii lateral, la 90° și la 45°.

Spatii verzi:

- Strada dispune de spații verzi special amenajate pe ambele părți, în zonele în care ampriza strazii permite acest lucru.

45. Strada Xenopol



(Fig.127 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a, de folosință locală înfundată.
- Acces se realizează din str. Tribunei la zona de parcare, locuințe și servicii.
- Carosabilul și parcare au îmbrăcăminte din piatră cubică naturală cu trotuare asfaltate.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 4.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

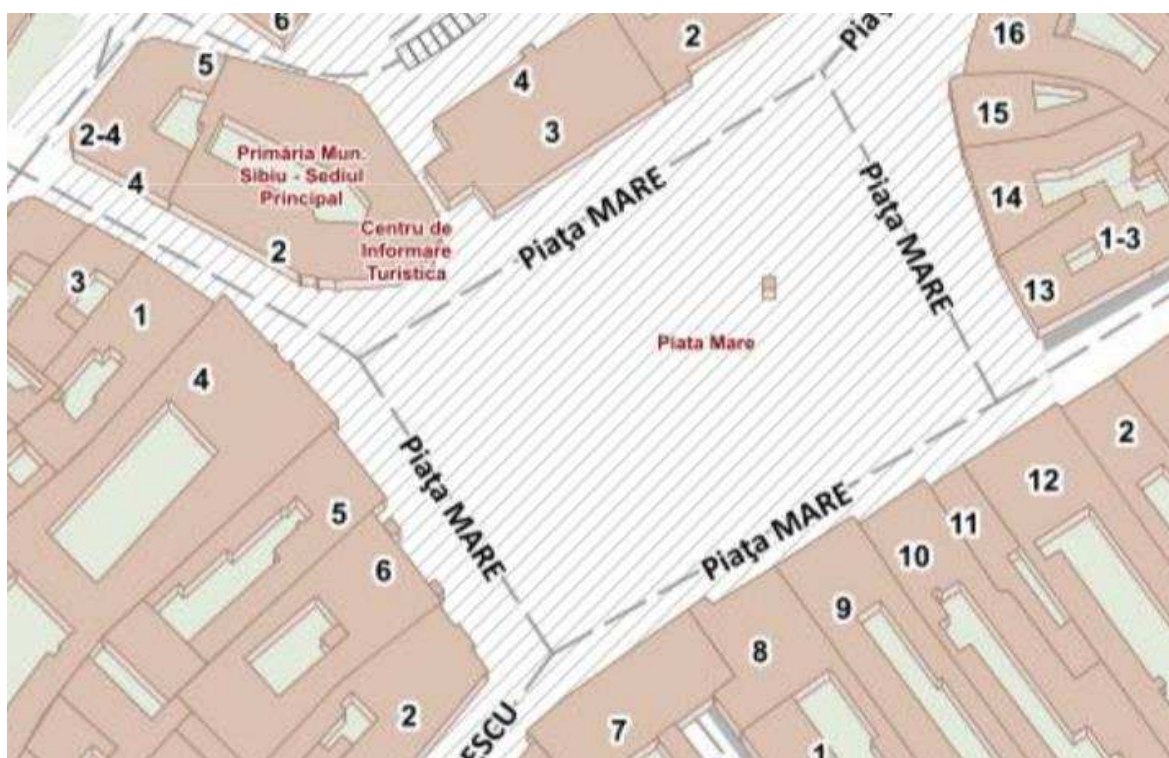
Parcare:

- Se realizează lateral pe partea dreaptă a strazii și în zona de parcare.

Spații verzi:

- Nu dispune de alveole sau spații verzi amenajate.

46. Piața Mare

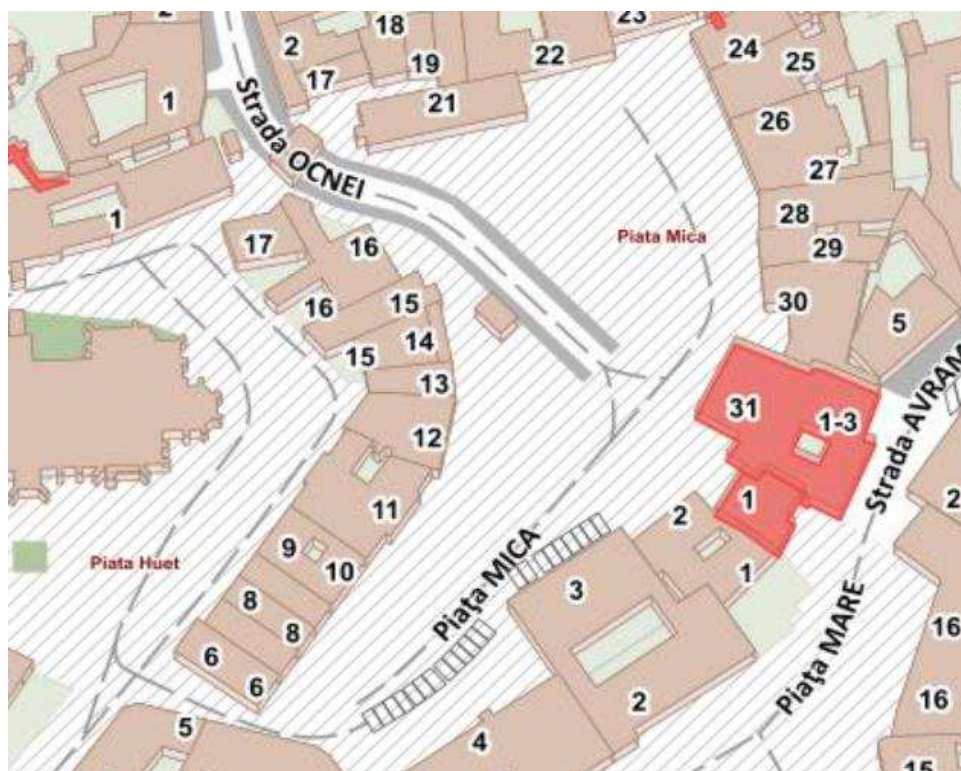


(Fig.128 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Existența din anul 1366³, piața face parte din centrul istoric al municipiului, fiind una dintre cele mai mari și atractive zone pietonale ale localității.
- Inițial piața a fost concepută pentru a găzdui activitățile umane reprezentative pentru fiecare perioadă, funcționalitatea s-a în prezent fiind diversificată.
- Pavarea pieței s-a realizat cu două tipuri de roci eruptive: bazalt și andezit.
- La nivelul spațiului interior, piața este deschisă și da impresia unor limite difuze.

³ https://patrimoniul.sibiu.ro/strazi/piata_mare - preluat în data de 13.12.2021, la ora 10:40

47. Piata Mica



(Fig.129 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Se afla in centrul istoric al Municipiului Sibiu, fiind cea de a doua atracție pietonala semnificativa la nivel de localitate.
- Piața este împărțită în două părți de strada Ocnei care coboară pe sub Podul Minciunilor spre Orașul de Jos.
- Latura nordică și estică a pieței urmărește conturul celei de-a doua centuri de fortificații, prezentându-se sub formă circulară.
- Pavarea pieței sa realizat din bazalt și andezit.
- Accesul in piața se realizează atât pietonal cat si cu autoturismul in partea dreapta a pieței unde au mai rămas 70 de locuri de parcare.
- Pe viitor se dorește ca toata piața sa devina zona pietonala.

C. DUMBRĂVII

1. Strada Aron Pumnul



(Fig.130 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de deservire cu sens unic, care preia traficul de pe strada Calea Cîsnădiei și îl descarcă în Calea Dumbăvii.
- Datorită lipsei locurilor de parcare, autovehiculele staționează parțial pe trotuar sau pe zona carosabilă pe ambele sensuri de mers.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 6.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m.

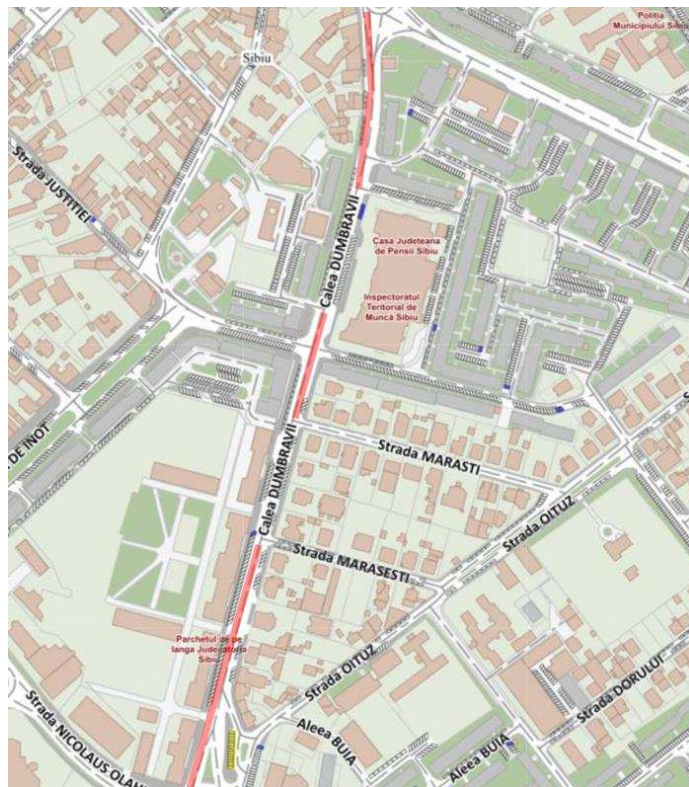
Parcare:

- Nu există locuri de parcare.

Spații verzi:

- Strada dispune de alveole și spații verzi.

2. Calea Dumbrăvii



(Fig.131 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada colectoare de categoria a III-a, ce descarcă facil traficul acumulat de pe străzile adiacente.
- Strada cu dublu sens pe sectorul de drum Muzeul Astra -> str. Bahluiului-> B-dul Mihai Viteazu -> B-dul General V. Milea.
- Sens unic de la intersecția cu str. Bahluiului-> B-dul Mihai Viteazu.
- Strada urmează să fie reabilitată și dotată cu piste de biciclete, pentru a putea încuraja traficul ecologic.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

- Se realizează lateral atât în partea stânga cât și în partea dreaptă a drumului.

Spații verzi:

- Amenajate pe ambele părți ale strazii.

3. Strada Octavian Goga



(Fig.132 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este amenajată cu sens unic pe toată lungimea ei, dispunând de parcuri laterale, amenajate pe ambele părți ale carosabilului.
- Ampriza existentă a străzii permite desfășurarea și fluidizarea traficului în condiții extrem de bune, acest tip de amenajare facilitând mult opțiunea vehiculelor, având posibilitatea de a vira dreapta sau stânga în funcție de necesitate.
- Strada Octavian Goga are conexiune directă cu strada Bahluiului și strada Johan Wolfgang, circulația traficului fiind descărcată în spre direcția străzii Calea Dumbrăvii sau în străzile colectoare aferente, (în funcție de necesitățile conducătorilor auto).
- Traficului pietonal aferent acestei zone, nu este intens, și nu reprezintă impedimente.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă cuprinsă între 3.00-7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

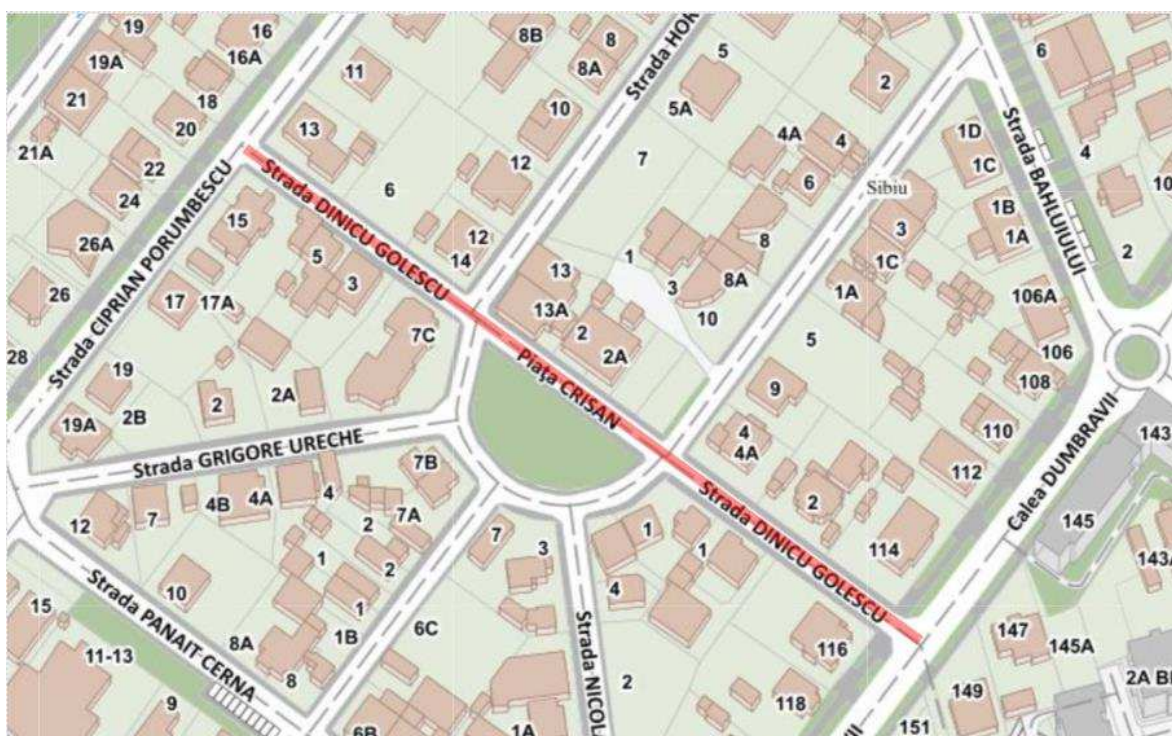
Parcare:

- Se realizează lateral pe ambele părți ale străzii.

Spații verzi:

- Nu dispune de spații verzi amenajate.

4. Strada Dinicu Golescu



(Fig.133 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-IV-a cu acces direct din Calea Dumbrăvii, ce asigura accesul la zona de locuințe.
- Strada nu este prevăzută cu locuri de parcare aceasta făcându-se pe partea carosabila, incomodând accesul auto.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila cuprinsa intre 3.00-6.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

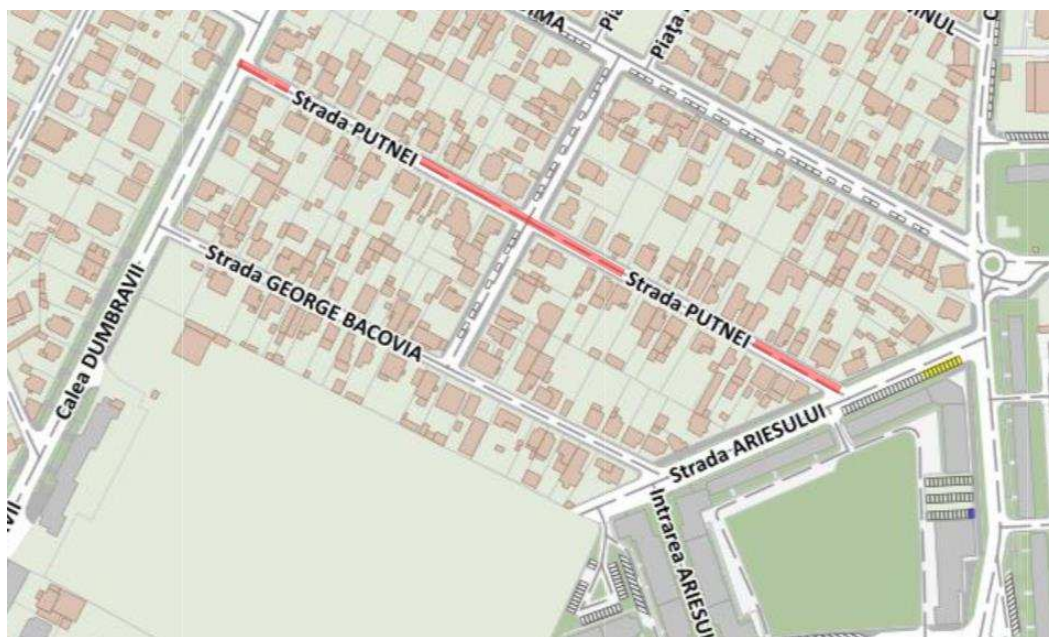
Parcare:

- Nu exista locuri de parcare special amenajate, aceasta făcându-se parțial pe trotuar.

Spatii verzi:

- Nu dispune de spatii verzi.

5. Strada Putnei



(Fig.134 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de deservire cu sens unic, ce preia traficul de pe străzile Calea Dumbrăvii, George Bacovia și str. Profesor Victor Lazar, descărcându-l facil în strada Arieșului.
- Pe această stradă se poate observa inexistența locurilor de parcare, aceasta făcându-se parțial pe trotuar, acest fapt îngreunând accesul pietonilor de a folosi în totalitate trotuarul.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 6.00 m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

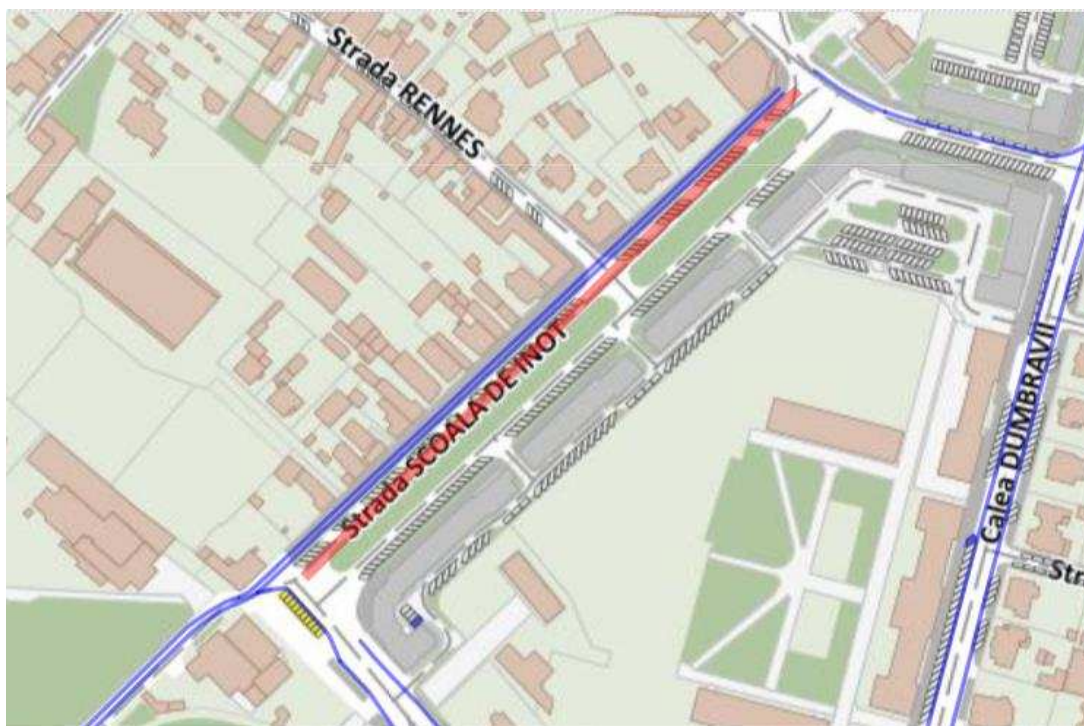
Parcare:

- Nu există locuri de parcare, aceasta făcându-se ad-hoc.

Spatii verzi:

- Strada dispune de alveole și spații verzi.

6. Strada Școala de Înot



(Fig.135 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu dublu sens, despărțită de o bariera verde, cu o banda de circulație pe sens pe ambele direcții.
- Strada face legătura între zona centrală, cartierele Hipodrom II și Calea Dumbrăvii.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

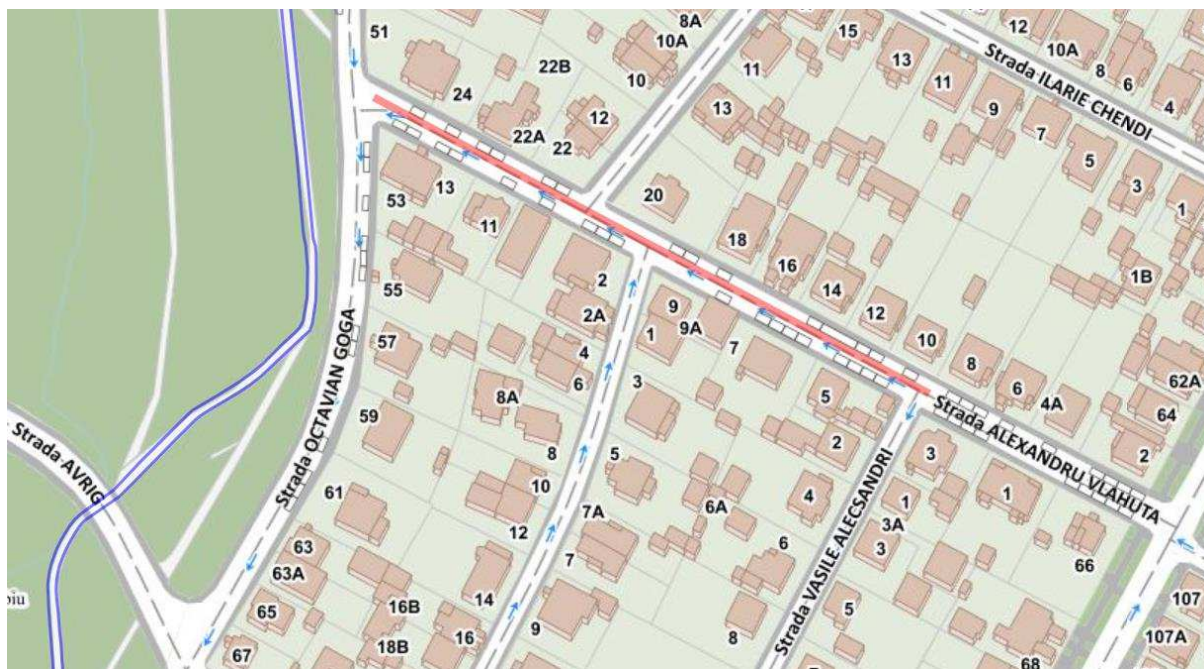
Parcare:

- Se realizează la 45° pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Strada dispune de alveole cu spatii verzi.

7. Strada Alexandru Vlahuță



(Fig.136 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de interes local de categoria a-IV-a cu sens unic, ce dispune de o banda de circulație.
- Accesul se realizează de pe străzile: Calea Dumbrăvii, Johann Wolfgang și str. Grigore Alexandru.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

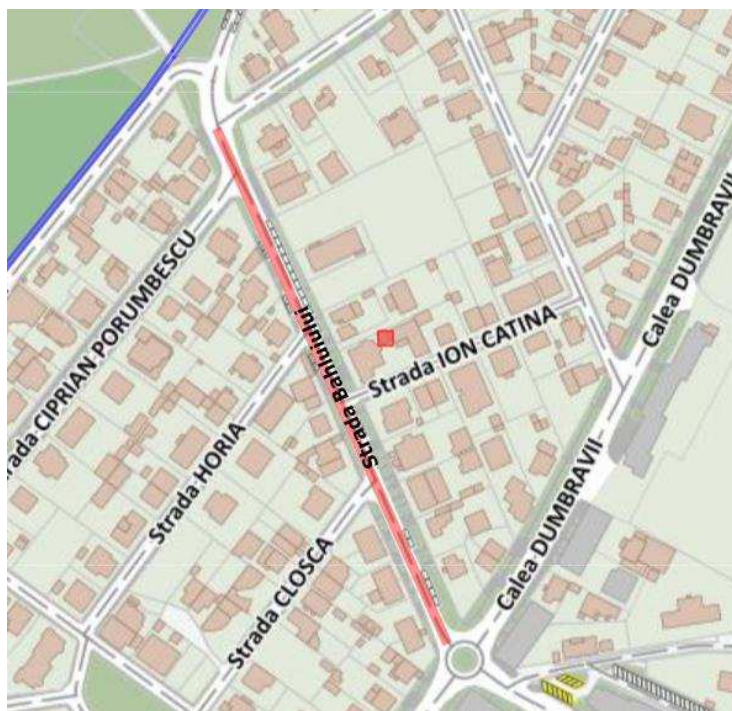
Parcare:

- Se realizează lateral pe ambele părți ale strazii.

Spații verzi:

- Strada dispune de alveole și spații verzi.

8. Strada Bahluiului



(Fig.137 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a, cu sens unic ce asigura accesul la zona de locuințe si servicii ocazionale.
- Accesul se realizează din str. Octavian Goga.
- Traficul cumulat pe aceasta strada poate fi redirectionat spre doua zone populate ale municipiului, permițând fluidizarea fluxului de circulație într-un mod rapid si eficient.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila cuprinsa intre 3.00-7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, permițând buna desfășoare a traficului pietonal.

