

MUNICIPIUL RAMNICU SARAT

P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT

Studiu de circulație



Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

FOAIE DE TITLU

DENUMIREA PROIECTULUI :

***P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL
RAMNICU SARAT***

NUMAR PROIECT :

135/2025

FAZA :

Studiu de circulație

BENEFICIAR :

Municipiul Râmnicu Sărat

AMPLASAMENT :

TARA: **ROMÂNIA**

JUDETUL: **BUZAU**

Unitate

administrativ **Râmnicu Sărat**

teritoriala:

ADRESA:

PROIECTANT GENERAL – elaborator PUZ:

S.C. GLOBAL PROIECT S.R.L.

Proiectant de specialitate – studiu de circulație:

S.C. MAPRO DRACONS S.R.L.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Foaie de capăt

COLECTIV DE ELABORARE

I. PROIECTANT GENERAL



SC GLOBAL PROIECT SRL

Inregistrat la Registrul Comertului: J39