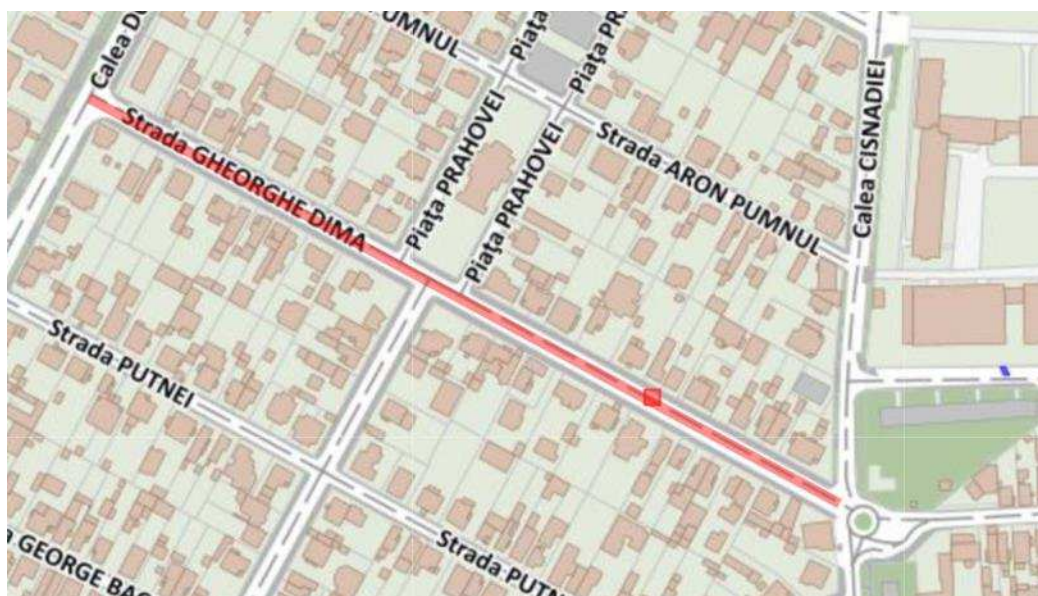
Parcare:

- Se realizează atât in partea stângă cat si in partea dreapta a drumului in spatii special amenajate prevăzute cu îmbrăcăminte din pavele ;
- Parcarea laterala este cuprinsa intre 2.00-2.50m;
- Parcarea la 90° este cuprinsa intre: 2.00-2.50m lățime – 5.00m lungime.

Spatii verzi:

- Se regăsesc pe ambele părți ale strazii.

9. Strada Gheorghe Dima



(Fig.138 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-III-a, ce face legătura între trei artere importante pentru deplasarea autoturismelor dintr-o parte în alta a orașului:
 - Calea Dumbrăvii – strada care face legătura între cartierele Valea Aurie și Hipodrom IV;
 - Rahovei - care leagă Cartierul Cireșica de zona Mihai Viteazu;
 - Calea Cisnădiei - drum care face legătura dintre Sibiu-Cisnădie și cartierul Arhitecților (cartier nou al orașului Cisnădie).

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

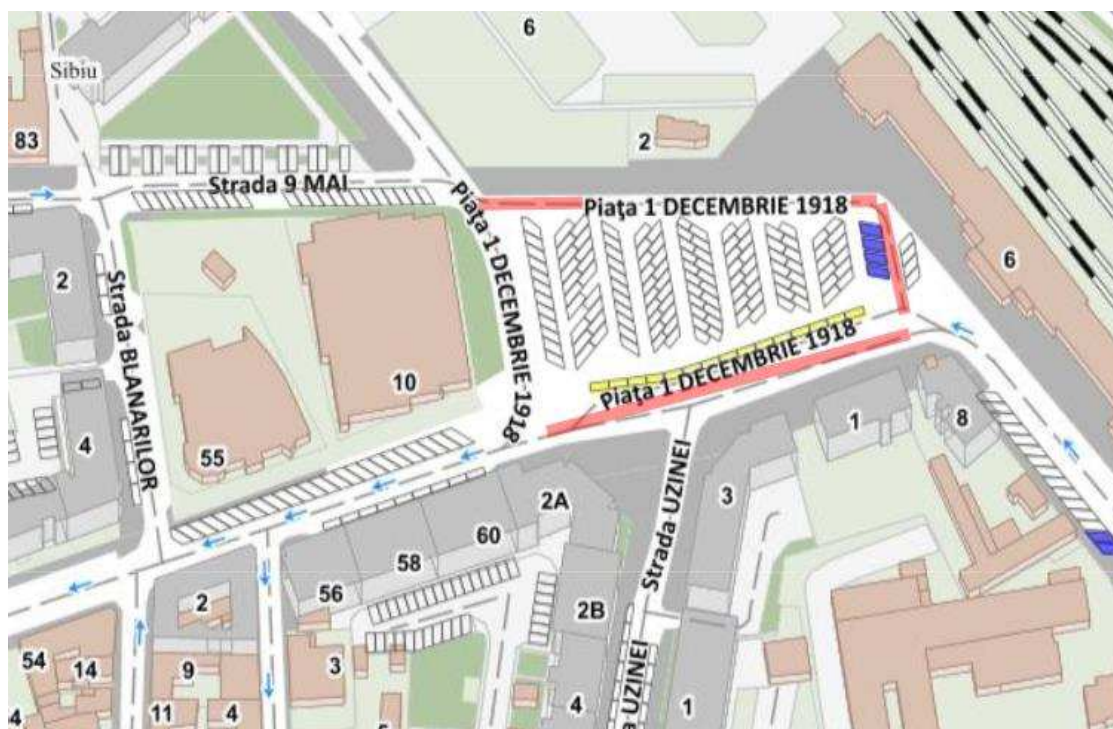
- Se realizează lateral pe partea stânga a strazii.

Spații verzi:

- Strada dispune de spații verzi special amenajate pe ambele trotuare.

D. GARA

1. Piața 1 Decembrie



(Fig.139 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Poziționată în zona centrală a municipiului, piața face legătura între Gara centrală și zona istorică a Sibiului.
- În prezent în piața este amenajată o parcare care deservește la zona de gară.
- Fiind în zona centrală piața este în continuă tranzitare, atât de către pietoni cât și de către mașini.
- Pavajul străzii este realizat din piatra cubică.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50.

Parcare:

- Se realizează în parcare amenajată din fața gării.

Spatii verzi:

- Strada dispune de alveole cu spații verzi.

2. Bulevardul Corneliu Coposu



(Fig.140 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada principală, de categoria a III-a, care preia traficul lateral și cel adus de Bulevardul Vasile Milea, pentru a-l îndrepta spre alte zone de interes ale municipiului, inclusiv direcționarea pe inelul 1 de circulație, în jurul orașului vechi.
- Acest bulevard are în prezent marcate piste de biciclete pe ambele părți. În zona nou amenajată este propusă instalarea unei parări de biciclete. Prin amenajarea acesteia, zona devine punct de pornire/sosire în traseele de agrement. De asemenea se îmbunătățește traficul pietonal prin propunerea de pasarela pietonală la intersecția strazii Berăriei cu B-dul Coposu.
- Recomandare de îmbunătățire a traficului pietonal prin execuția unei pasarele pietonale la intersecția dintre strazii Berăriei cu B-dul Coposu și eventual executarea unei intersecții de tip giratoriu în această zonă.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 14.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

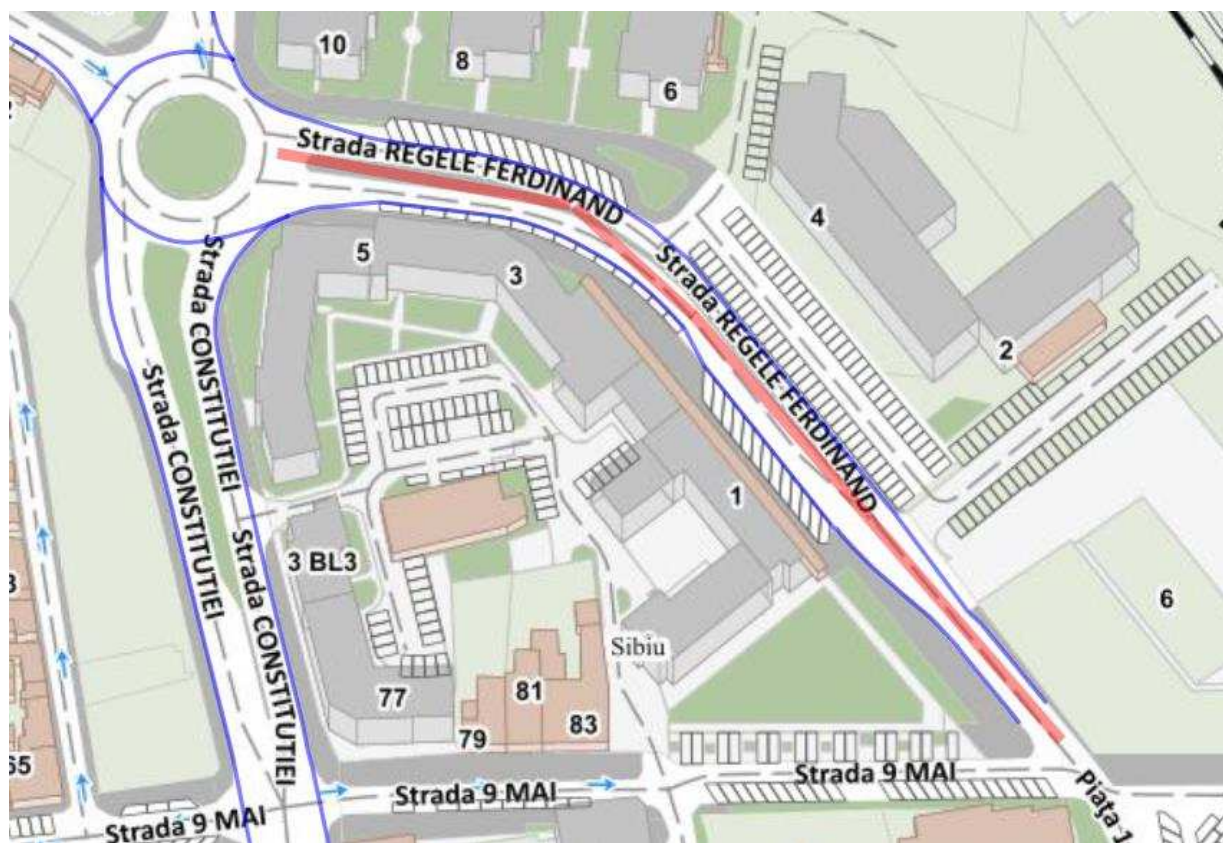
Parcare:

- Sunt separate de traficul strazii fiind cu intrări și ieșiri în lateral.

Spații verzi:

- Există alveole cu spații verzi amenajate.

3. Strada Regele Ferdinand



(Fig.141 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu dublu sens, de categoria a IV-a ce asigura accesul la zona de locuințe si servicii.
- Accesul se realizează de pe str. Constituției si str. 1 Decembrie.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 8.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

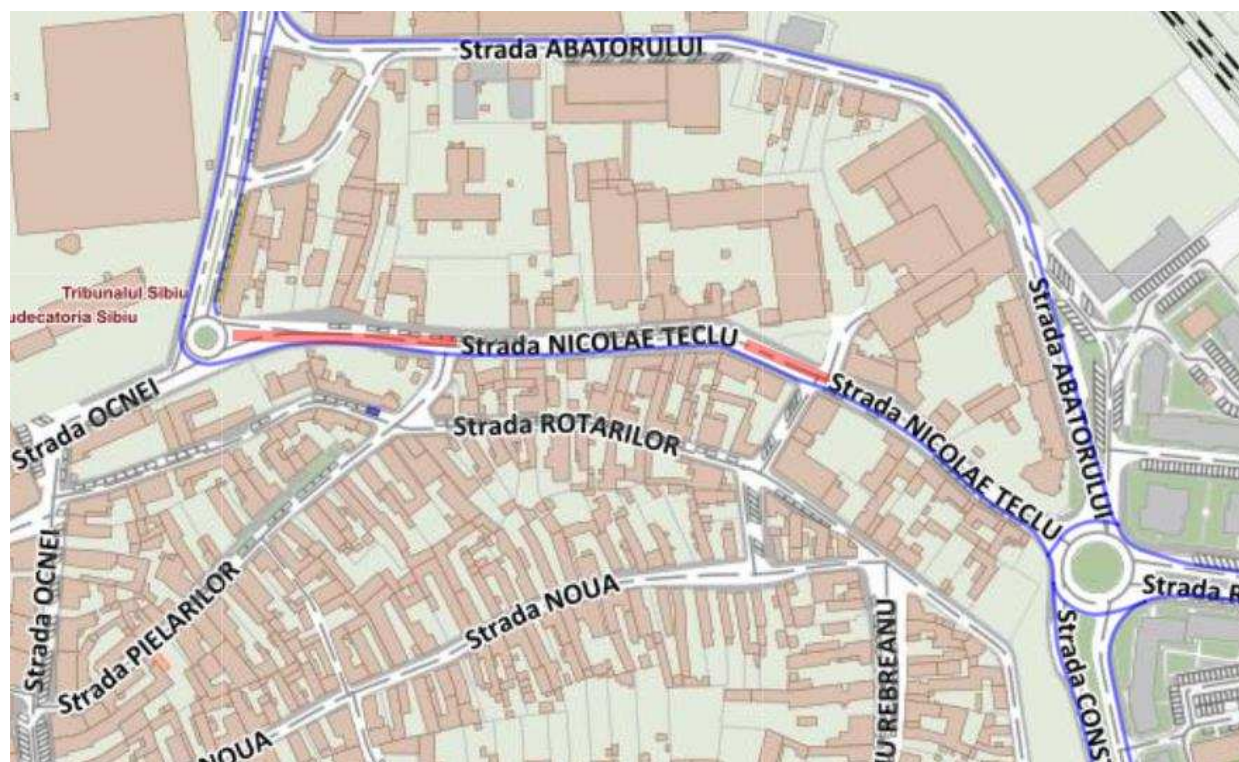
Parcare:

- Se realizează lateral si la 45° pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spatii verzi.

4. Strada Nicolae Teclu



(Fig.142 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a, colectoare cu sens unic si doua benzi de circulație.
- Accesul se realizează din străzile: Ocnei si Târgu Fanului direcționând traficul in girația Abatorului Constituției cu Regele Ferdinand.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m.

Parcare:

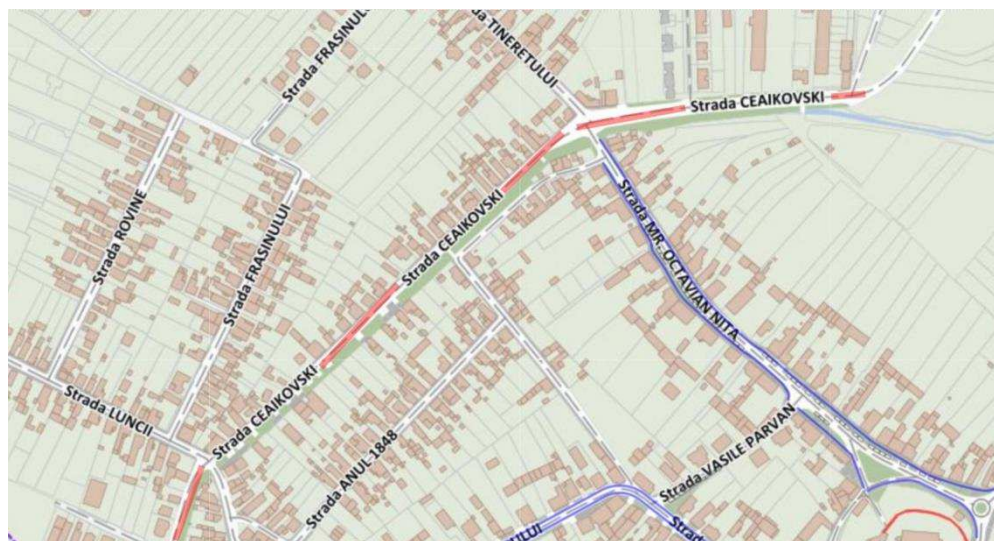
- Se realizează lateral pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Nu dispune de alveole cu spatii verzi.

E. GUSTERITA

1. Strada Ceaikovski



(Fig.143 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a ce preia fluxul de trafic din zonele funcționale și îl dirijează spre strada Podului, strada principală în cartier, prin străzile Oltețului, Niță Octavian și str. Muncitorilor.
- Artera existentă a străzii are două benzi de circulație cu lățimea acestora de minim 3,00m, dimensionate atât ca și lățime cât și ca structura rutieră existentă pentru trafic mediu spre ușor greu. Strada este dotată cu trotuare spre case și acostament spre Valea Farandola.
- Valea se desfășoară pe o lățime de la 4 la 8 m lățime pe ampriza străzii, motiv pentru care s-a propus amenajarea acesteia prin canalizare și folosirea terenului de la nivel în scopul recreerii, prelungirii pistelor de biciclete din oraș și amenajării de locuri de staționare suplimentare pentru autovehicule.

Elemente tehnice ale străzii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o ampriza generoasă. Carosabilul străzii este de minim 7.00m, format din 2 benzi de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

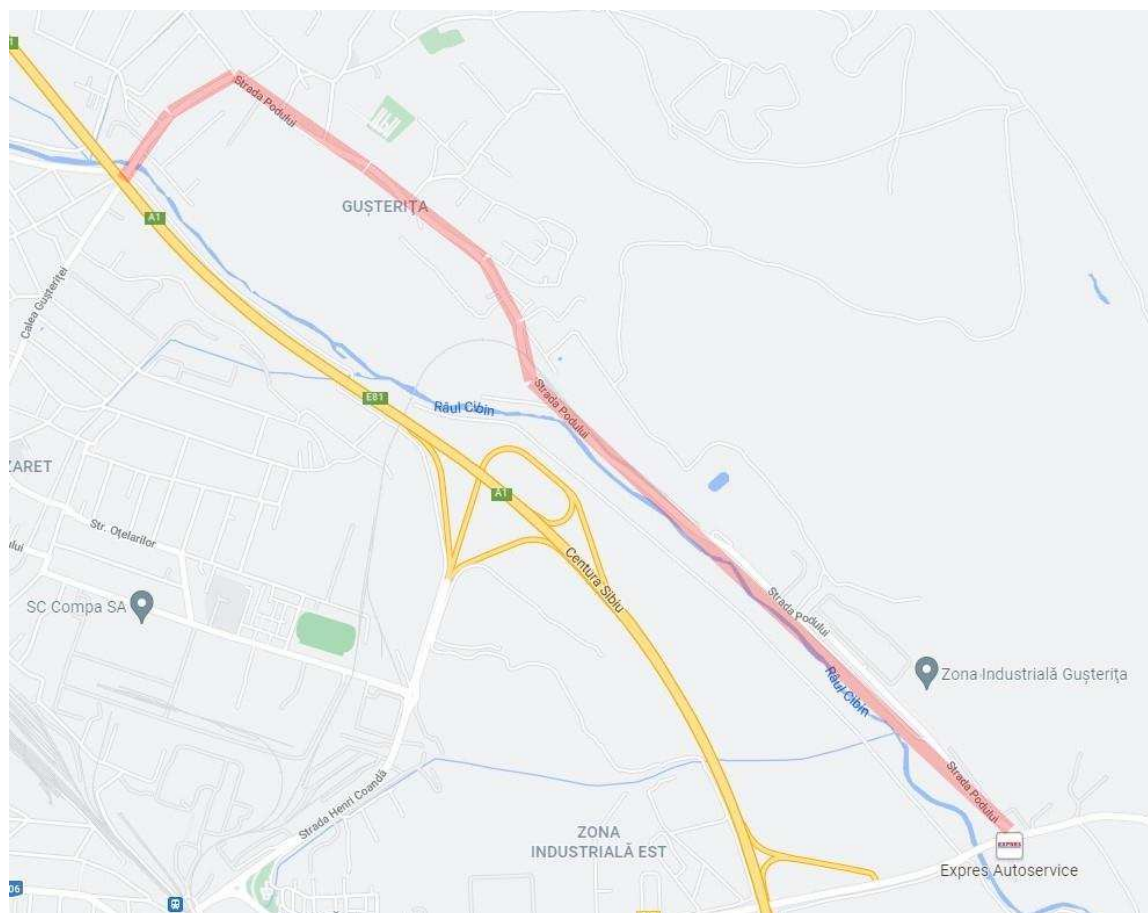
Parcare:

- Nu există locuri de parcare.

Spații verzi:

- Există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

2. Strada Podului



(Fig.144 – Google maps - ora:12:02 data: 13.06.2021)

- Strada principală, de categoria a III-a, care face legătura dintre Cartierul Gușterita și ieșirea spre Agnita (zona industrială).
- Strada este în studii de mai mulți ani pentru găsirea unei soluții în ceea ce privește preluarea apelor pluviale (aici ajung toate apele din precipitații de pe Dealul Gușteritei).
- Strada este în curs de reabilitare.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

- Nu există parcuri amenajate.

Spații verzi:

- Dispune de alveole cu spații verzi.

F. HIPODROM I

1. Strada Luptei



(Fig.145 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosință locală cu sens unic pe direcția de mers str. Nicolae Iorga -> Bulevardul General Vasile Milea și dublu sens pe direcția General Vasile Milea până la intersecția cu str. Cernei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 3.50m pe partea cu sens unic și 7.00m pe partea cu dublu sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

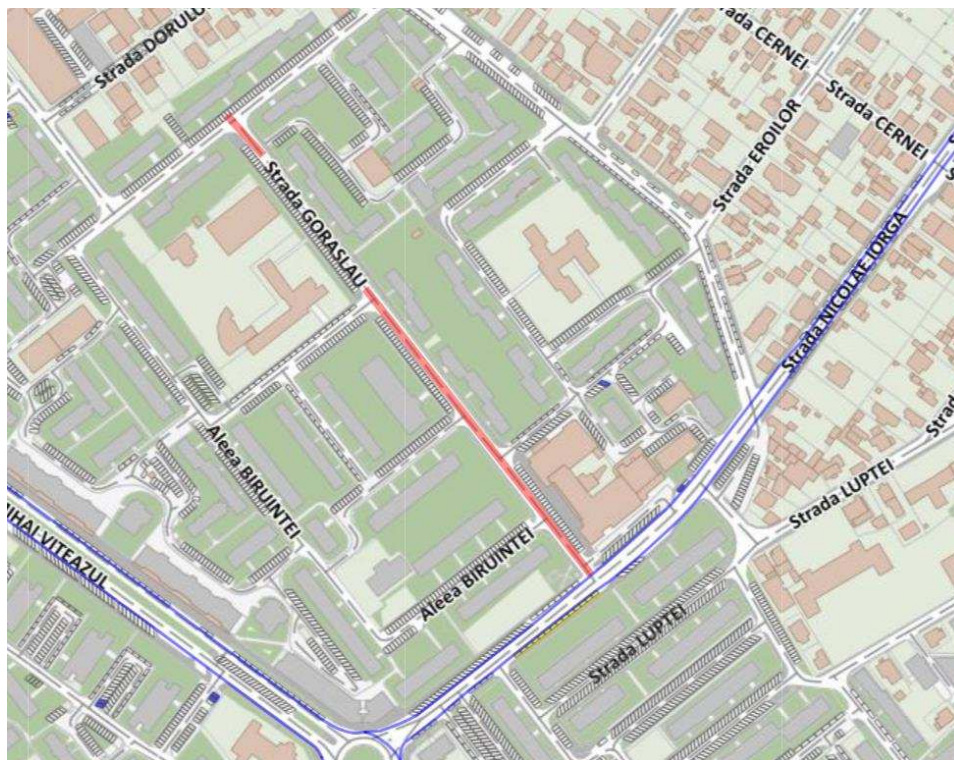
- Se realizează lateral și la 45° pe ambele părți ale strazii.

Spații verzi:

- Există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

G. HIPODROM II

1. Strada Gorăslău



(Fig.146 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a VI-a de folosință locală cu o bandă de circulație pe sens de minim 3.00m.
- Accesul se realizează de pe străzile Nicolae Iorga și Mirăslău.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o ampriza generoasă. Carosabilul strazii este de minim 7.00 m, format din 2 benzi de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Se realizează la 90° pe partea stângă a strazii.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi amenajate pe ambele părți ale strazii.

H. HIPODROM IV

1. Strada Ariesului



(Fig.147 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Are acces direct din străzile: Calea Cisnădie, Putnei si Siretului, de unde preia trafic, mai apoi descărcându-l în străzile George Bacovia si Siretului.
- În momentul de față strada nu este folosită la potențialul ei maxim, deși ampriza permite dezvoltarea ei.
- Strada este dotată cu spații de parcare amenajate la 90°, dar acestea nu sunt suficiente deoarece se poate observa și parcarea mașinilor ad-hoc în zona.
- Aceasta strada are un potențial mare și este luată în calcul pe viitor pentru reabilitarea și prelungirea ei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o ampriza generoasă. Carosabilul strazii este de minim 7.00m, format din 2 benzi de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

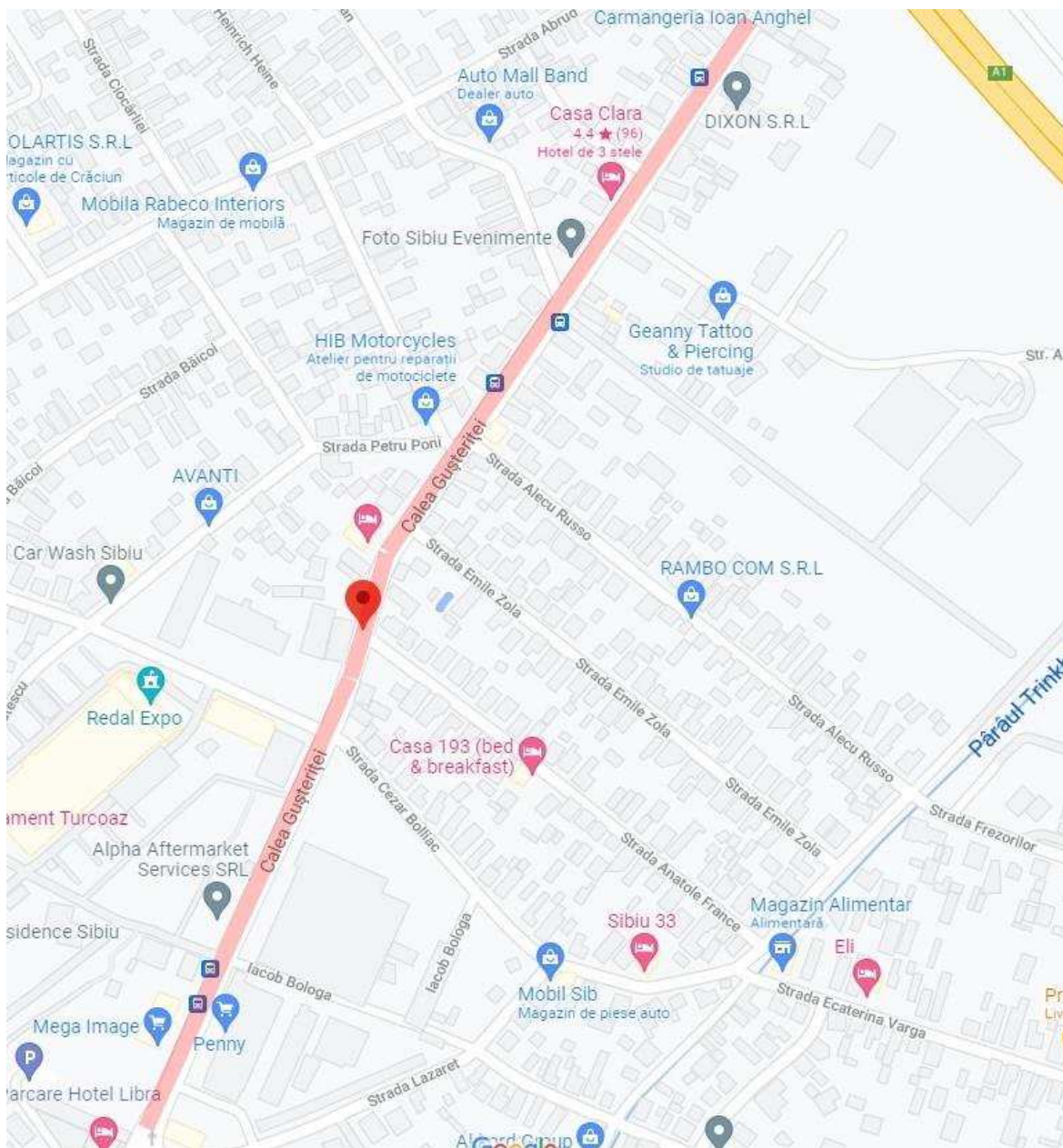
- Se realizează la 90°.

Spații verzi:

- Există spații verzi amenajate.

I. LAZARET

1. Calea Gușteritei



(Fig.148 – Google maps - ora:13:02 data: 13.06.2021)

- Strada colectoare aflata in cartierul Gusterita, ce face legătura între cartier și zona de centru a municipiului Sibiu. Strada are, pe majoritatea lungimii, două benzi de circulație, câte una pe sens cu lățime variabilă între 3.00m și 3.50m per bandă. În zonele cu supralărgiri, are amenajate parcuri laterale. Trotuare sunt variabile, de minim 1.00m pe ambele părți ale strazii. Sunt prezente piste de biciclete marcate pe carosabil lângă trotuare, pe partea carosabilă, între benzile de circulație și parcuri/trotuare, cu lățime de 1.00m. În prezent în apropierea locației este și o stație de autobuz, marcată pe partea carosabilă, pe direcția de mers – centru – cartierul Gusterita.

- Lățimea părții carosabile a strazii Calea Gusteritei nu permite amenajarea unei benzi pentru viratul la stângă, dar acest impediment poate să fie evitat prin virajul la dreapta și folosirea pentru întoarcere a traseului – strada Tohan – strada Abrud – strada Vulcan și din nou viraj dreapta pe Calea Gusteritei.
- Nu există alte artere de studiat în zona, deoarece principiul de amenajare a circulației, cu circuit închis și parcuri subterane, funcționează prin restricționarea accesului / ieșirii din zona de trafic existent pe strada principală. Aleea interioară, amenajată ca și un drum de categoria a IV-a, permite staționarea pe o lungime de 80 de m a vehiculelor, pentru a se încadra spre ieșirea din incintă.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o ampriza generoasă. Carosabilul strazii este de minim 7.00m, format din 2 benzi de minim 3.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Se face lateral.

Spații verzi:

- Există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

2. Strada Lazaret



(Fig.149 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de folosință locală, de categoria a IV-a ce asigură accesul la zona de locuit a cartierului Gusterita.
- Carosabilul strazii este de două benzi, câte una pe sens.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are un carosabil de minim 6.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

- Se realizează pe partea carosabilă la 45°.

Spații verzi:

- Există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

3. Strada Otelarilor



(Fig.150 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Se afla in partea de Sud a municipiului Sibiu, si face legătura între str. Mașiniștilor si str. Macaralelor, descărcând traficul in Calea Gusteritei.
- Capacitatea de circulație a străzi in prezent este foarte redusa deoarece zona nu este una aglomerata aflându-se la margine orașului.
- Din punct de vedere al traficului pietonal, acesta nu reprezintă un impediment in zona, pietonii deplasându-se pe trotuarele existente.
- In momentul de fata strada nu este folosita la potențialul ei maxim, deși ampriza strazii permite dezvoltarea ei.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila cuprinsa între 3.00-6.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

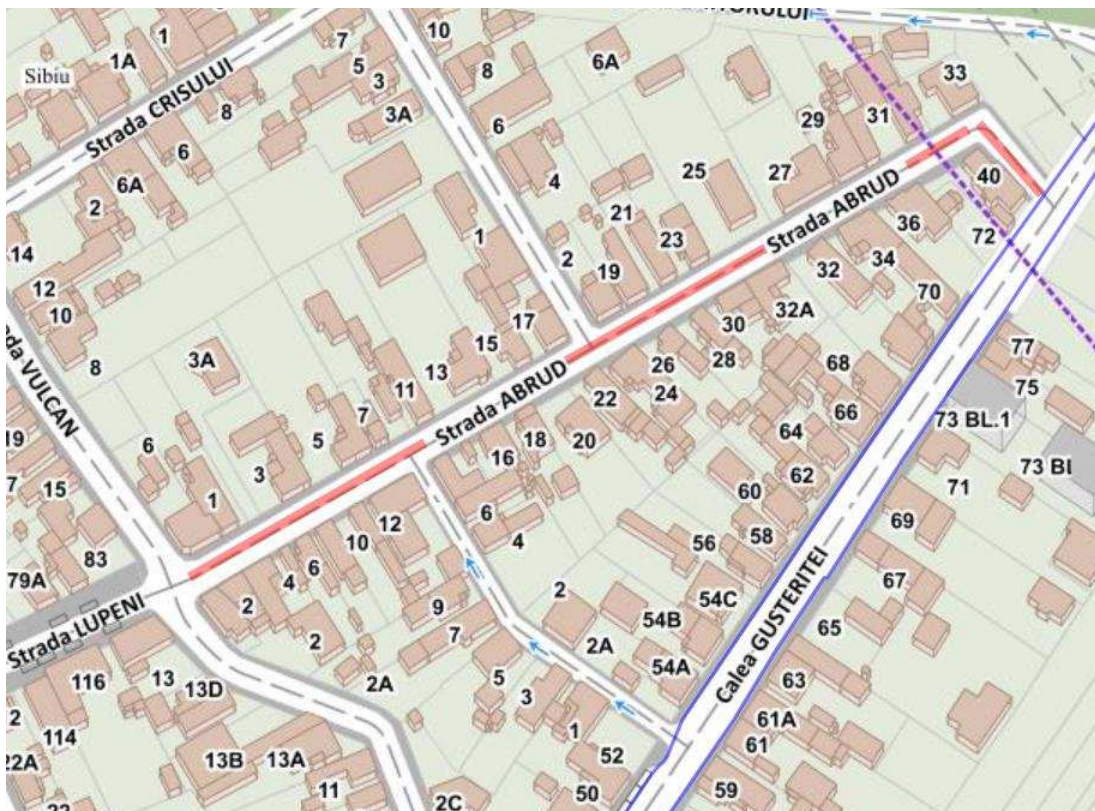
- Nu exista locuri de parcare special amenajate.

Spatii verzi:

- Nu exista spatii verzi amenajate.

J. LUPENI

1. Strada Abrud



(Fig.151 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a, de folosință locală ce asigură accesul la locuințe.
- Circulația pe această stradă se desfășoară pe o singură bandă pe sens.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens. Carosabilul strazii este de minim 6.00m, format din 2 benzi de minim 3.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

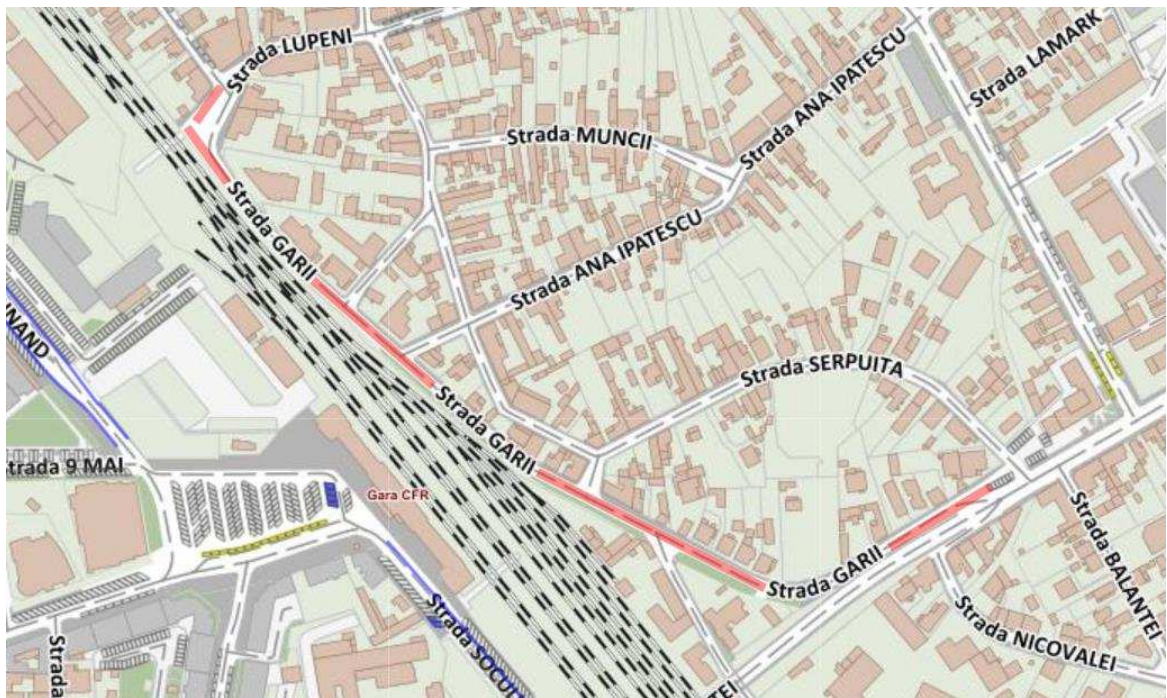
Parcare:

- Strada nu dispune de locuri de parcare, aceasta realizându-se parțial pe trotuar.

Spații verzi:

- Nu există alveole speciale pentru plantarea copciilor pe zonele pietonale amenajate.

2. Strada Gării



(Fig.152 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a, ce preia traficul de pe Bulevardul Corneliu Coposu (din zona centrala) si îl descarcă facil in cartierul Lupeni, fiind conectata cu toate străzile de legătura din cartier.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu sens unic, cu o ampriza de minim 4.00m.

Trotuare:

- Se regăsesc pe partea dreapta a strazii si sunt de minim 1.00m.

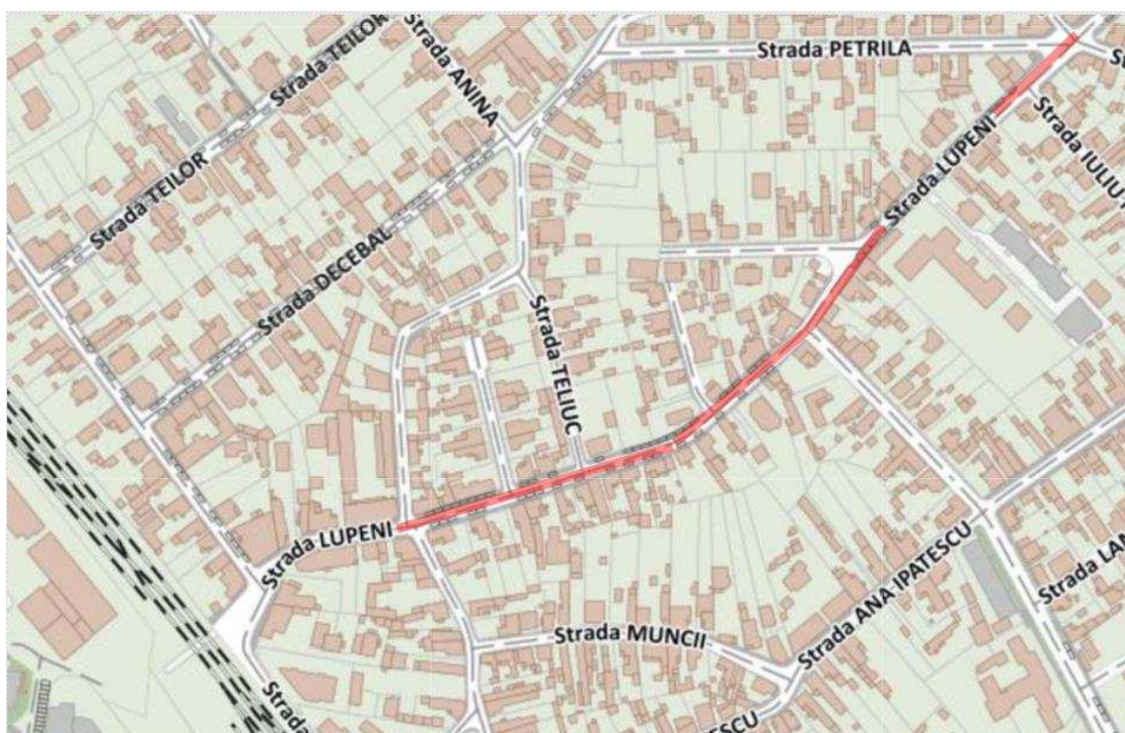
Parcare:

- Zona nu dispune de locuri de parcare, aceasta realizându-se parțial pe trotuar parțial pe partea carosabila împiedicând buna desfășurare a pietonilor.

Spatii verzi:

- Se regăsesc pe partea stângă a strazii, funcționând ca o bariera verde între zona de cale ferată si strada.

3. Strada Lupeni



(Fig.153 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosința locală, cu dublu sens, ce asigură accesul la zona de locuințe a cartierului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens. Carosabilul strazii este de minim 6.00m, format din 2 benzi de minim 3.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Se face lateral.

Spatii verzi:

- Existe zone cu spatii verzi amenajate.

4. Strada Moara de Scoarta



(Fig.154 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-IV-a , cu sens unic, de folosință locală care asigură intrarea și ieșirea din zona de locuit.
- Accesul se realizează de pe strada Lupeni spre str. Viitorului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu sens unic, cu un carosabil de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

- Nu există zone special amenajate pentru parcare.

Spații verzi:

- Nu dispune de spații verzi.

5. Strada Viitorului



(Fig.155 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Datorită poziției topografice, strada are o importanță redusă în ceea ce privește traficul rutier.
- Traficul aferent zonei este încadrat la trafic mediu, fiind circulat în principal de autoturisme și autoutilitare ușoare.
- Profilul transversal tip al acestei zone are parte carosabilă de 6,00-7,00m.
- Accesul se realizează de pe străzile Podului și Tângu Fanului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens;
- Carosabilul strazii este de minim 6.00m.

Trotuare:

- De minim 1.00m pe partea dreaptă a strazii.
- Pista de biciclete denivelate de minim 1.00m pe partea dreaptă a strazii de la intersecția cu str. Moara de Scoarță.

Parcare:

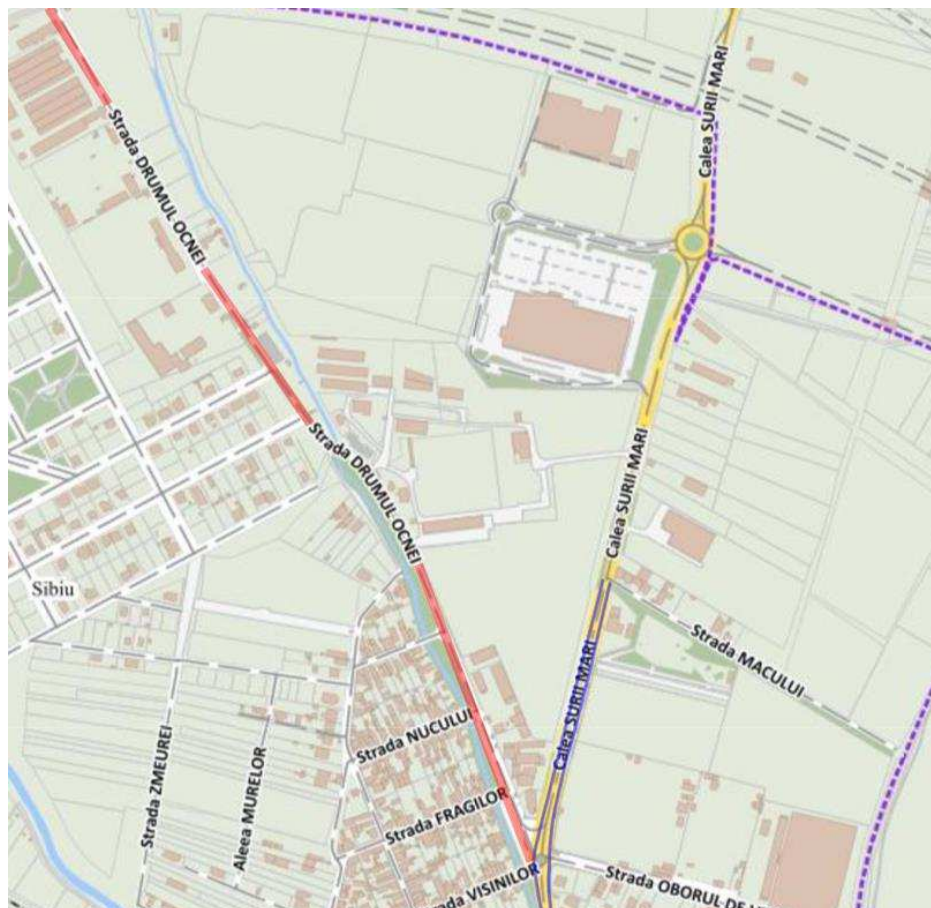
- Se realizează lateral pe partea dreaptă a strazii între pista de biciclete și trotuar.

Spații verzi:

- Se învecinează pe partea stângă cu Raul Cibin.

K. MARMELADA

1. Strada Drumul Ocnei



(Fig.156 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosința locală, care asigură accesul la locuințe.
- Este o stradă cu dublu sens, cu acces din Calea Surii Mari și str. Căpitan Valter Mărgineanu.
- În prezent strada este asfaltată parțial.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o parte carosabilă de minim 6.00m, formată din 2 benzi de minim 3.00m, acolo unde strada este asfaltată.

Trotuare:

- Se regăsesc parțial, la intrarea pe strada din Calea Surii Mari pe partea dreaptă, fiind de minim 1.00m.

Parcare:

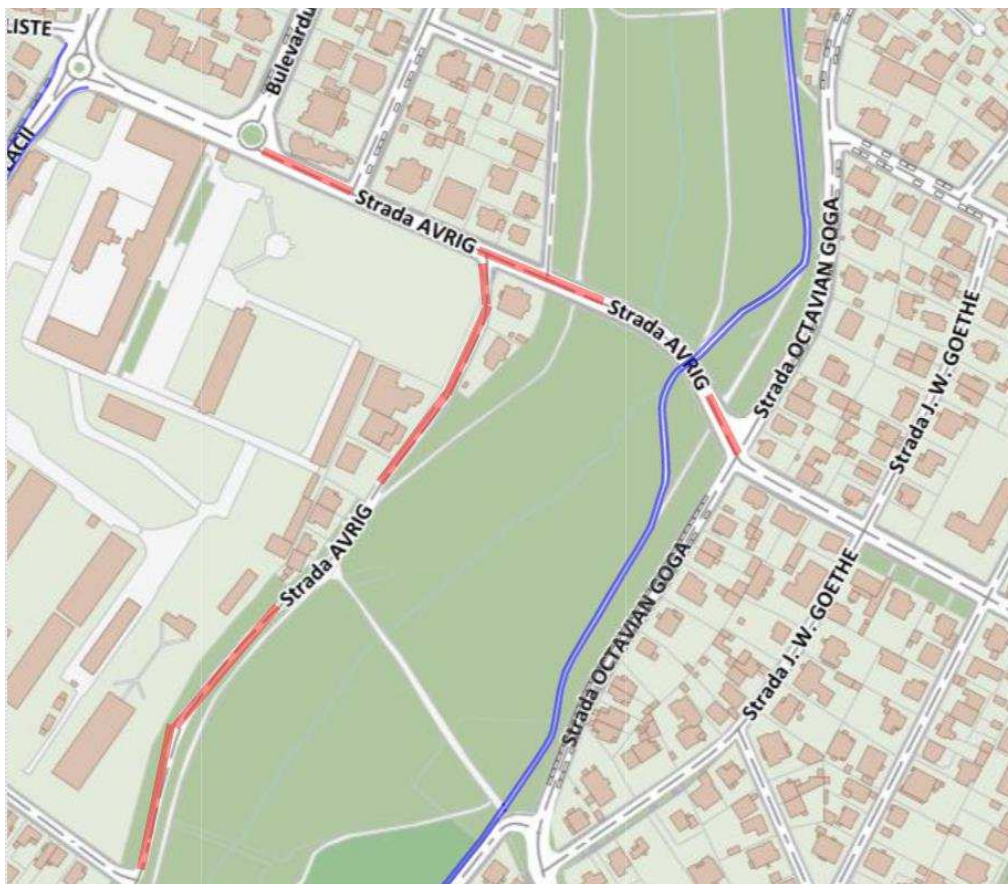
- Se realizează la 45° pe zonele unde strada este asfaltată.

Spații verzi:

- Nu există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

L. POPLACII

1. Strada Avrig



(Fig.157 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a, cu dublu sens ce preia fluxul de trafic din zonele funcționale și îl dirijează spre străzile de legătură.
- La nivel de municipiu este o stradă importantă deoarece face legătura între Calea Dumbrăvii și Calea Poplăci (străzi colectoare din două cartiere diferite).

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o ampriza generoasă. Carosabilul strazii este de minim 7.00m, format din 2 benzi de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

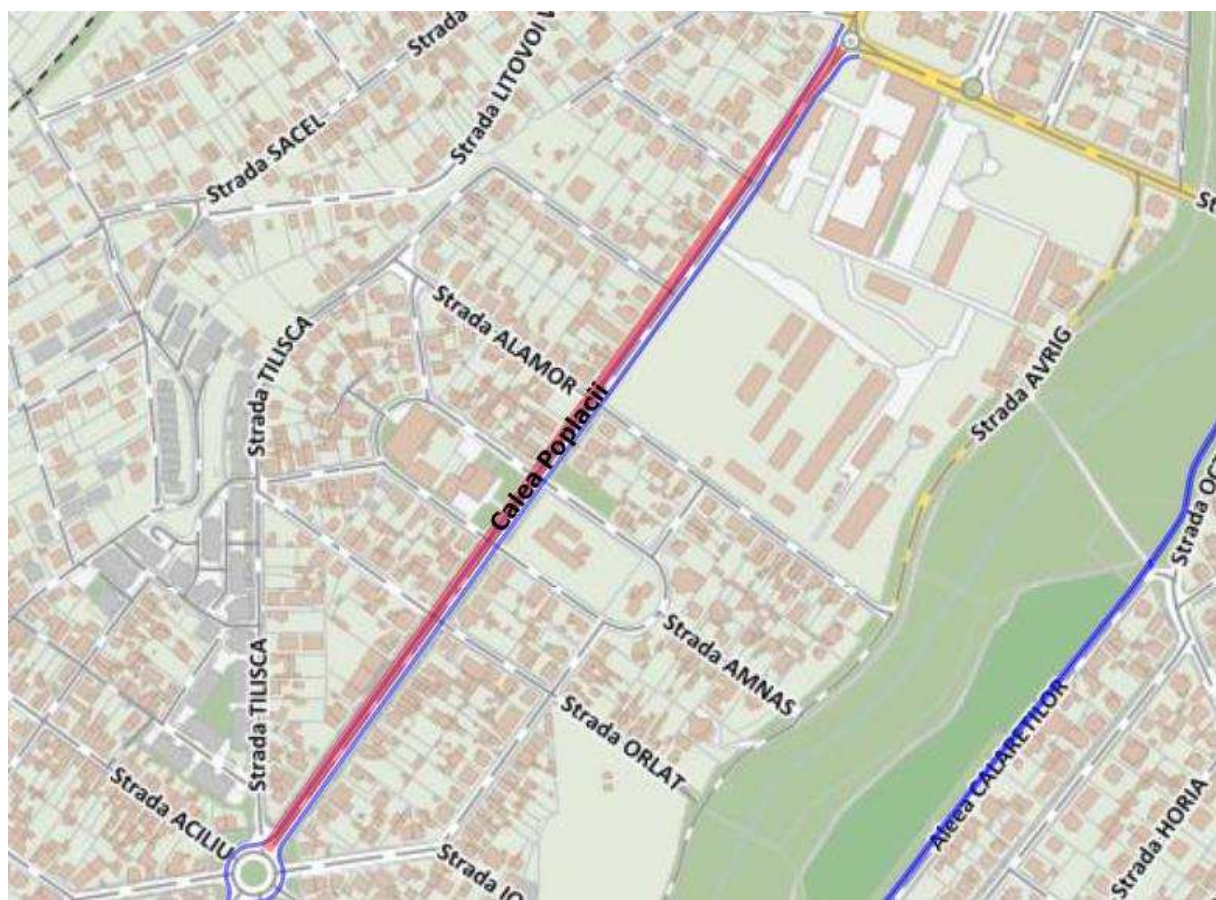
Parcare:

- Strada nu dispune de locuri de parcare.

Spatii verzi:

- Există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

2. Calea Poplăci



(Fig.158 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este o strada de cat a-III-a, mărginita in partea de Nord de str. Avrigh si in partea de Sud de cartierul Valea Aurie.
- Strada de legătura între municipiul Sibiu si comuna Poplaca.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 7.00m, cu cate 2 benzi de 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

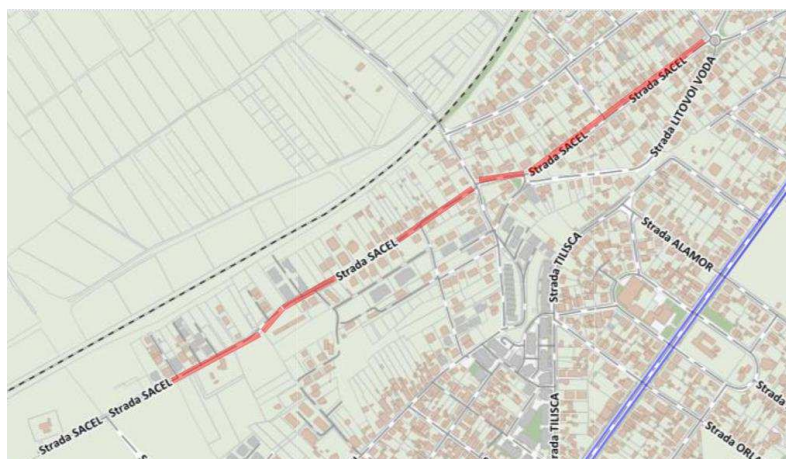
Parcare:

- Se realizează lateral pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Exista alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

3. Strada Săcel



(Fig.159 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu dublu sens ce necesita schimbarea regimului circulației rutiere, in sens unic, pe direcția strada Tălmăcel – strada Litovoi Voda.
- In acest fel se va putea amenaja o cale de rulare cu lățimea de 3.50m si o pista de biciclete cu o lățime mai mare de 1.00m. Trotuarele își vor putea păstra lățimea existentă, lucrările propuse constând in marcaje rutiere si semnalizare cu indicatoare rutiere.
- Odată cu introducerea transportului in comun pe aceasta strada, se poate observa clar dificultatea circulației auto datorita staționarii unui număr mare de autoturisme pe zona carosabilului.
- Dublul sens poate sa fie păstrat fără nici un impediment atâta timp cat se interzice staționare de orice tip pe ampriza strazii (cu excepția zonelor in care mașina nu blochează nici zona carosabilului nici cea a trotuarului – adică staționarea pe zona accesului in dreptul zonelor verzi).

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 6.00m, cu cate 2 benzi de circulație.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00 m.

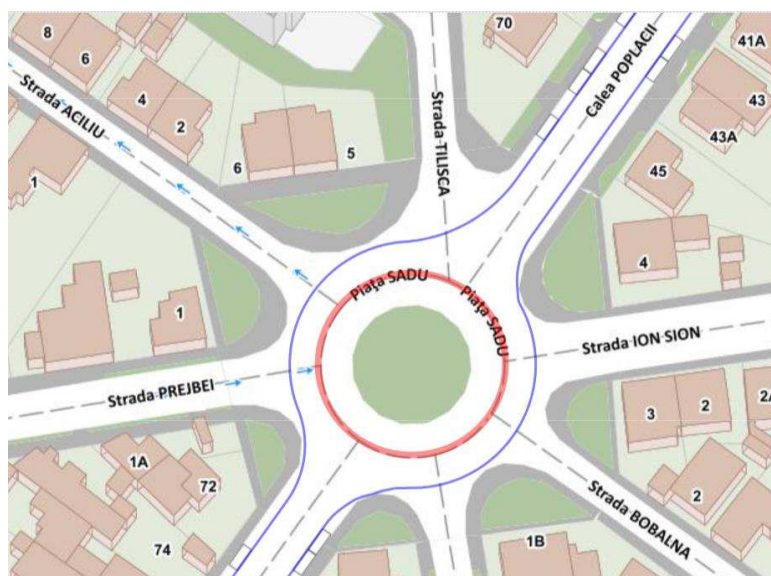
Parcare:

- Nu exista locuri de parcare.

Spatii verzi:

- Nu exista spatii verzi amenajate.

4. Piața Sadu



(Fig.160 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Piața Sadu si-a pierdut noțiunea de piața ca loc de întâlniri si a devenit (loc de trecere) intersecție între străzile: Tilișca, Aciliu, F.d.t Brazilor, Prejbei, Str. Bobâlna, Str. Rozdesti si Str. P.Stefan Luchian. Prin refacerea intersecției s-au reprofilat spatiile verzi si au fost dotate cu bănci pentru a se încerca revenirea zonei la una de întâlniri între locatari.
- Intersecție de tip girație cu 8 brațe.

Elemente tehnice ale intersecției:

Carosabil:

- În profilul transversal intersecția are 2 benzi pe sens, de minim 4.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

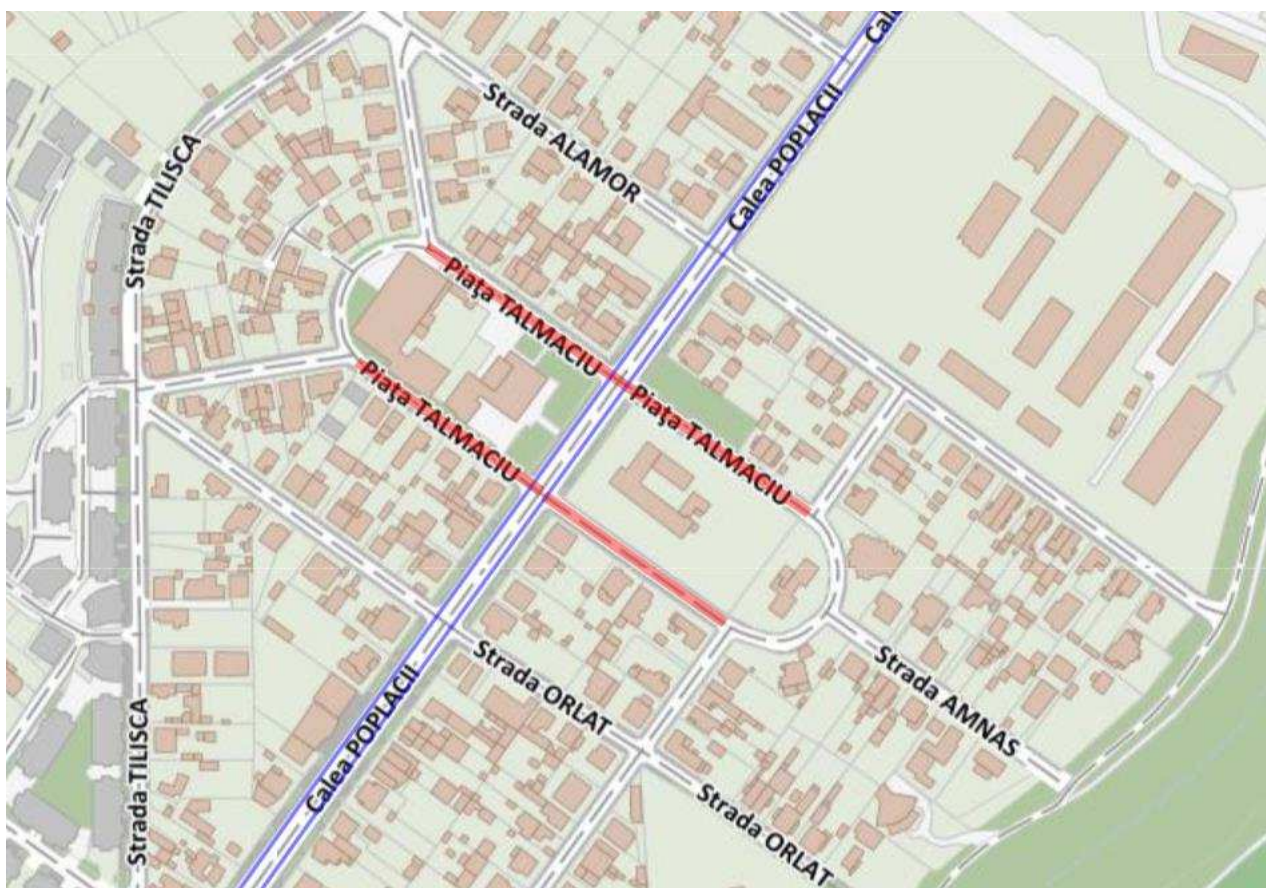
Parcare:

- În această zona staționarea si parcare este interzisă.

Spatii verzi:

- Exista alveole, spatii verzi si insula centrala.

5. Piața Tălmăciu



(Fig.161 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Piața urbana folosita pentru a favoriza circulația monitorizata, cu acces din străzile: Calea Poplăci str. Amnaș si str. Piața Tălmăciu.
- Piața are o formă ovala si este tranzitata de str. Calea Poplăci care o desparte in doua părți egale.
- Strada care mărginește piața este de importanta locala, asigurând accesul la locuințe si serviciile din zona.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 4.00m, fiind o strada cu sens unic.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

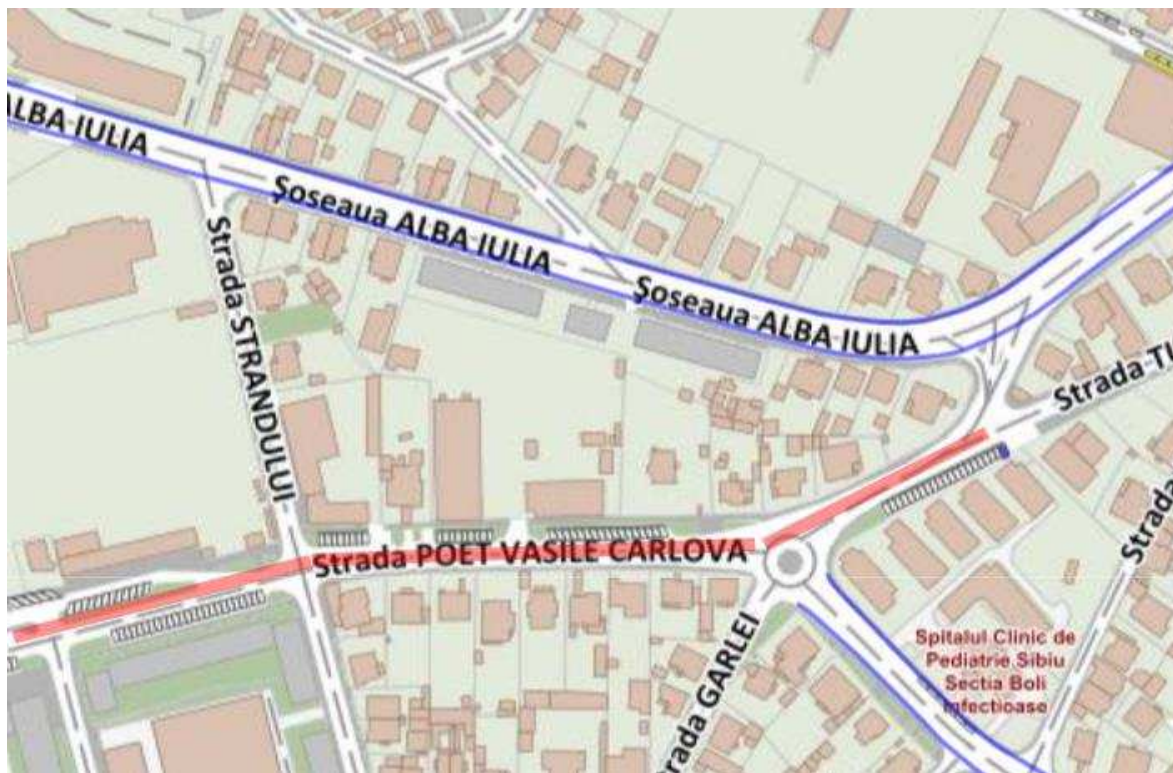
- Se realizează lateral pe partea dreapta a strazii.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de spatii verzi.

M. STRAND I

1. Strada Vasile Cârlova



(Fig.162 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu dublu sens, cu acces din străzile Șoseaua Alba Iulia, Transilvaniei, Ștrandului si Maramureșului.
- Categoria a-III-a, a strazii permite preluarea traficului din zonele funcționale si îl direcționează pe străzile de legătura si magistrale.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 7.00m, cu cate 2 benzi de circulație de minim 3.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

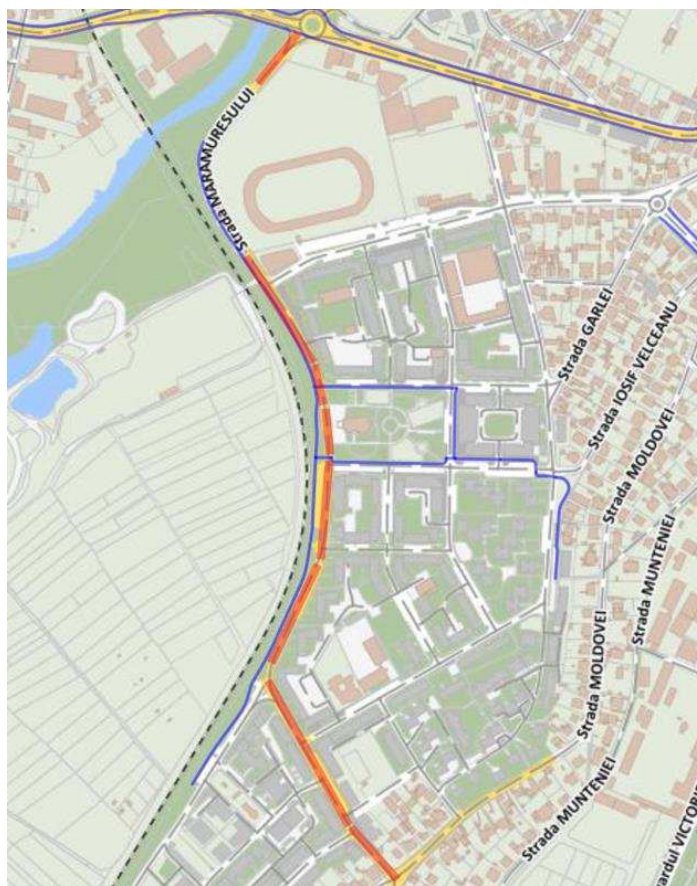
Parcare:

- Se realizează la 90°.

Spatii verzi:

- Exista alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

2. Strada Maramureșului



(Fig.163 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de cat a-III-a, mărginita în partea de Nord de str. Alba Iulia și în partea de Sud de strada Cristian.
- Strada face legătura între cartierul Turnișor și cartierul Ștrand, fiind o arteră importantă a localității.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabilă de minim 7.00m, cu câte 2 benzi de circulație, până aproape de intersecția ei cu str. Vasile Cârlova unde pe direcția înainte spre Șoseaua Alba Iulia se fac 3 benzi.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

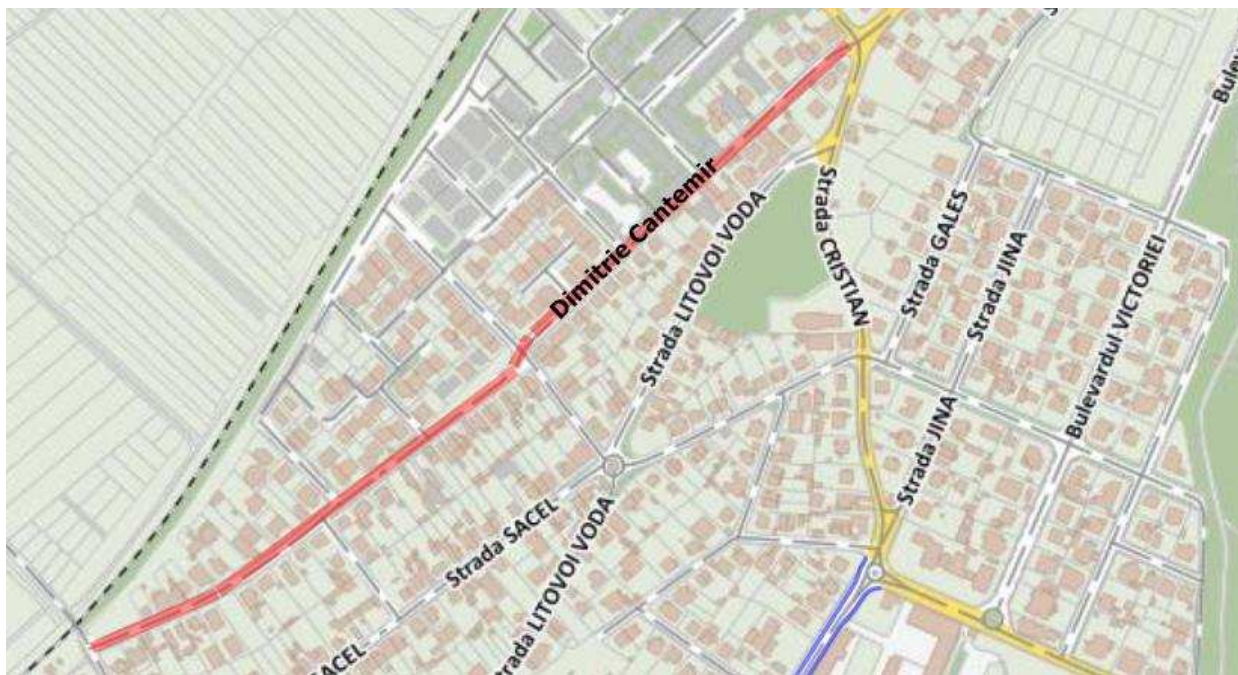
- Sunt amenajate separat cu acces și ieșire din strada.

Spații verzi:

- Există alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

N. STRAND II

1. Dimitrie Cantemir



(Fig.164 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada colectoare, cu dublu sens aflata in partea de vest a Municipiului Sibiu, făcând legătura între cartierul Valea Aurie si Ștrand.
- Datorita aglomerării trotuarelor cu mașini parcate parțial pe acestea, atât pietonii cat si autovehiculele întâmpina dificultăți in timpul tranzitării.
- Pentru o îmbunătățire a situației strazii se propune schimbarea sensului de mers cu păstrarea profilului transversal existent, amenajarea parcărilor laterale si amenajarea unei piste de biciclete.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In profilul transversal strada are o parte carosabila de minim 6.00m, cu cate 2 benzi de circulație.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00 m.

Parcare:

- Nu exista locuri de parcare amenajate.

Spatii verzi:

- Exista alveole speciale pentru plantarea copacilor pe zonele pietonale amenajate.

O. TEREZIAN

1. Strada Autogări



(Fig.165 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada Autogări este foarte generoasă ca și lățime de carosabil, fapt care se vede și din imagine și care permite staționarea autovehiculelor pe carosabil, fără a împiedica participanții la trafic, cu excepția celor care vor să folosească accesele.
- Se recomandă refacerea profilului transversal tip al acestei străzi fără să scadă clasa tehnică a strazii și se urmăresc următoarele aspecte:
 - Marcarea fizică a benzilor de circulație, cu păstrarea lățimii acestora dar încercarea de a reduce tendința de accelerare (strada este în linie dreaptă) prin amenajarea de casii lângă bordura și plantarea de arbori pe o parte a acesteia, pentru a se realiza efectul de tunel.
 - Amenajarea de locuri de parcare pe partea opusă a zonei implicată în viitorul PUZ, desfășurat în zona, pentru ca instituțiile aflate pe partea dreaptă a strazii să beneficieze de această facilități.

- Realizarea unui spațiu verde intermediar între carosabil și zona pistelor de biciclete, pentru a proteja bicicliștii și a crea o barieră pentru preluarea prafului rezultat din traficul rutier.
- Amenajarea zonei pietonale în imediata vecinătate a zonei pistei de biciclete pentru a fi de asemenea protejați, dar în apropierea proprietăților din partea stânga, care prin amenajare au la rândul lor spații verzi, piațete sau alte facilități pentru pietoni.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 14.00m, cu câte două benzi pe sens (acolo unde nu sunt parcate automobile pe strada).

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Neamenajată și nemarcată, staționarea făcându-se ad-hoc, oriunde este loc.

Spații verzi:

- Nu există spații verzi amenajate.

2. Piata Cluj



(Fig.166 – harti interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Piațeta utilizată ca și loc de relaxare și parc pentru copii, reamenajată în cursul anului 2021.
- Strada (Piața Cluj) ce mărginește parcul are legătura directă cu străzile Kiev și Timișoara, Tudor Vladimirescu și Strada Paris, fiind o stradă de folosință locală.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 5.50m, cu cate doua benzi pe sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m.

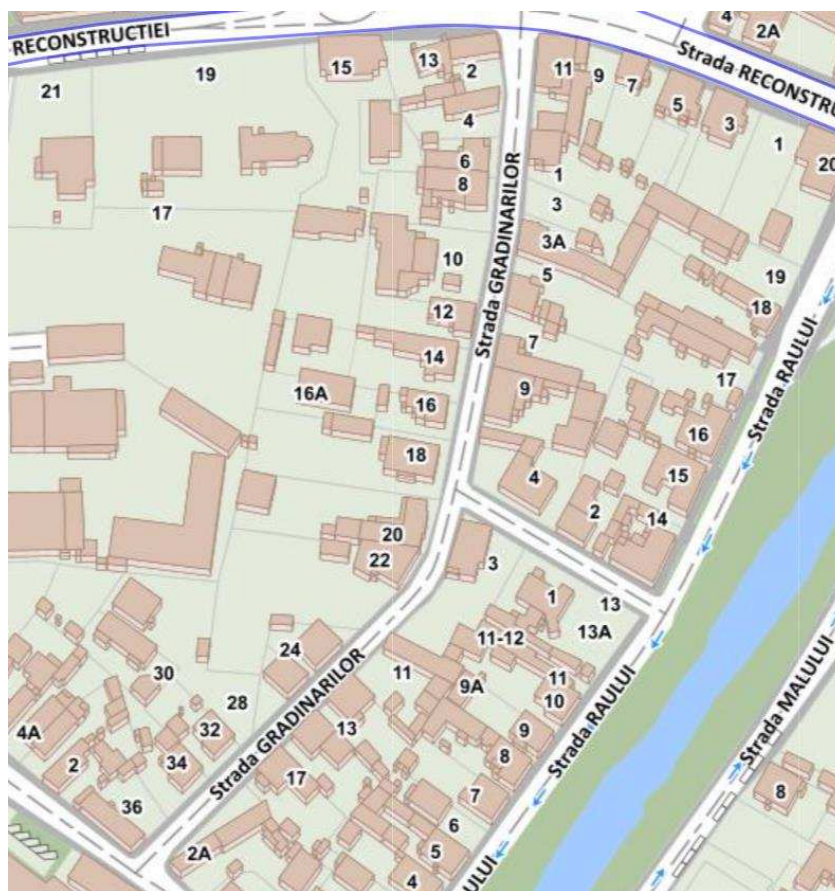
Parcare:

- Se realizează lateral.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi amenajate.

3. Strada Gladiolelor



(Fig.167 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a, colectoare, care preia fluxurile de trafic de pe str. Lunga și str. Râului și îl descarcă în zonele de locuit.
- Dispune de spații verzi generoase cu piste de biciclete construite în cursul anului 2021 – 2022.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m, cu câte două o bandă pe sens de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

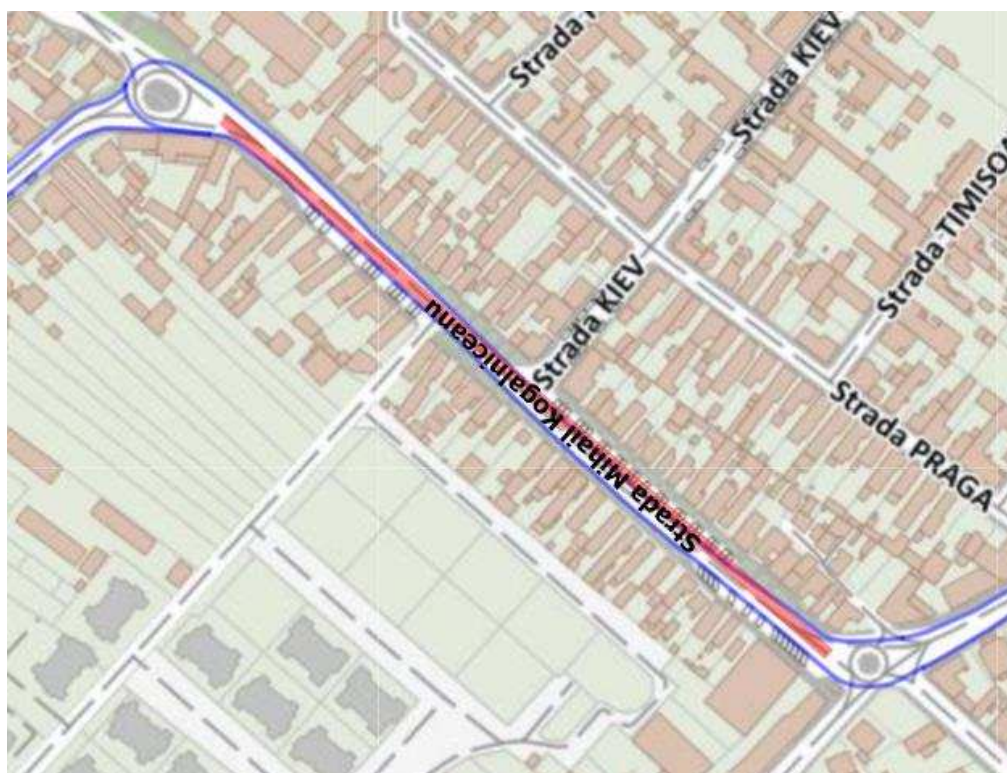
Parcare:

- Se realizează lateral pe ambele părți ale strazii.

Spații verzi:

- Există spații verzi generoase, amenajate pe ambele părți ale strazii.

4. Strada Mihail Kogălniceanu



(Fig.168 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a ce preia fluxul de trafic de pe străzile: Râului, Recluziei, Pedagogilor, Lemnelor, Calea Turnișorului și Calea Surii Mici.
- Strada este mărginită de două girării, ce funcționează eficient și ajută la fluidizarea traficului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- De minim 7.00m, cu o bandă de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

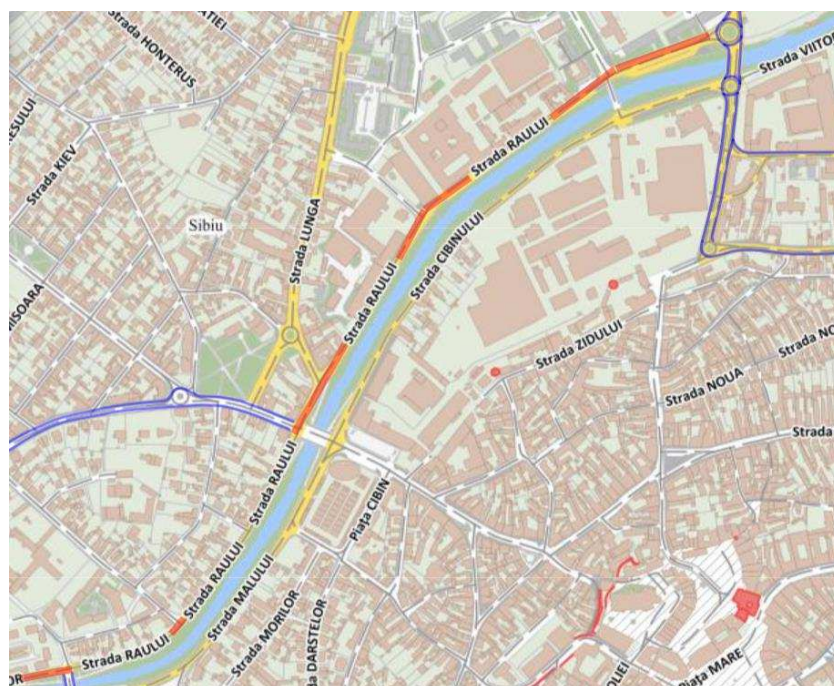
Parcare:

- Se face la 90°.

Spatii verzi:

- Nu exista spatii verzi amenajate.

5. Strada Râului



(Fig.169 – hartă interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Este o strada cu sens unic pe, pe direcția spre Alba Iulia, aflata pe malul stâng al râului Cibin.
- Are doua benzi de circulație, de minim 3.50m.
- Din cauza autobuzelor ce opresc in stație, banda I este ocupata, iar vehiculele care doresc sa vireze la dreapta sau sa meargă înainte, trebuie sa aștepte in spatele lor.
- Banda II este folosita pentru virajul la stânga sau pe pod sau pentru direcția înainte.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m, cu cate doua benzi pe sens (acolo unde nu sunt parcate automobile pe strada).

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

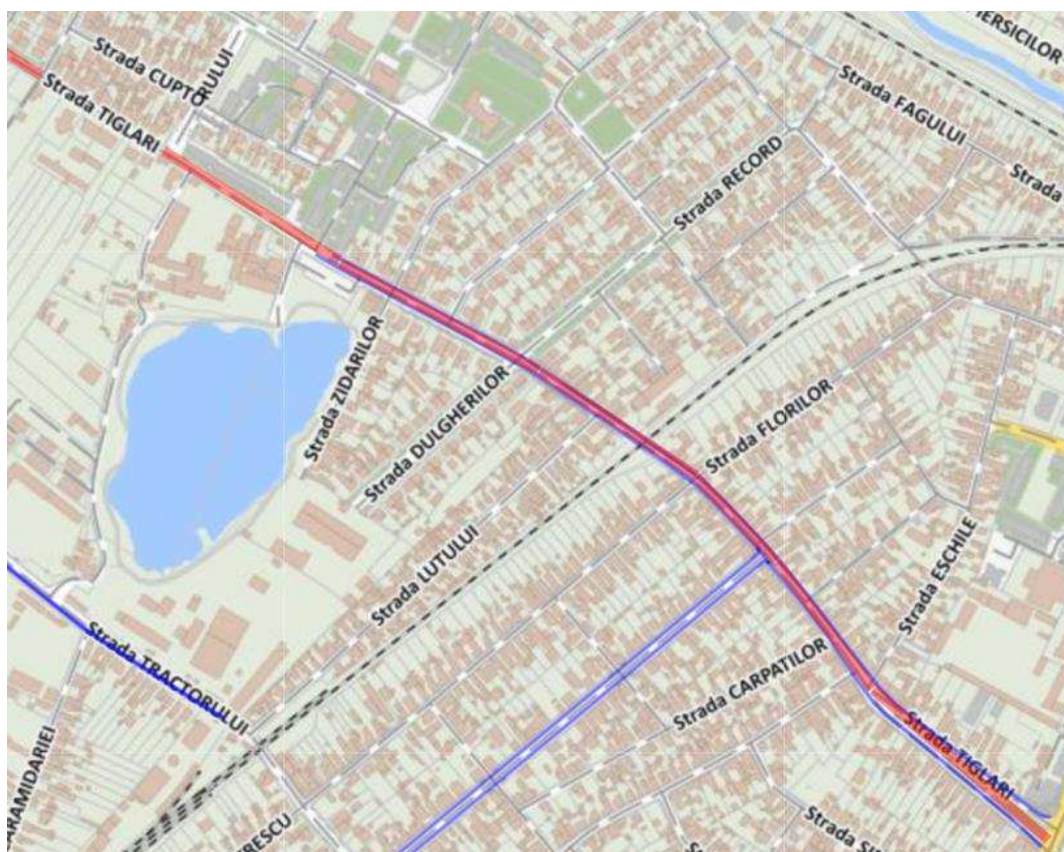
Parcare:

- Neamenajata si ne marcata, staționarea făcându-se ad-hoc, oriunde este loc pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de spatii verzi amenajate, aflându-se mărginita în partea stânga de malul Râului Cibin.

6. Strada Tiglari



(Fig.170 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de legătura între cartierul Terezian și Țiglari. Strada începe de la intersecția cu str. Lunga și se oprește la intersecția cu str. Deventer.
- Strada de categoria a-III-a colectoare, ce preia fluxurile de trafic de din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

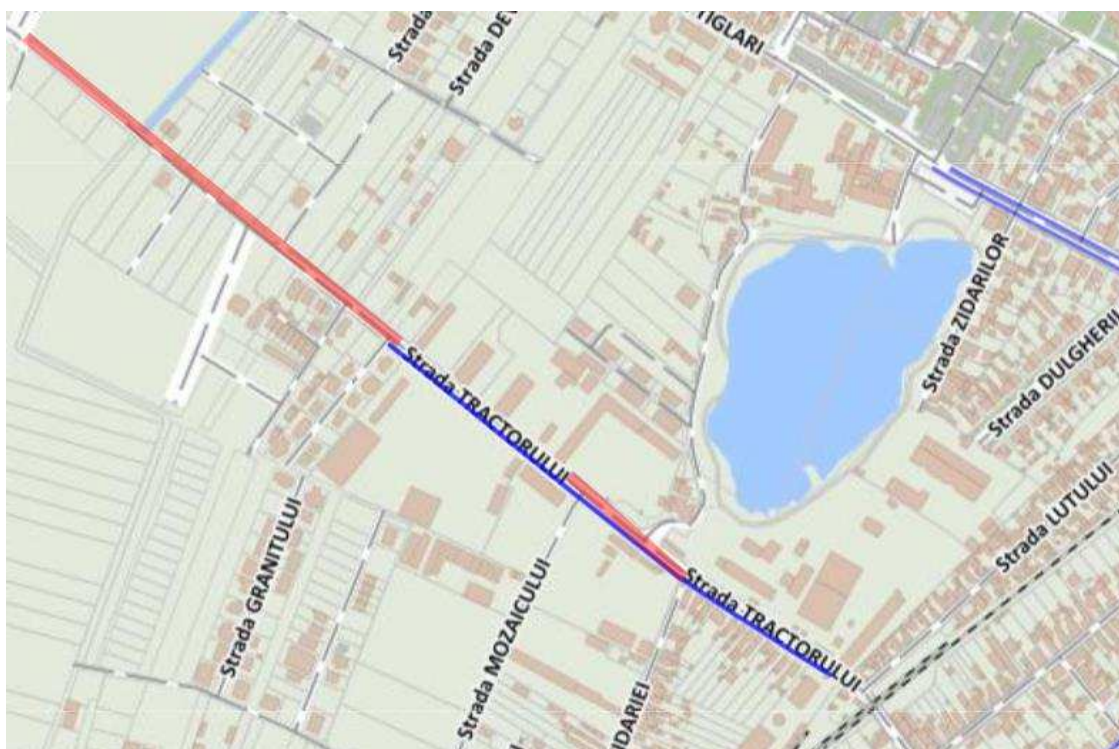
Parcare:

- Se realizează pe locuri special amenajate.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi amenajate.

7. Strada Tractorului



(Fig.171 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-III-a ce preia traficul de pe străzile adiacente, si il dirijează spre străzile de legătură.
- Strada cu dublu sens, cu cate o banda de circulație de minim 3.00m, ce face legătură între strada Câmpului si str. Diamantului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m, cu cate o banda pe sens de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

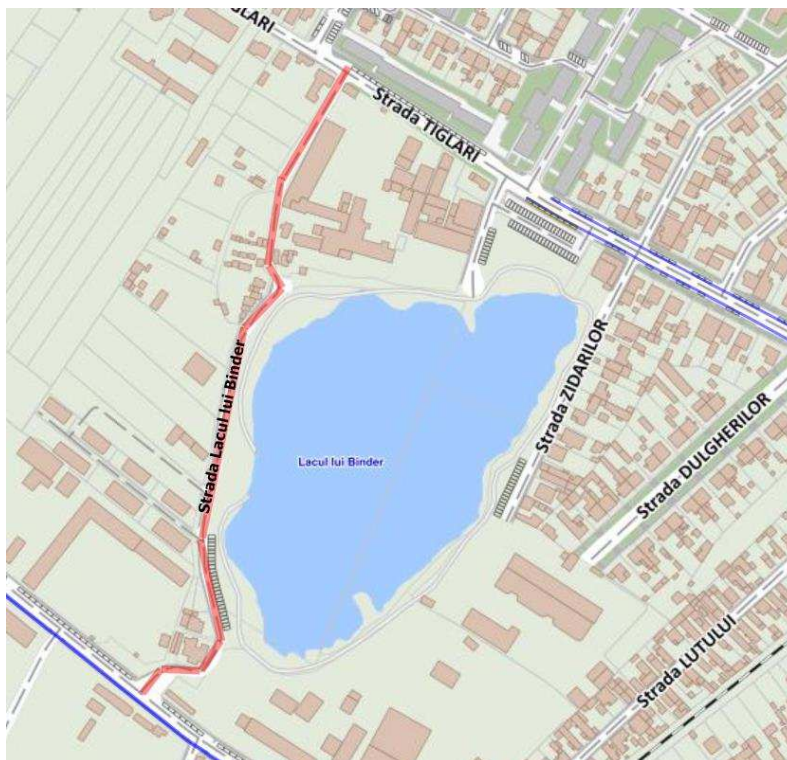
- Neamenajata si ne marcata, staționarea făcându-se ad-hoc, oriunde este loc.

Spatii verzi:

- Nu exista spatii verzi amenajate.

P. TIGLARI

1. Strada Lacul lui Binder



(Fig.172 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosința locală, care asigură accesul între străzile Tractorului și Tiglari.
- Strada cu dublu sens cu un carosabil de minim 5.50m.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 5.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m

Parcare:

- Se realizează la 90° pe partea cu lacul.

Spatii verzi:

- Dispune de spatii verzi amenajate.

Q. TILISCA

1. Strada Tilisca



(Fig.173 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada cu sens unic, cu o banda de circulație de minim 3.00m, ce face legătură între Piața Sadu și str. General Grigorescu.
- Strada de categoria a IV-a de folosință locală, care asigură accesul la zona de locuințe.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 3.00m, cu sens unic.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

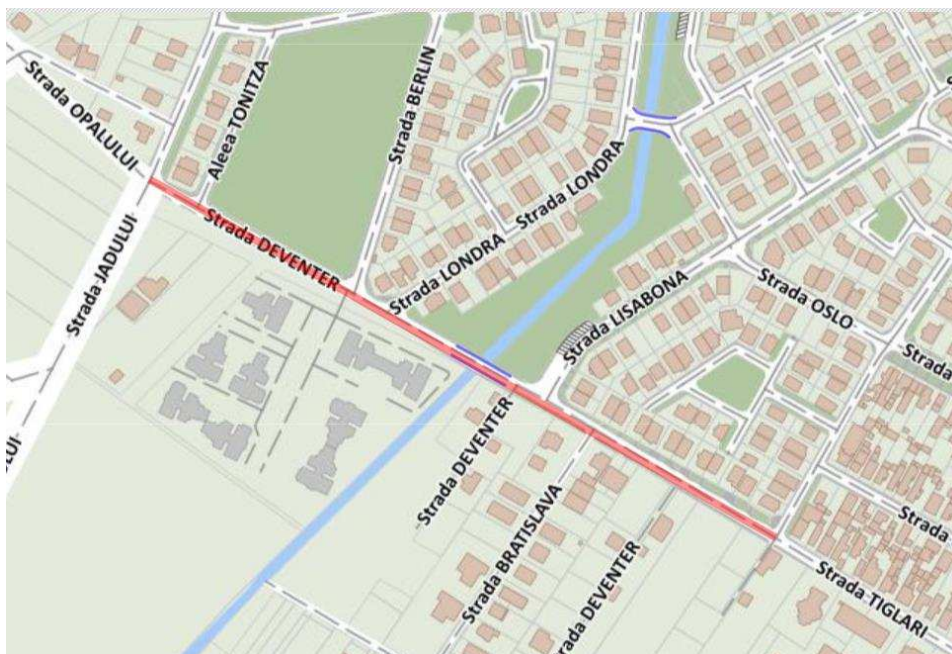
- Neamenajată și ne marcată, staționarea făcându-se ad-hoc, oriunde este loc.

Spatii verzi:

- Nu există spații verzi amenajate.

R. TINERETULUI

1. Strada Deventer



(Fig.174 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de legătură între str. Țiglarilor și str. Tomis de categoria a-III-a, ce asigură accesul la zona de locuințe.
- Face legătura între cartierul tineretului nou dezvoltat și cartierul Tiglari.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m, cu dublu sens de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00 m.

Parcare:

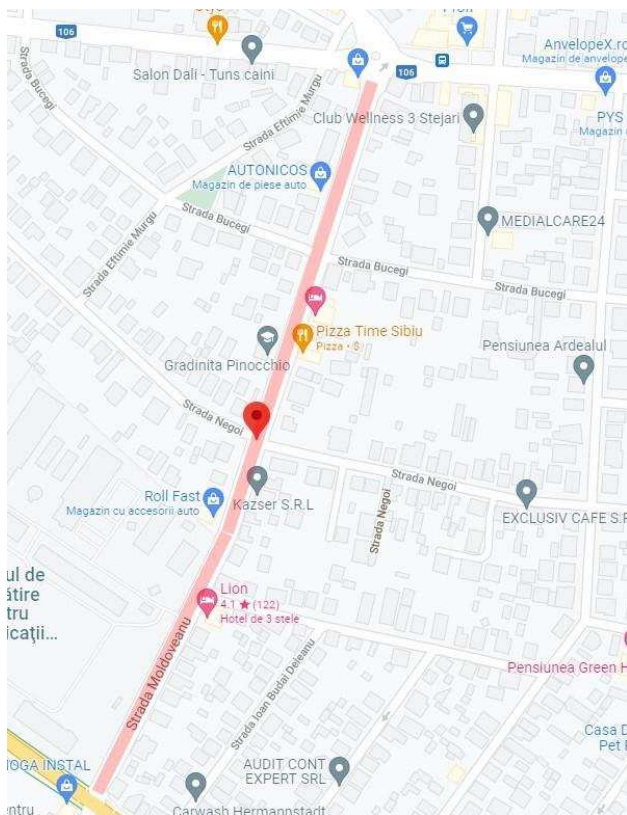
- Neamenajată și ne marcată, staționarea făcând-se ad-hoc, oriunde este loc.

Spatii verzi:

- Există spații verzi amenajate.

S. TREI STEJARI

1. Strada Moldoveanu



(Fig.175 – Google maps - ora:13:10 data: 13.06.2021)

- Strada de cat a-III-a, mărginita de intersecția dintre străzile Nicolae Iorga, General Vasile Milea si intersecția dintre străzile Stefan Cel Mare si Balea.
- Strada importanta la nivel de Municipiu, care preia fluxurile de trafic din zonele funcționale si îl descarcă pe străzile de folosință locala.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada cu dublu sens, cu o parte carosabila de minim 7.00m formata din 2 benzi de minim 3.50m, lărgindu-se la 3 benzi de circulație la intrarea in intersecție la ambele capete ale strazii.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

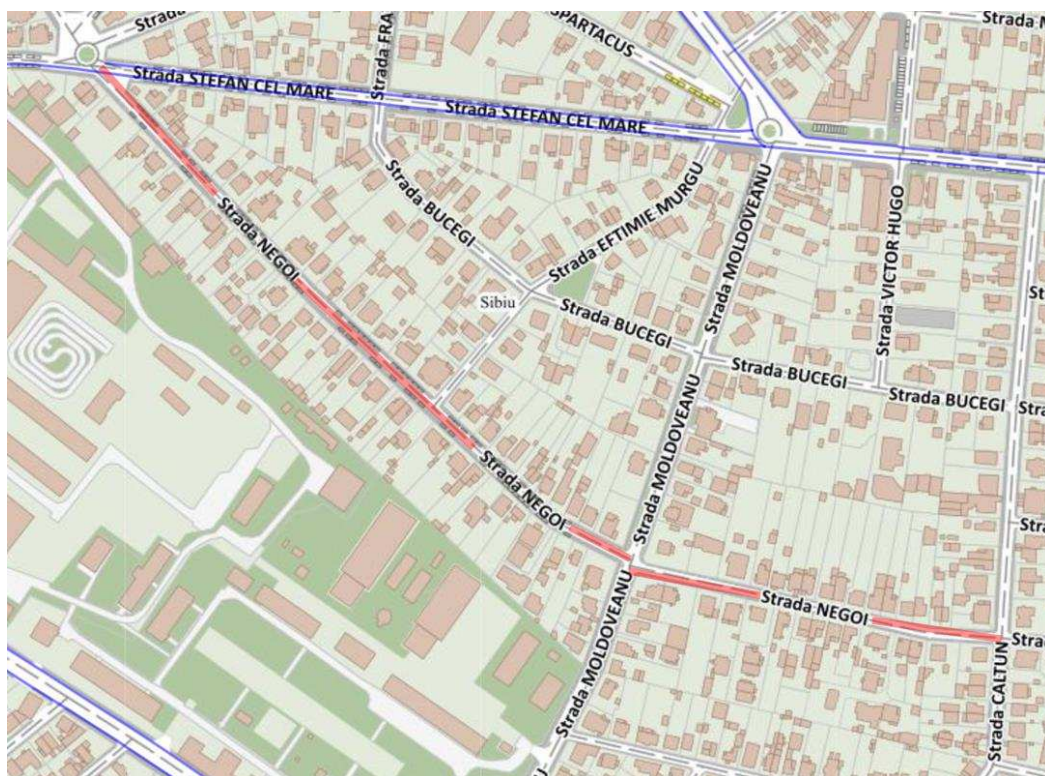
Parcare:

- Se face lateral pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi special amenajate pe zona trotuarului.

2. Strada Negoii



(Fig.176 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada categoria a IV-a cu dublu sens, cu cate o banda de circulație de minim 3.00m, ce face legătură între strada Moldovaeanu și str. Leschkircher.
- Strada de folosință locală, care asigură accesul la zona de locuit și servicii ocazionale.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 6.00m, cu cate doua benzi pe sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

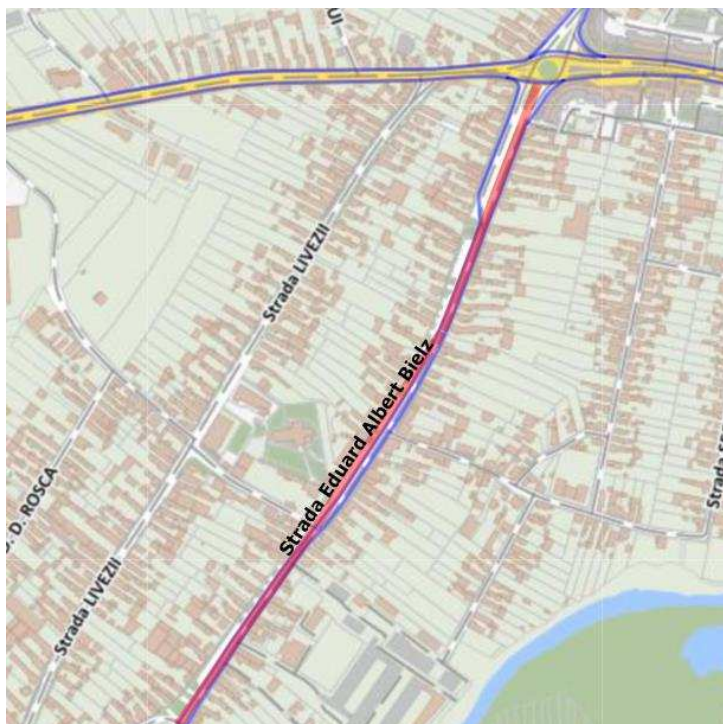
- Se realizează lateral pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Exista spatii verzi amenajate.

T. TURNISOR

1. Strada Eduard Albert Bielz



(Fig.177 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada Eduard Albert Bielz necesita lucrări de modernizare și luând în considerare că ampriza acesteia permite, propunem realizarea unui spațiu verde de separare a sensurilor de circulație, iar fiecare sens de circulație poate avea o bandă de circulație cu lățimea de 3.50m și o bandă pentru parcare cu lățimea de 2.50m. Se poate amenaja bandă pentru bicicliști, trotuare mai late și spații verzi de separare între autoturisme și pietoni/bicicliști.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00 m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

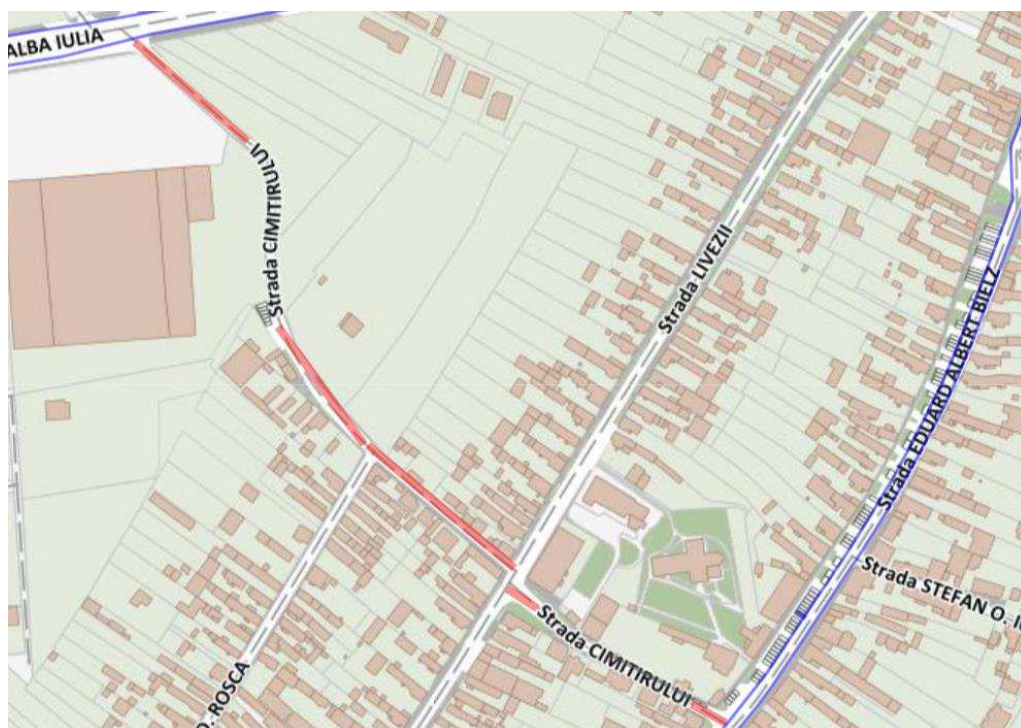
Parcare:

- Se realizează la 90° pe partea dreaptă a strazii.

Spații verzi:

- Există spații verzi special amenajate.

2. Strada Cimitirului



(Fig.178 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosință locală, ce asigură accesul la locuințele din zonă.
- Accesul pe strada se face de pe străzile: Soseaua Alba Iulia, Eduard Albert Bieltz, Livezii și Dumitru D. Roșca.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 6.00m, cu câte două benzi.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00 m.

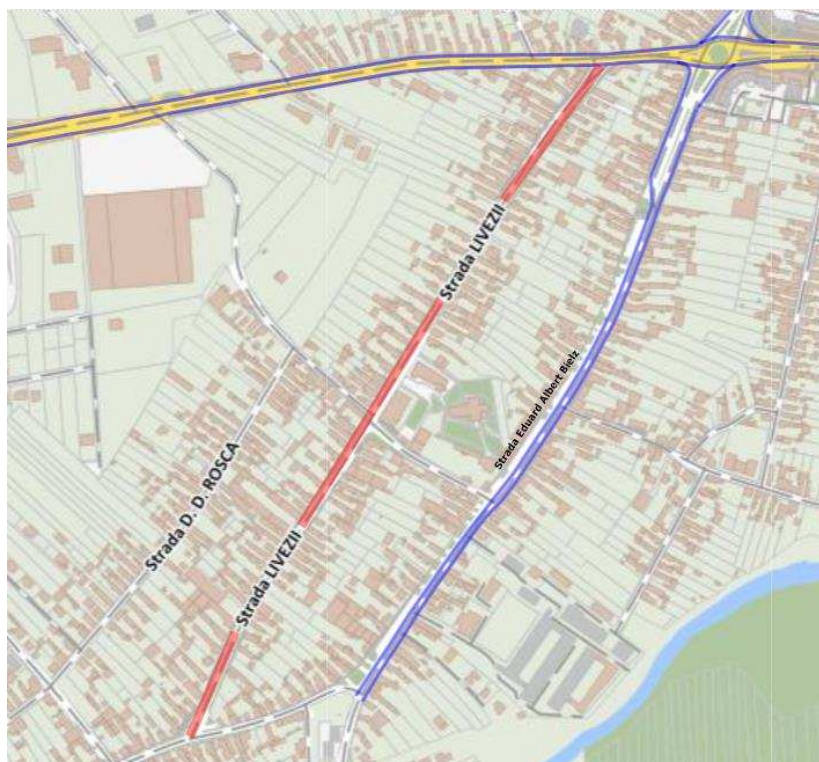
Parcare:

- Neamenajată și nemarcată, staționarea făcându-se ad-hoc, oriunde este loc.

Spatii verzi:

- Nu există spații verzi amenajate.

3. Strada Livezii



(Fig.179 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a colectoare, ce preia traficul de pe Șoseaua Alba Iulia și îl descărca pe străzile: George Topârceanu și Cimitirului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m, cu dublu sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

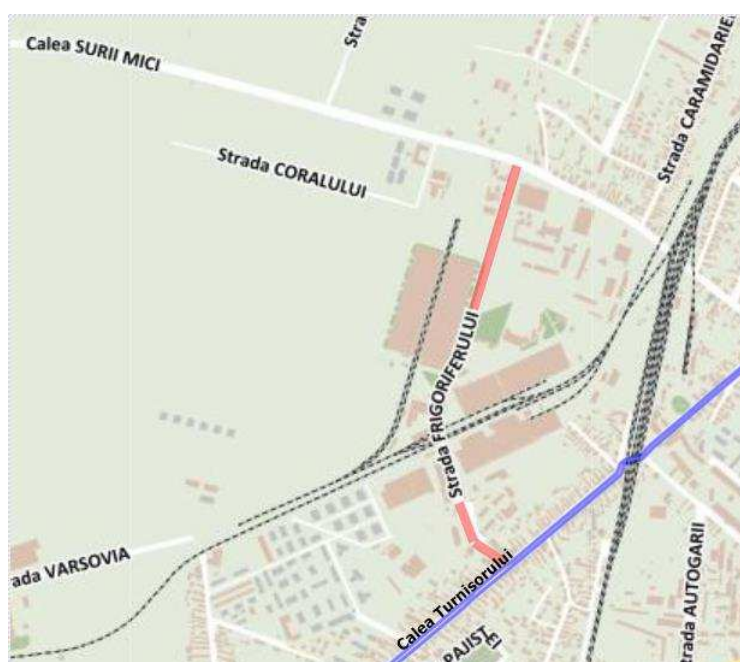
Parcare:

- La 45° pe partea dreapta a strazii.

Spatii verzi:

- Nu exista spatii verzi amenajate.

4. Strada Frigoriferului



(Fig.180 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a III-a colectoare, ce preia traficul de pe str. Calea Turnișorului și Calea Surii Mici.
- Este o legătură importantă la nivel local deoarece ajută la fluidizarea traficului în cartierul Turnișor.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 7.00m, cu dublu sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00 m, pe anumite porțiuni a strazii.

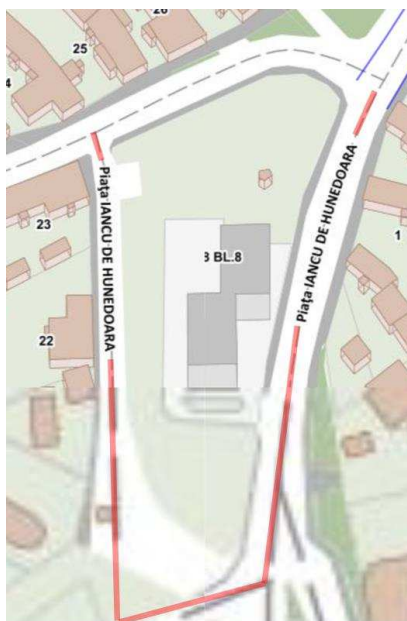
Parcare:

- Neamenajată și ne marcată, staționarea făcându-se ad-hoc, oriunde este loc.

Spatii verzi:

- Nu există spații verzi amenajate.

5. Piața Iancu de Hunedoara



(Fig.181 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosință locală, ce asigură accesul la zonele de locuit.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- Strada are un carosabil de minim 6.00m, cu câte două benzi pe sens.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50 m, permițând buna desfășurare a traficului pietonal.

Parcare:

- Se realizează la 45°.

Spatii verzi:

- Strada dispune de spatii verzi amenajate.

6. Strada Rozmarinului



(Fig.182 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada Rozmarinului poate fi amenajată cu sens unic pe toata lungimea ei, prin restricționarea opririi autovehiculelor, și amenajarea unei piste de biciclete cu doua benzi.
- Prin aceasta modificare va fi încurajată folosirea mijloacelor alternative de deplasare (biciclete, biciclete electrice, trotinete, trotinete electrice), în detrimentul folosirii autoturismelor.
- Aceasta propunere, modificarea va fi făcută doar prin marcaj și semnalizare rutiera, reanunțându-se la parcajele la nivel, longitudinal.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În momentul de față strada are un carosabil de minim 6.00m, cu câte doua benzi de circulație.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m, pe ambele părți ale drumului.

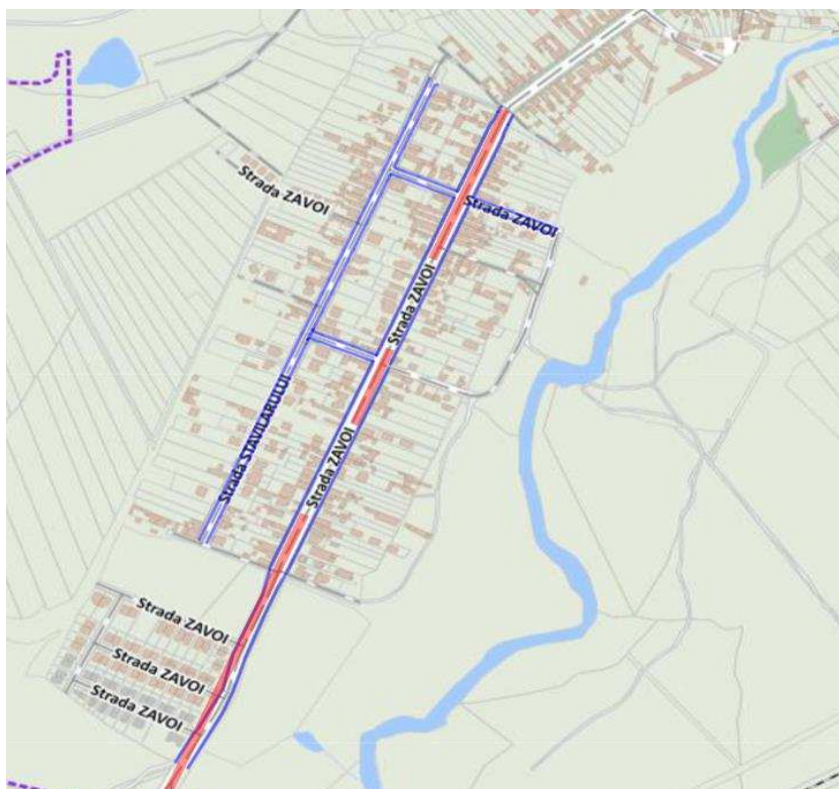
Parcare:

- Strada nu dispune de locuri de parcare special amenajate.

Spatii verzi:

- Strada nu dispune de spatii verzi special amenajate.

7. Strada Zăvoi



(Fig.183 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-III-a colectoare, ce preia fluxul de trafic din zonele funcționale si le dirijează spre străzile de legătura.
- Strada a fost modernizata de curând având o parte carosabila de minim 7.00m, piste de biciclete amenajate, trotuar si zone verzi.
- Face legătura între cartierul de case recent realizat in partea de S a strazii si Str. Eduard Albert Bielz, descărcând traficul acumulat in E68.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In momentul de fata strada are un carosabil de minim 7.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, pe ambele părți ale drumului.
- Piste de biciclete de minim 1.00, pe ambele părți ale drumului.

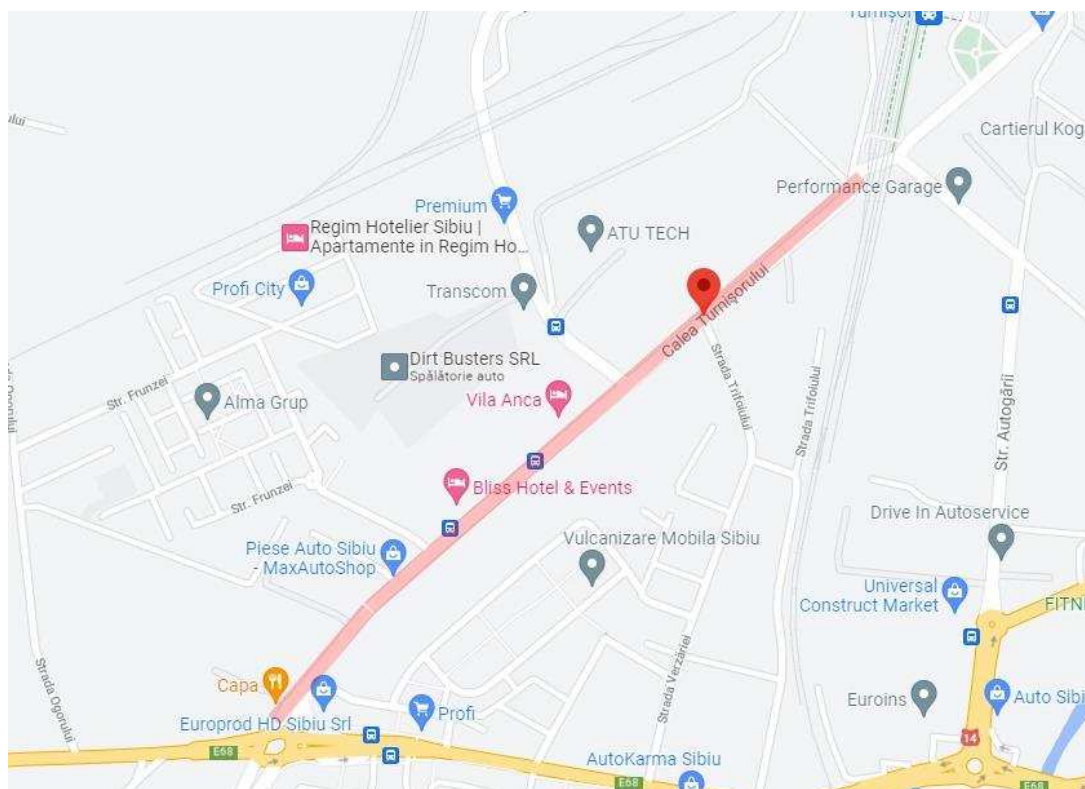
Parcare:

- Strada dispune de locuri de parcare special amenajate pe parte carosabila, pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Strada dispune de spatii verzi in alveole special amenajate.

8. Calea Turnișorului



(Fig.184 – Google maps - ora:13:13 data: 13.06.2021)

- Strada secundara de categoria a-III-a cu 2 benzi de circulație, cate una pe sens.
- Strada face legătură între Șoseaua Alba Iulia si Calea Suri Mici, fiind o strada intens circulata in orele de vârf.
- Ampriza strazii permite desfășurarea traficului in condiții de siguranța, datorita amenajării strazii.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In momentul de fata strada are un carosabil de minim 7.00m, cu cate doua benzi de circulație, una pe sens de minim 3.50m.
- Piste de biciclete marcate pe partea carosabila, de minim 1.00m, pe ambele părți ale strazii.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, pe ambele părți.

Parcare:

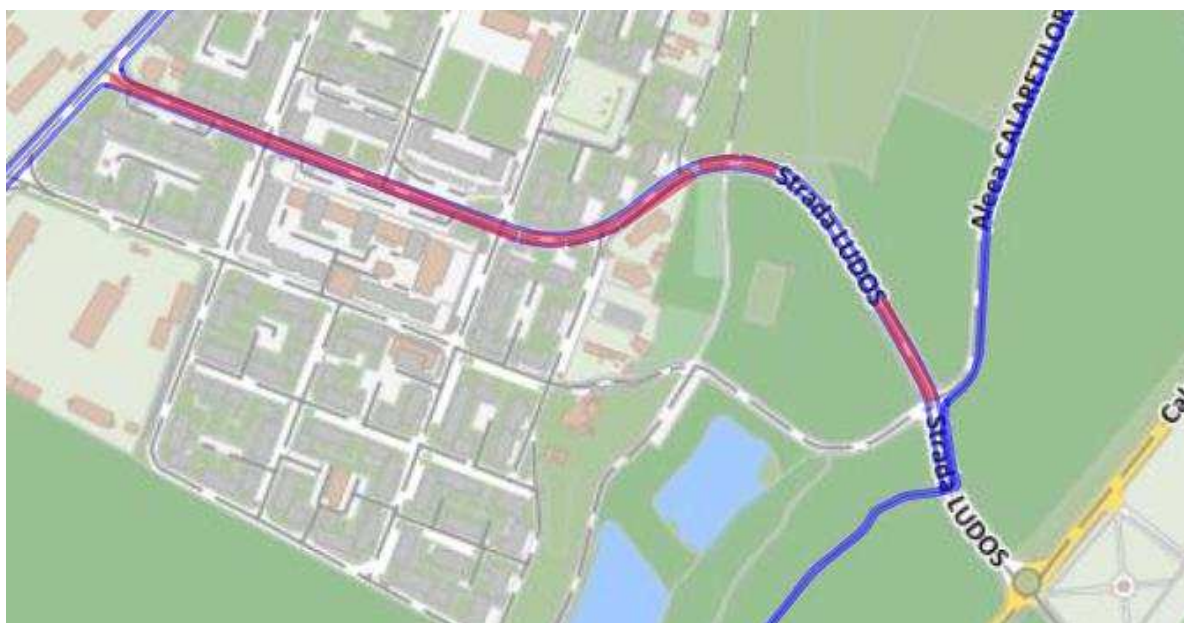
- Strada dispune de locuri de parcare special amenajate pe parte carosabila, pe partea dreapta din direcția de mers Autogări -> Calea Suri Mici.

Spatii verzi:

- Strada dispune de spatii verzi si alveole amenajate.

U. VALEA AURIE

3. Strada Ludos



(Fig.185 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-III-a cu doua benzi de circulație, cate una pe sens, ce face legătura între Calea Dumbrăvii și Cartierul Valea Aurie.
- Preia fluxul de trafic ce vine de pe str. Calea Dumbrăvii și dinspre Păltiniș și îl dirijează pe spre străzile de legătura ale cartierului.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În momentul de față strada are un carosabil de minim 6.00m, cu câte două benzi de circulație de minim 3.00m.
- Pista de biciclete marcată pe partea carosabilă de minim 1.00, pe ambele părți ale strazii.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m, pe ambele părți ale drumului.

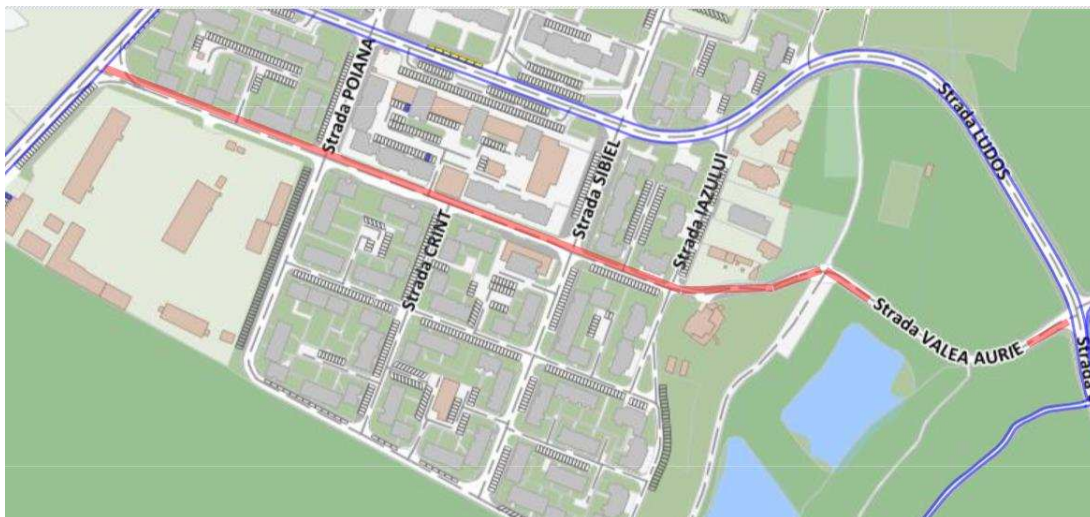
Parcare:

- Se realizează cu acces din strada pe zone special amenajate.

Spatii verzi:

- Nu dispune de spații verzi amenajate, fiind învecinată de Pădurea Dumbrava.

4. Strada Valea Aurie



(Fig.186 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a IV-a de folosința locală, care asigură accesul în zonele de locuit ale cartierului Valea Aurie.
- Fiind o stradă de cartier și având în vecinătate pădurea se poate lua în calcul amenajarea ei cu zonă de promenadă.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În momentul de față strada are un carosabil de minim 6.00m, cu câte două benzi de circulație de minim 3.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m, pe ambele părți ale drumului.

Parcare:

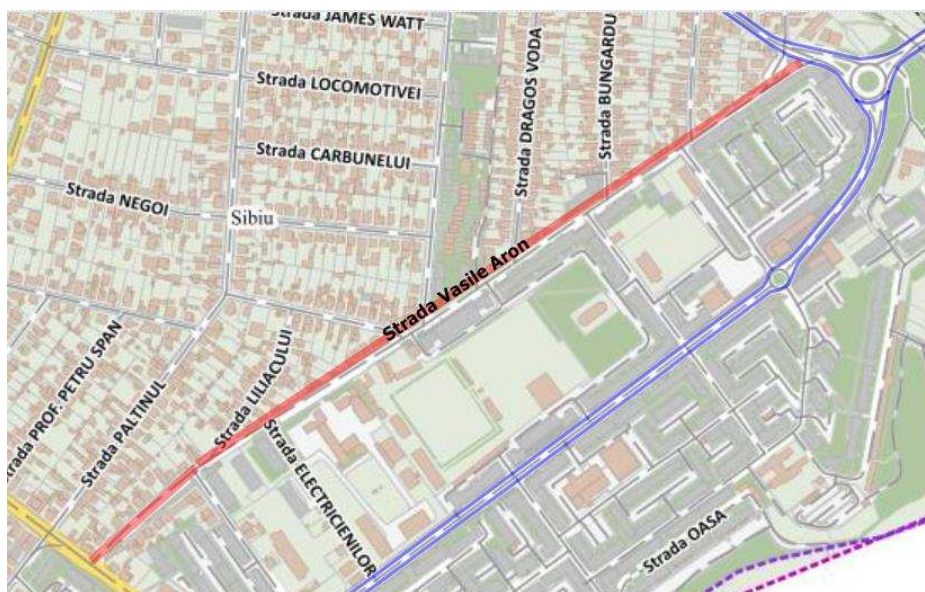
- Se realizează la 90°.

Spații verzi:

- Nu dispune de spații verzi.

V. VASILE AARON

3. Strada Vasile Aron



(Fig.187 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categorie a-IV-a de legătura, care asigura accesul la zonele de servicii ocazionale si locuințe in cartierul Vasile Aron.
- Accesul pe strada se face din 2 străzi importante: str. Stefan cel Mare si Bulevardul General Vasile Milea.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In momentul de fata strada are un carosabil de minim 6.00m, cu cate doua benzi de circulatie, cate una pe sens, de minim 3.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.00m, pe ambele părți.

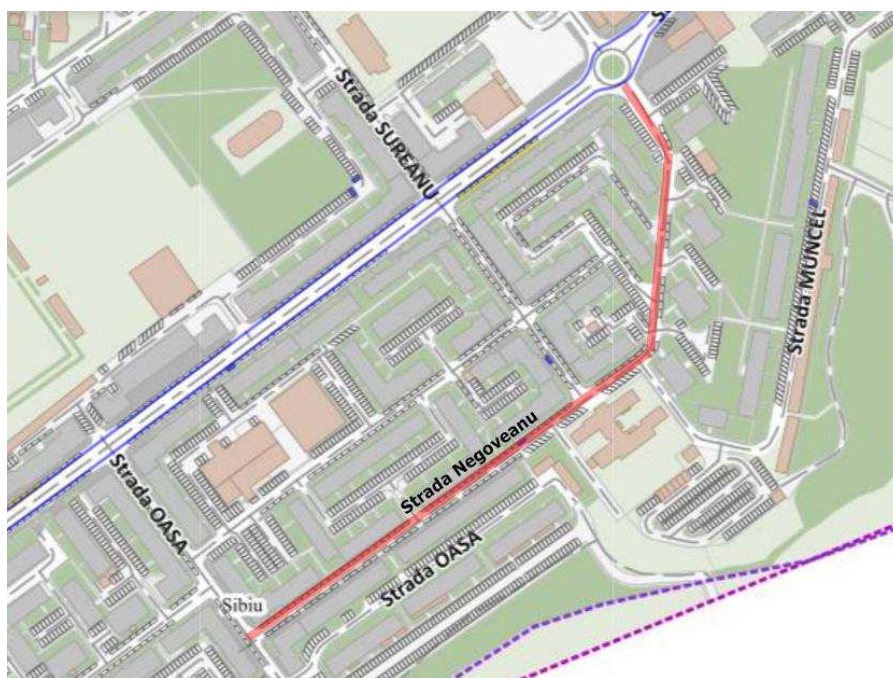
Parcare:

- Se realizează lateral si la 90° pe ambele părți ale strazii.

Spatii verzi:

- Dispune de spatii verzi in alveole special amenajate.

4. Strada Negoveanu



(Fig.188 – hărți interactive <https://www.sibiu.ro/hip>)

- Strada de categoria a-II-a de legătura cu sens unic, care preia traficul de pe str. Oașa și îl descărca în str. Semaforului.
- Strada funcționează ca acces la zonele de locuit.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În momentul de față strada are un carosabil de minim 3.50m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, pe ambele părți ale drumului.

Parcare:

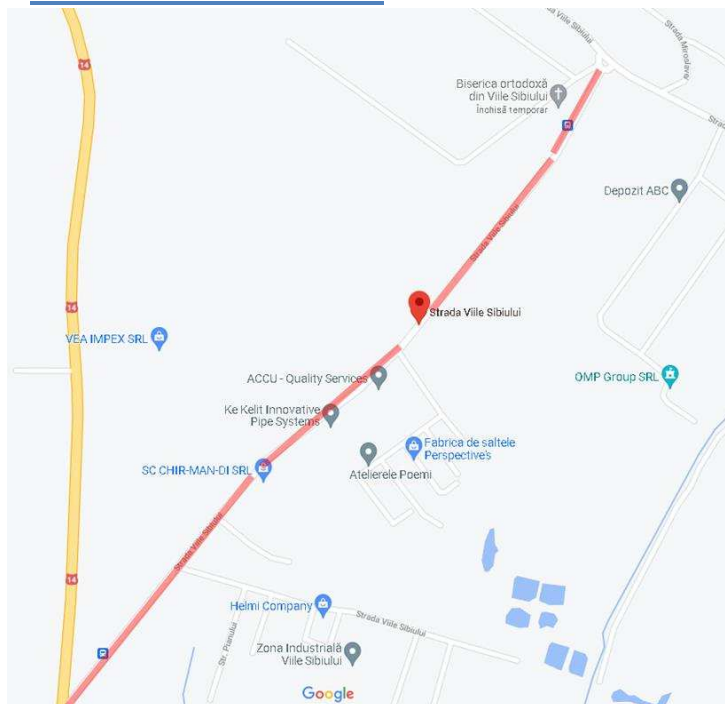
- Strada dispune de locuri de parcare special amenajate pe partea carosabilă, lateral.

Spații verzi:

- Strada nu dispune de spații verzi în alveole special amenajate.

W.VILELE SIBIULUI

1. Strada Viile Sibiului



(Fig.189 – Google maps - ora:13:20 data: 13.06.2021)

- Strada de categoria a-III-a, ce asigura accesul in cartierul Viile Sibiului prin DN14.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- In momentul de fata strada are un carosabil de minim 6.00m, cu cate doua benzi de circulatie, cate una pe sens.

Trotuare:

- Prima zona este amenajate fără trotuare dar in zona locuita exista trotuare pe ambele părți ale strazii.
- Sunt de minim 1.00m.

Parcare:

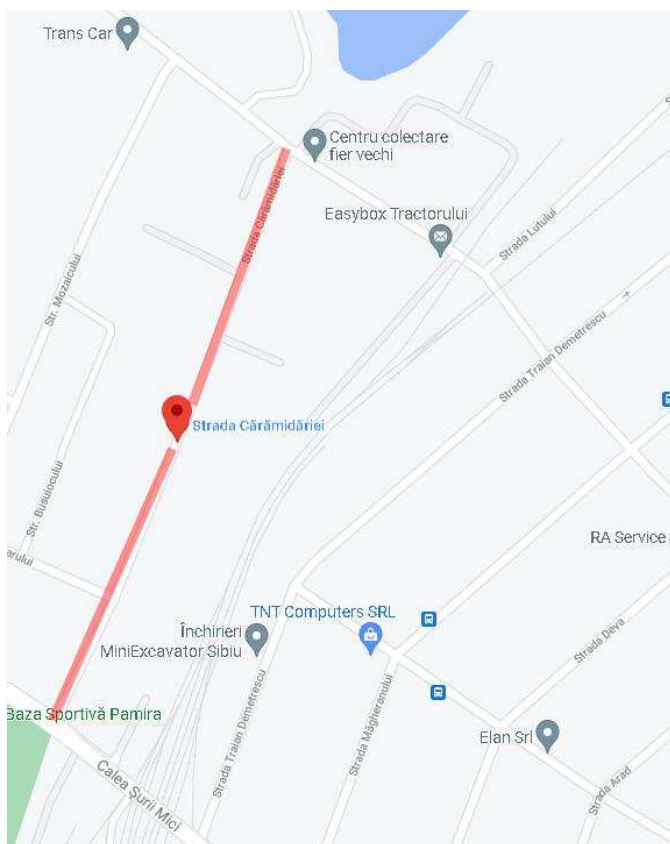
- Nu dispune de locuri de parcare amenajate.

Spatii verzi:

- Nu dispune de spatii verzi amenajate.

X. ZONA CAII SURI MICI

1. Strada Cărmidăriei



(Fig.190 – Google maps - ora:13:24 data: 13.06.2021)

- Strada colectoare de categoria a IV-a care preia traficul de pe strada Calea Surii Mici și îl descarcă pe strada Tractorului.

▪

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- În profilul transversal strada are o parte carosabila cuprinsa între 3.00-6.00m.

Trotuare:

- Sunt de minim 1.50m, permițând buna desfășurare a pietonilor.

Parcare:

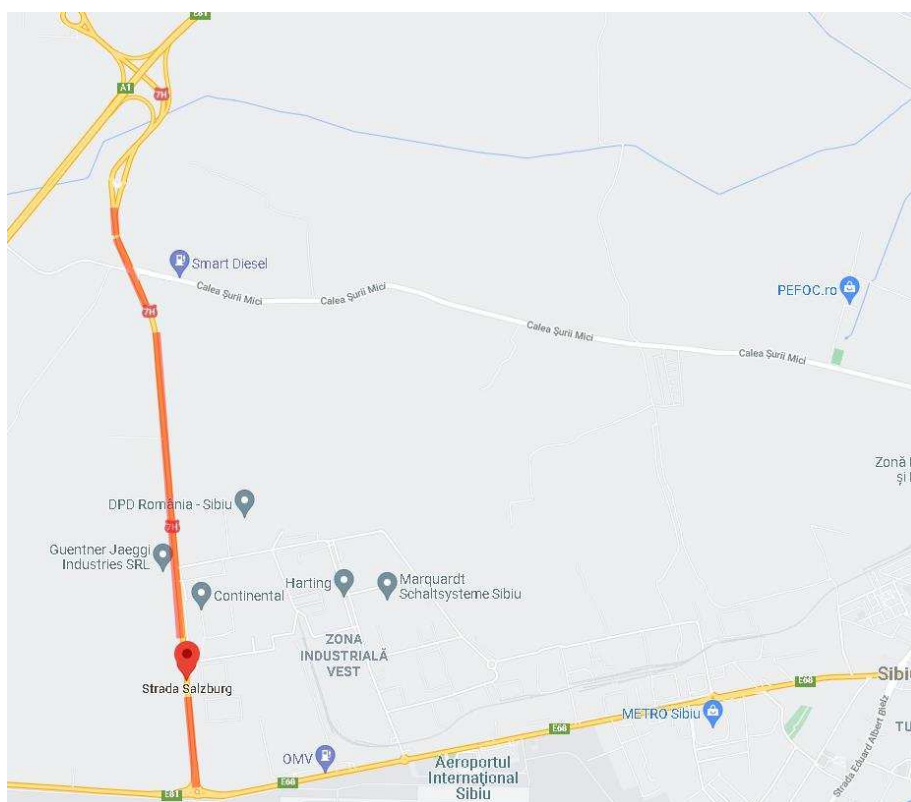
- Nu există locuri de parcare special amenajate, mașinile parcând pe trotuar, împiedicând buna desfășurare a traficului pietonal.

Spatii verzi:

- Nu există spații verzi amenajate.

Y. ZONA INDUSTRIALA VEST

1. Strada Salzburg



(Fig.191 – Google maps - ora:13:30 data: 13.06.2021)

- Strada colectoare de categoria a III-a care preia traficul de pe E81 și E68 și îl descarcă pe Centura Sibiului A1.

Elemente tehnice ale strazii:

Carosabil:

- De minim 7.00m, cu câte două benzi de circulație, câte una pe sens.

Trotuare:

- Nu dispune de trotuare.

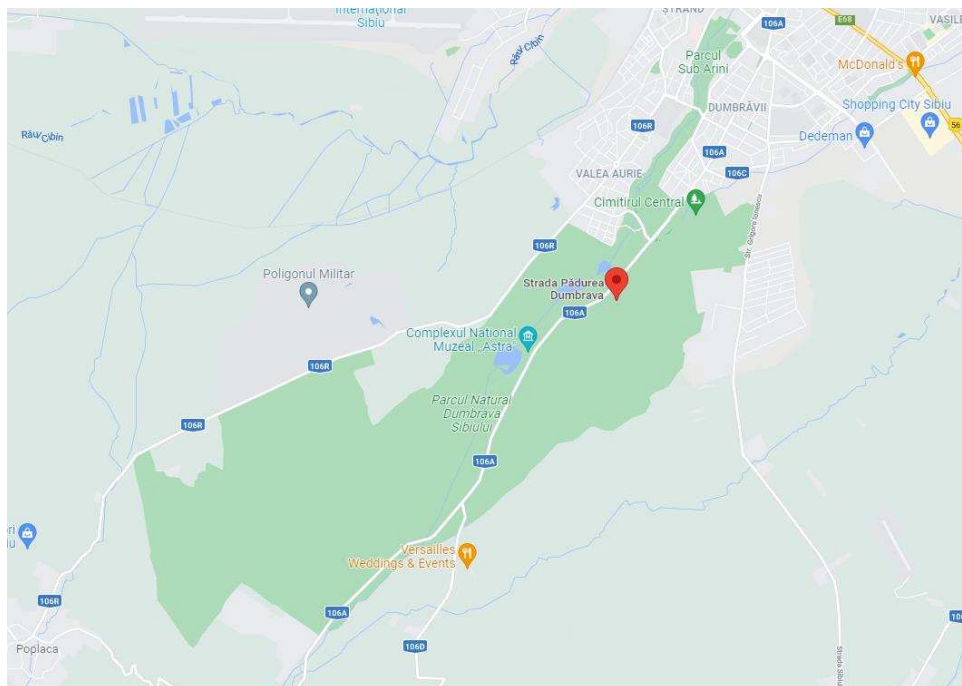
Parcare:

- Nu dispune de locuri de parcare, parcare fiind interzisă pe această stradă.

Spatii verzi:

- Nu dispune de spații verzi în alveole special amenajate.

Z. ZONA PADUREA DUMBRAVA



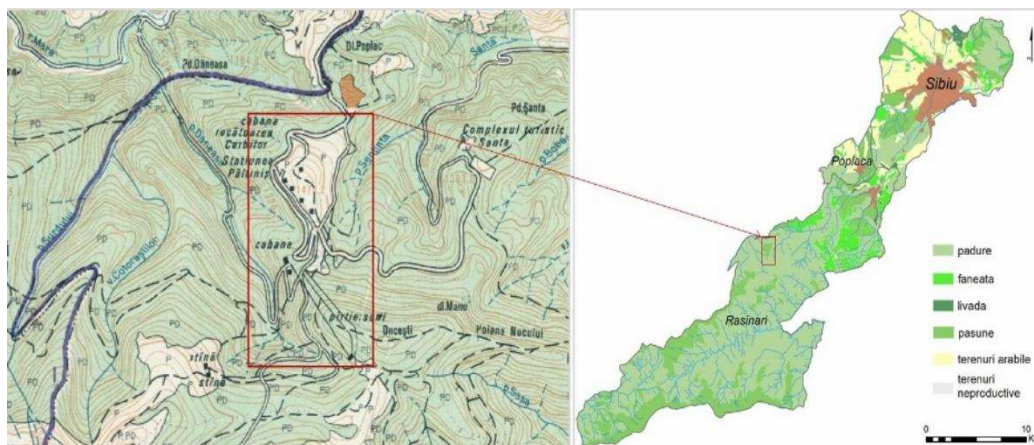
(Fig.192 – P.A.T.Z.I.C –Google maps – ora 9:25 data: 15.06.2021)

- Se întinde pe 960 hectare și este situată la 4 km de centrul municipiului Sibiu pe direcția sud-vest de-a lungul DJ 106 A spre Rășinari.
- Pădurea este traversat de pârâul Trinkbach, care formează pe cursul său trei lacuri: unul la Muzeul Tehnicii Populare și două în Grădina Zoologică.
- „Încă din sec. al XVIII-lea, pădurea a funcționat ca loc de promenada și atracție turistică astăzi fiind renumită prin Muzeul Civilizației Populare ASTRA și prin Grădina Zoologică”.⁴
- Paralel cu șoseaua se află pista pentru bicicliști care leagă Sibiul de satul Rășinari și Poplaca.

⁴ <https://turism.sibiu.ro/ro/parc/pdurea-dumbrava>

AA. ZONA PALTINIS

(Fig.193 – P.A.T.Z.I.C – Păltiniș Cindrel – Localizarea stațiunii montane Păltiniș – ora 9:25 data: 15.06.2021)



(Fig.194 – Google maps - ora:9:30 data: 15.06.2021)



- Stațiunea a fost întemeiată de Societatea Carpatină Ardeleană a Turiștilor, în 1894, fiind cea mai veche stațiune montană din România.⁵
- Regiunea turistică Păltiniș este situată în sudul județului Sibiu și se conturează pe unitățile administrativ teritoriale Sibiu, Poplaca și Rășinari, din punct de vedere teritorial aceasta gravitează spre un centru urban atractor major, respectiv municipiul Sibiu, față de care stațiunea Păltiniș este situată la 30km în SV. Stațiunea de interes național Păltiniș a fost amenajată la 1442m, iar prin condițiile naturale prezintă un potențial semnificativ de omologare internațională, fiind o arie receptoare de turiști.
- În zona Sibiului, ca urmare a standardului de dezvoltare mai ridicat și a societăților înființate, s-au amenajat pârtii de schi, pe care se organizează multe competiții de profil și care în fiecare an atrag tot mai mulți turiști.⁶
- Fiind o zona în plină dezvoltare atât iarna cât și vara traficul este în creștere, mai ales în perioadele de vacanță, când se organizează tabere pentru copii.⁷
- Accesibilitatea zonei este asigurată de rețeaua de drumuri:
 - DJ106A – Sibiu – Paltinis

⁵ Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal Intercomunal - P.A.T.Z.I.C. Păltiniș – Cindrel – preluat la 15.06.2021 ora 9:35

⁶ Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal Intercomunal - P.A.T.Z.I.C. Păltiniș – Cindrel – preluat la 15.06.2021 ora 9:40

⁷ P.A.T.Z.I.C – Paltinis – Cindrel

- DJ106J – Gura Raului – Paltinis
- Dj 106 D – Orlat – Paltinis.
- Din mun. Sibiu se accede la Păltiniș prin axa longitudinală a localității, B-dul Coposu, și Dj 106A care străbate Poiana Sibiului și localitatea Rășinari.
- Transportul public spre Păltiniș poate fi realizat pe prin linia de autobuze Tursib care asigură de 3 ori pe zi legătura Sibiului cu Păltinișul prin traseul 22.

GENERALITATI DE LUAT IN SEAMA IN VEDEREA EXTINDERILOR PROPUSE:

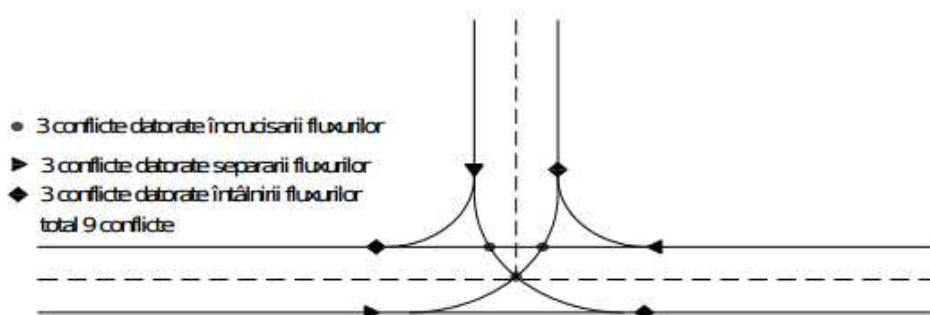
INTERSECTII CRITICE PE RUTELE PRINCIPALE DE TRANZIT RUTIER:

☛ Intersecție = loc de întretaierie a doua sau mai multe drumuri, amenajat pentru înlesnirea circulației și a schimbărilor de trafic între drumuri. Intersecțiile pot fi la același nivel sau denivelate.⁸

1. Tipuri de intersecții

1.1. Intersecții cu 3 ramuri (brate)

1.1.1. Intersecția în T



schema 1. Intersecție în T

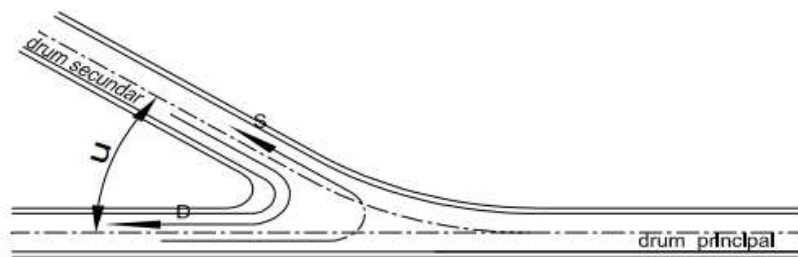
Cea mai simplă intersecție a două străzi la nivel este cea în forma de T. Intersecția în forma de T are unghiul dintre axe cuprins în intervalul 70° - 110° , fiecare ramură având numai două benzi de circulație.

La aceste intersecții, circulația autovehiculelor creează noua puncte periculoase de conflict.⁹

1.1.2. Intersecția în Y

⁸ Stas 4032/1-90 – pag.8 aliniatul 2.121

⁹ <https://vdocuments.mx>



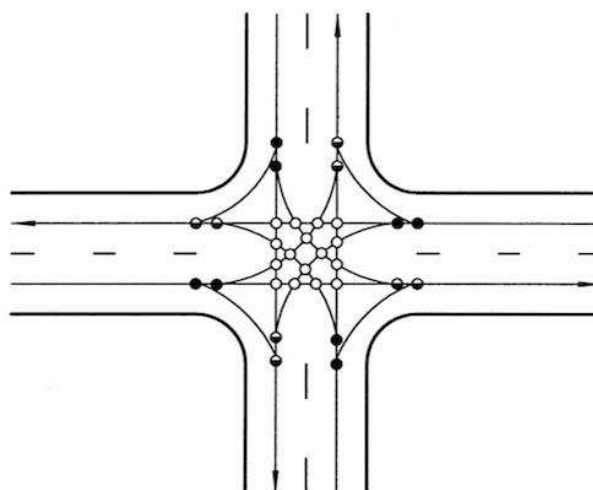
schema 2. Intersecție în Y

Intersecția în formă de Y are unghiul dintre axe ascuțit, $u < 70^\circ$ sau $u > 110^\circ$ (Figura x). În figura x, manevra S este interzisă, iar manevra D este permisă doar pentru valori mici ale volumului de trafic (mai puțin de 300 de vehicule/zi).

Accesele directe la proprietăți sunt, de asemenea, considerate intersecții cu 3 ramuri.¹⁰

1.2. Intersecția cu 4 ramuri (în formă de cruce)

1.2.1. In forma de cruce „+”



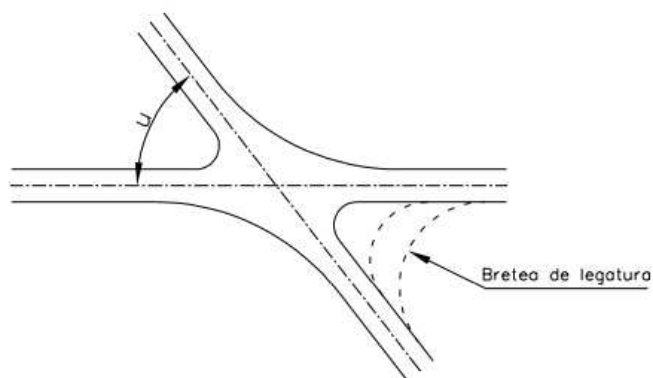
schema 3. Intersecția în formă de cruce și punctele de conflict

Acest tip de intersecție, are unghiul dintre axe cuprins între 70° - 110° . Din motive de siguranță rutieră, se recomandă, dacă există posibilitatea, înlocuirea intersecției în cruce cu două intersecții în formă de T decalate.

La intersecția în cruce apar 32 de puncte de conflict, deci, cu cât numărul de ramuri crește, cu atât circulația este mai dificilă, iar pericolele pentru pietoni cresc (la acest fel de intersecție se produce cea mai mare aglomerare de pietoni).

1.2.2. Intersecția în formă de „X”

¹⁰ <https://vdocuments.mx>

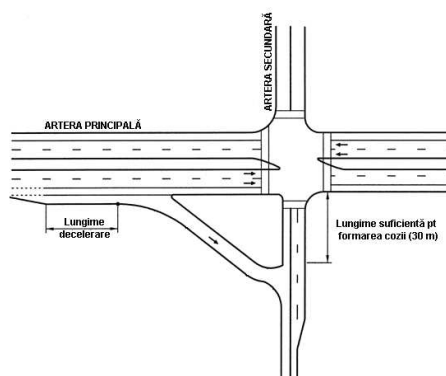


schema 4. Intersecția în formă de „X”

Intersecția în formă de „X” are unghiul dintre axe „u” (vezi figura 4) mai mic de 70° și se aplică, în condiții de siguranță, doar dacă volumul traficului de pe drumul secundar este scăzut (mai puțin de 200 de vehicule/zi). Dacă traficul este mai mare, se poate utiliza, dacă este posibil, o bretea de legătură diagonală.

1.3. Intersecții care elimină virajul la stânga de pe artera principală

1.3.1. Intersecție cu maner de cana

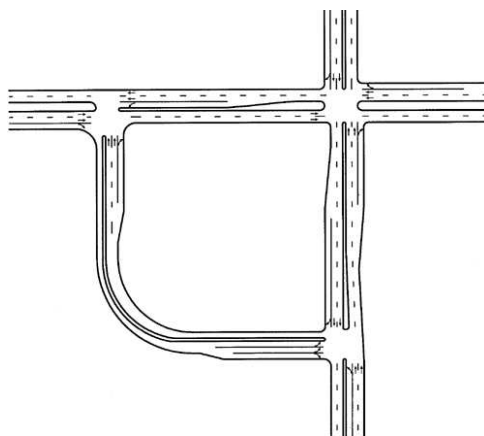


schema 5. Intersecție cu maner de cana

Un maner de cana este o stradă cu sens unic dintr-o intersecție care permite înălțarea traficului ce virează la stânga de pe artera principală, fără existența unei benzi pentru viraje la stânga. Toate virajele la stânga, dreapta și întoarcerile la 180° se realizează de pe partea dreaptă a străzii. Vehiculele care vor să facă stânga parasesc artera principală printr-o rampă de pe partea dreaptă a străzii și fac stânga pe artera secundară într-un punct diferit de intersecția principală. În acest tip de intersecție, se reduce necesitatea priorității de-a lungul străzii deoarece benzile pentru viraje la stânga sunt eliminate. Cu toate acestea, este necesară mai multă prioritate pentru a acomoda manerul de cana.

Semnalizarea corespunzătoare a acestui tip de intersecție este foarte importantă, deoarece șoferii trebuie avertizați din timp de necesitatea virajului la dreapta pentru efectuarea virajului la stânga.

1.3.2. Intersecție tip arc de cerc

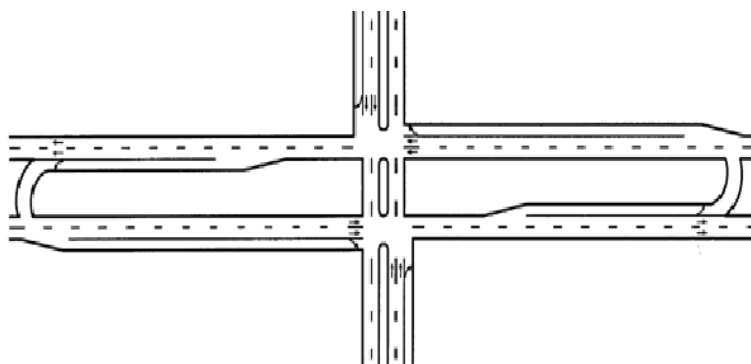


schema 6. Intersecție tip arc de cerc

Intersecția tip arc de cerc conține o stradă suplimentară între două ramuri ale intersecției. Șoferii care vor să vireze la stânga de pe artera principală sau secundară vor trebui să meargă pe această stradă suplimentară, toate virajele la stânga din intersecția principală fiind eliminate. Acest model creează două intersecții suplimentare, care operează ca o semaforizare cu trei stări, dar semaforizarea din intersecția principală poate opera cu doar două stări.

Semafoarele de pe rampele cadranelor trebuie să fie poziționate la o distanță suficientă în amonte (circa 150m) de intersecția principală pentru eliminarea revarsării cozii. Comparate cu intersecțiile convenționale, intersecțiile arc de cerc au o întârziere în trafic mai mică și cozi mai scurte. Există conflicte la intersecția principală. Confuzia conducătorului auto în aceste intersecții este mai mare decât în cele convenționale, de aceea este important ca în aceste intersecții semaforizarea să fie în întregime coordonată.

1.3.3. Intersecție mediană cu întoarcere de 180°

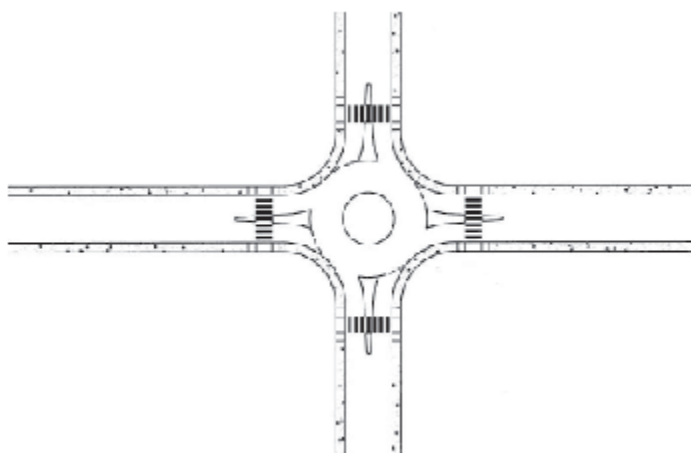


schema 7. Intersecție mediană cu întoarcere la 180°

Intersecțiile mediane cu întoarceri de 180° elimină virajele la stânga din intersecții și le mută la intersecții mediane de după intersecția principală. Pentru întoarcerile la 180° mediane aflate pe artera principală, conducătorii auto fac stânga de pe artera principală prin trecerea prin intersecție, virând apoi la 180° la următoarea intersecție și virând la dreapta pe artera secundară. Șoferii care vor să vireze la stânga pe artera principală de pe artera secundară, virează la dreapta pe artera principală și realizează apoi întoarcerea de 180°.

Intoarcerile mediene pot fi adecvate in intersectii cu un volum de trafic ridicat pe directia drept inainte, viraje la stanga reduse pana la medii pe artera principala, viraje la stanga reduse pana la medii pe artera secundara. Locatiile cu volum mare de trafic care vireaza la stanga nu sunt optime pentru intoarceri de 180°, putand duce la formarea cozilor in intersectia mediana de intoarcere.

1.3.4. Intersectii cu sens giratoriu



schema 8. Intersecție cu sens giratoriu

Un sens giratoriu este un tip de intersecție (sau un dispozitiv de calmare a traficului) în care unda de trafic se rotește în jurul unei insule centrale după ce mai întâi acesta cedează traficului circulatoriu. Sensul giratoriu este mai sigur decât o intersecție convențională sau decât un cerc rotativ de trafic.

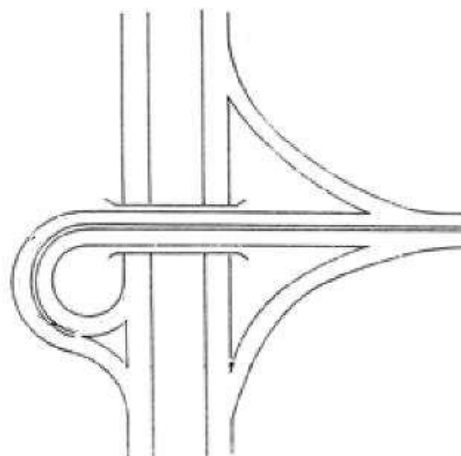
Situațiile în care sunt folosite sensurile giratorii sunt următoarele:

- Zonele cu întâzieri mari;
- Zonele în care semafoarele de trafic nu sunt justificate;
- Intersecțiile cu opriri pe patru sensuri;
- Intersecțiile cu mai mult de patru ramuri;
- Intersecții cu flux mare de trafic care virează la stânga;
- Intersecțiile cu o structură neobisnuită;
- Intersecțiile în care se modifică modelele de trafic;
- Zonele în care capacitatea de stocare a intersecțiilor este redusă;
- Intersecțiile care prezintă un interes important în zonele urbane.

1.4. Intersecții denivelate

În cazul în care intensitatea fluxurilor de circulație este mare, se trece la proiectarea unei intersecții denivelate. Cele mai obișnuite tipuri de intersecții denivelate sunt cele sub formă de trompetă, romb și trifoi.

1.4.1. Intersectie sub forma de trompeta



schema 9. Intersectie sub forma de trompeta

Intersectia denivelata sub forma de trompeta este specifica cazurilor cand cele doua fluxuri de trafic au aceeasi intensitate (de exemplu, cand o autostrada se sfarseste in alta autostrada). Acest tip de intersectie este foarte util pentru autostrazi, precum si pentru drumurile cu statii de taxare, deoarece tot traficul care intra si iese este concentrat intr-o singura portiune de carosabil.

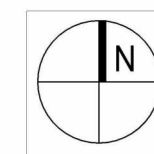
6. Borderou planșe

- Trasee tranzit trafic greu și legături microregionale DR-01
- Poduri / pasaje existente și propuse..... DR-02
- Rețeaua stradală existentă a Municipiului Sibiu..... DR-03
- Rețea piste de biciclete DR-04
- Principale legături cu UAT-urile învecinate DR-05

- LEGENDA:**
- LIMITE**
- LIMITE U.A.T. SIBIU
 - LIMITE INTRAVILAN SIBIU
 - HIDROGRAFII
 - LIMITE UAT INVECINATE
 - Hipodrom II
 - DENUMIRE CARTIER
- CIRCULATII SI TRANSPORT**
- Autostrada A1 PITESTI-SIBIU-NADLAC (TRONSON EXISTENT)
 - RETEA EXISTENTA CAI FERATE
 - TREN PERIURBAN PROPUIS
 - TREN PERIURBAN PROPUIS (EXTINDERE)
 - CENTURA SUD (VARIANTA 4 PROPUISA SF)
 - CENTURA SUD (VARIANTA 5 PROPUISA SF)
 - DRUMURI PROPUSE PARALELE CU CALEA FERATA EXISTENTA

OCNA SIBIULUI

SURA MARE



SURA MICA

CRISTIAN

ROSIA

SELIMBAR

CISNADIE

Cisnădie

RASINARI

POPLACA

STATIUNEA PALTINIS

CRISTIAN

POPLACA

POPLACA



Actualizare
Plan Urbanistic General
al Municipiului Sibiu,
inclusiv Regulamentul Local de
Urbanism
al municipiului Sibiu

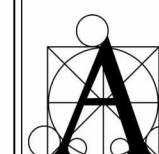
Beneficiar



Primaria Municipiului Sibiu
str. Samuel Brukenthal, nr. 2, 550178 Sibiu, jud. Sibiu
tel.: 0 2 6 9 / 2 0 8 8 0 0
e-mail: pms@sibiu.ro | www.sibiu.ro

Proiectant General - Asocierea:

Daedalus Proiect s.r.l.
aleea Valea Sapunului, nr. 1, oras Cisnadie, jud. Sibiu
tel.: 0 3 6 9 / 5 6 6 0 5 4
e-mail: office@daedalus-proiect.ro



**Universitatea de Arhitectura si
Urbanism "Ion Mincu"**
(Centrul de Cercetare, Proiectare,
Expertiza si Consulting - C.C.P.E.C.)

str. Academiei, nr. 18 - 20, 010014 Bucuresti
tel.: 0 2 1 3 / 0 7 7 1 1 2
www.uaum.ro

Intergraph Computer Services s.r.l.



str. Putul lui Zamfir, nr. 22 - 24, 011683
Sector 1, Bucuresti
tel.: 0 2 1 2 / 3 3 6 3 6 2
e-mail: office@ingr.ro | www.ingr.ro

Faza de proiect

Etapa 1.2
Studii de fundamentare, sinteza acestora si
Raport de sinteza privind procesul de
informare si consultare publica

Număr contract: PMS: 145/11.12.2020 DAE: 280U/11.12.2020

Colectiv elaborare:

Şef de proiect
prof. dr. arh. Florin Corneliu MACHEDON

Proiectanţi Urbanism - Management de Proiect
dr. urb. Andreea NECŞULESCU (POPA)
ma. arh. Ioana Vanda CRISTIAN
arh. Alexandru CRISTIAN

Proiectant de specialitate
ing. dipl. Cuzic Maria

urb. Barbulescu Ana-Maria

Denumire planşă
Trasee tranzit trafic greu si legaturi
microregionale

Data editie
AUGUST 2021

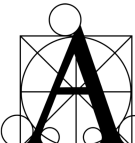
Scara
1/5000
Nr. Pl. DR - 01



Actualizare
Plan Urbanistic General
al Municipiului Sibiu,
inclusiv Regulamentul Local de
Urbanism
al municipiului Sibiu

Beneficiar
**Primaria Municipiului Sibiu**
str. Samuel Brukenthal, nr. 2, 550178 Sibiu, jud. Sibiu
tel.: 0 2 6 9 / 2 0 8 8 0 0
e-mail: pms@sibiu.ro | www.sibiu.ro

Proiectant General - Asocierea:
**Daedalus Proiect s.r.l.**
aleea Valea Sapunului, nr. 1, oras Cisnadie, jud. Sibiu
tel.: 0 3 6 9 / 5 6 6 0 5 4
e-mail: office@daedalus-proiect.ro

**Universitatea de Arhitectura si
Urbanism "Ion Mincu"**
(Centrul de Cercetare, Proiectare,
Expertiza si Consulting - C.C.P.E.C.)
str. Academiei, nr. 18 - 20, 010014 Bucuresti
tel.: 0 2 1 3 / 0 7 7 1 1 2
www.uauim.ro

Intergraph Computer Services s.r.l.
**INTERGRAPH**
Intergraph Computer Services
str. Putul lui Zamfir, nr. 22 - 24, 011683
Sector 1, Bucuresti
tel.: 0 2 1 2 / 3 3 6 3 6 2
e-mail: office@ingr.ro | www.ingr.ro

Faza de proiect **P.U.G.**

Etapa 1.2
Studii de fundamentare, sinteza acestora si
Raport de sinteza privind procesul de
informare si consultare publica

Număr contract: PMS: 145/11.12.2020 DAE: 280U/11.12.2020

Colectiv elaborare:
Sef de proiect _____ Semnatura
prof. dr. arh. Florin Corneliu MACHEDON

Proiectanți Urbanism - Management de Proiect _____ Semnatura
dr. urb. Andreea NECȘULESCU (POPA)
ma. arh. Ioana Vanda CRISTIAN
arh. Alexandru CRISTIAN

Proiectant de specialitate _____ Semnatura
ing. dipl. Cuzic Maria

urb. Barbulescu Ana-Maria _____

Denumire planșă **Poduri / pasaje existente si propuse** Scara 1/4000
Data editie AUGUST 2021 Nr. PI DR - 02



OCNA SIBIULUI

SURA MARE

SURA MICA

ROSIA

SELIMBAR

CISNADIE

Cisnădie

RASINARI

POPLACA

CRISTIAN

POPLACA

POPLACA

SIBIU

LEGENDA:

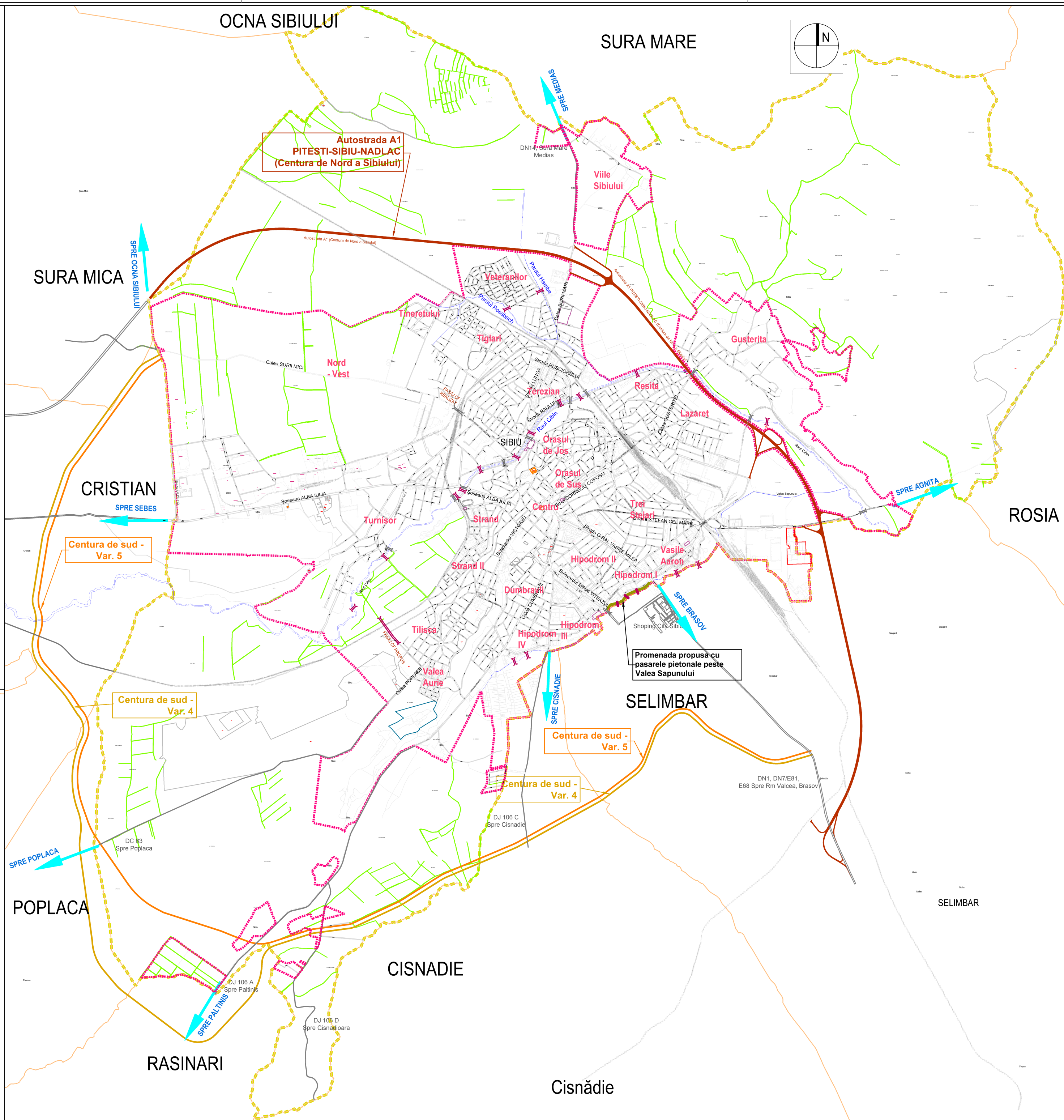
LIMITE

- LIMITE U.A.T. SIBIU
- LIMITE INTRAVILAN SIBIU
- HIDROGRAFII
- LIMITE UAT INVEGINATE
- Hipodrom II DENUMIRE CARTIER

CIRCULATII SI TRANSPORT

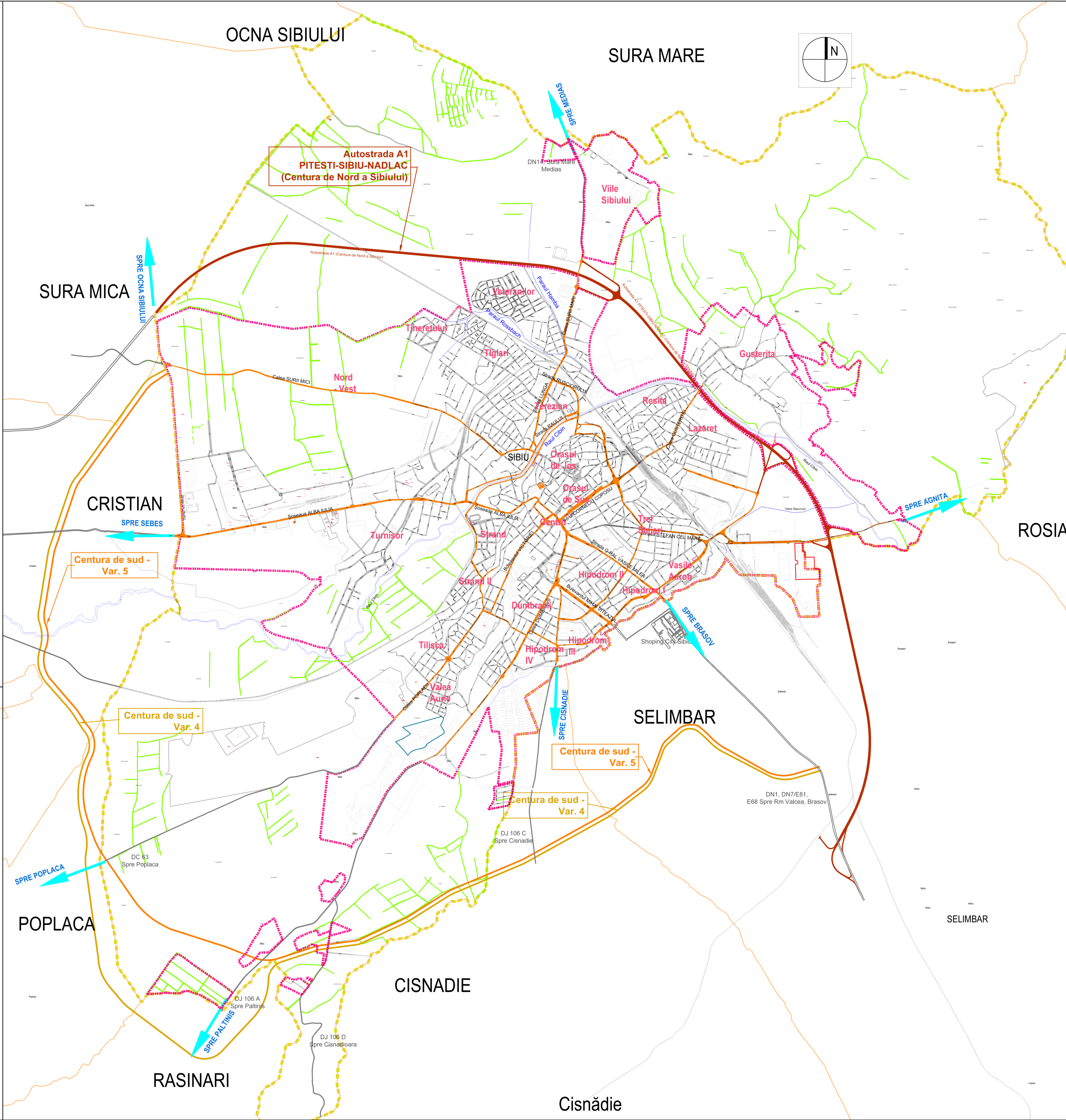
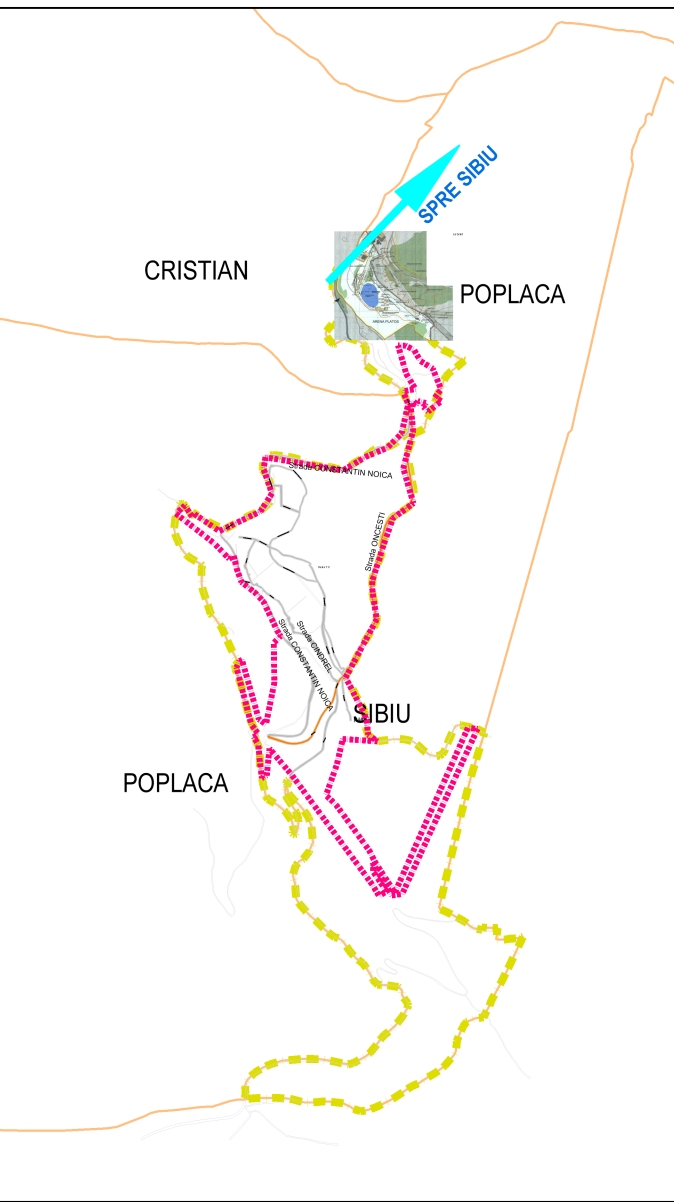
- Autostrada A1 PITESTI-SIBIU-NADLAC
- RETEA EXISTENTA CAI FERATE
- POD / PASAJ EXISTENT
- POD / PASAJ PROPUȘ PRIN PUG 2011 SAU ALTE STUDII ELABORATE PANA IN PREZENT

STATIUNEA PALTINIS



LEGENDA:
LIMITE
LIMITE U.A.T. SIBIU
LIMITE INTRAVILAN SIBIU
HIDROGRAFII
LIMITE UAT INVECINATE
Hipodrom II DENUMIRE CARTIER
CIRCULATII SI TRANSPORT
Autostrada A1 PITESTI-SIBIU-NADLAC
RETEA EXISTENTA CAI FERATE
STRAZI COLECTOARE DE TRAVERSARE A MUNICIPIULUI SIBIU
STRAZI DE UTILITATE LOCALA

STATIUNEA PALTINIS



Actualizare
Plan Urbanistic General
al Municipiului Sibiu,
inclusiv Regulamentul Local de
Urbanism
al municipiului Sibiu

Beneficiar
**Primaria Municipiului Sibiu**
str. Samuel Brukenthal, nr. 2, 550178 Sibiu, jud. Sibiu
tel.: 0 2 6 9 / 2 0 8 8 0 0
e-mail: pms@sibiu.ro | www.sibiu.ro

Proiectant General - Asocierea:
**Daedalus Proiect s.r.l.**
aleea Valea Sapunului, nr. 1, oras Cisnadie, jud. Sibiu
tel.: 0 3 6 9 / 5 6 6 0 5 4
e-mail: office@daedalus-proiect.ro

**Universitatea de Arhitectura si
Urbanism "Ion Mincu"**
(Centrul de Cercetare, Proiectare,
Expertiza si Consulting - C.C.P.E.C.)
str. Academiei, nr. 18 - 20, 010014 Bucuresti
tel.: 0 2 1 3 / 0 7 7 1 1 2
www.iaurim.ro

Intergraph Computer Services s.r.l.

str. Putul lui Zamfir, nr. 22 - 24, 011683
Sector 1, Bucuresti
tel.: 0 2 1 2 / 3 3 6 3 6 2
e-mail: office@ingr.ro | www.ingr.ro

Faza de proiect P.U.G.

Etapa 1.2
Studii de fundamentare, sinteza acestora și
Raport de sinteză privind procesul de
informare și consultare publică

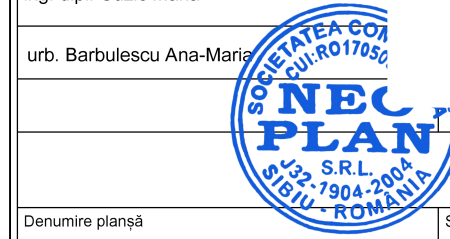
Număr contract: PMS/145/11.12.2020 DAE: 280U/11.12.2020

Colectiv elaborare:
Sef de proiect Semnătură
prof. dr. arh. Florin Corneliu MACHEDON

Proiectanți Urbanism - Management de Proiect Semnătură
dr. urb. Andreea NECȘULESCU (POPA)
ma. arh. Ioana Vanda CRISTIAN
arh. Alexandru CRISTIAN

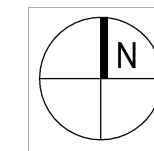
Proiectant de specialitate Semnătură
ing. dipl. Cuzic Maria
urb. Barbulescu Ana-Maria

Denumire planșă Scara
Retea piste de biciclete 1/4000
Data ediție AUGUST 2021 Nr. Pl. DR - 04



OCNA SIBIULUI

SURA MARE



SURA MICA

Autostrada A1
PITEȘTI-SIBIU-NADLAC
(Centura de Nord a Sibiului)

LEGENDA:

LIMITE

- LIMITE U.A.T. SIBIU
- LIMITE INTRAVILAN SIBIU
- HIDROGRAFII
- LIMITE UAT INVEGINATE
- Hipodrom II DENUMIRE CARTIER

CIRCULAȚII ȘI TRANSPORT

- Autostrada A1 PITEȘTI-SIBIU-NADLAC
- RETEA EXISTENTĂ CAI FERATE
- PISTE DE BICICLETE EXISTENTE
- PISTE DE BICICLETE ÎN EXECUȚIE
- PISTE DE BICICLETE PROIECTATE

STATIUNEA PALTINIS

ROSIA

SELIMBAR

CISNADIE

RASINARI

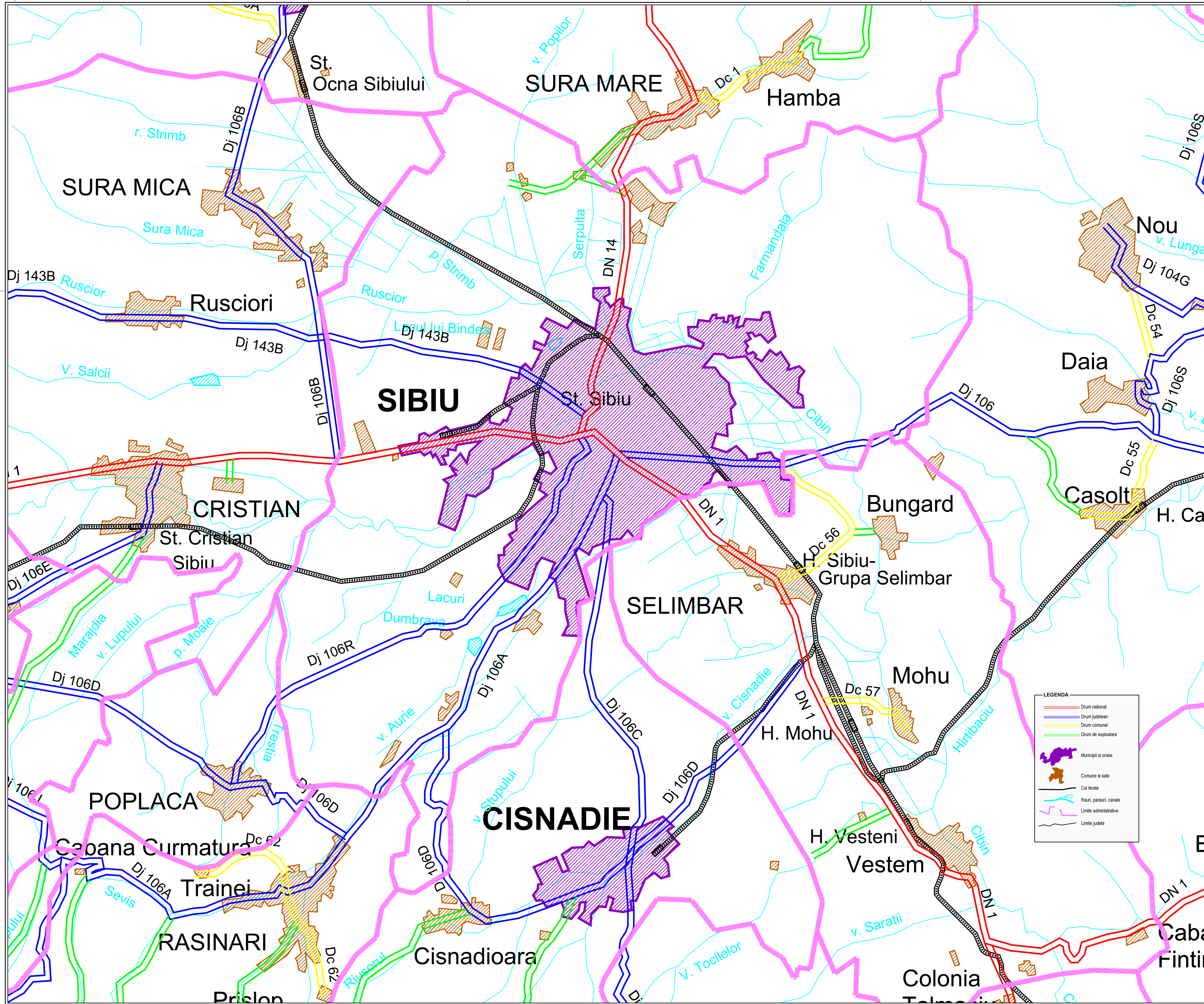
POPLACA

CRISTIAN

POPLACA

POPLACA





PUG
SIBIU

Actualizare
Plan Urbanistic General
al Municipiului Sibiu,
inclusiv Regulamentul Local de
Urbanism
al municipiului Sibiu

Beneficiar

Primaria Municipiului Sibiu
str. Samuel Brukenthal, nr. 2, 550178 Sibiu, jud. Sibiu
t e l : 0 2 6 9 / 2 0 8 8 0 0
e-mail: pms@sibiu.ro | www.sibiu.ro

Proiectant General - Asocierea:

Daedalus Proiect s.r.l.
aleea Valea Sapunului, nr. 1, oras Cisnadia, jud. Sibiu
t e l : 0 3 6 9 / 5 6 6 0 5 4
e-mail: office@daedalus-proiect.ro

Universitatea de Arhitectura si
Urbanism "Ion Mincu"
(Centrul de Cercetare, Proiectare,
Expertiza si Consulting – C.C.P.E.C.)

str. Academiei, nr. 18 - 20, 010014 Bucuresti
t e l : 0 2 1 3 / 0 7 7 1 1 2
w w w . u a u i m . r o

Intergraph Computer Services s.r.l.

str. Putul lui Zamfir, nr. 22 - 24, 011683
S e c t o r 1, B u c u r e s t i
t e l : 0 2 1 2 / 3 3 6 3 6 2
e-mail: office@ingr.ro | www.ingr.ro

Faza de proiect

Etapa 1.2
Studii de fundamentare, sinteza acestora si
Raport de sinteza privind procesul de
informare si consultare publica

Număr contract:

PMS: 145/11.12.2020 DAE: 280U/11.12.2020

Colectiv elaborare:

Prof. dr. arh. Florin Corneliu MACHEDON	Semnătură
dr. urb. Andreea NECȘULESCU (POPA)	Semnătură
ma. arh. Ioana Vanda CRISTIAN	Semnătură
arh. Alexandru CRISTIAN	Semnătură

Proiectanți Urbanism - Management de Proiect

dr. urb. Andreea NECȘULESCU (POPA)	Semnătură
ma. arh. Ioana Vanda CRISTIAN	Semnătură
arh. Alexandru CRISTIAN	Semnătură

Proiectant de specialitate

ing. dipl. Cuzic Maria	Semnătură
urb. Barbulescu Ana-Maria	Semnătură

Denumire planșă

Trasee tranzit trafic greu si legaturi
microregionale

Scara

1/25000

Data editie

AUGUST 2021

Nr. Pl.

DR - 05

NEC PLAN
S.R.L.
1994-2004
SIBIU - ROMANIA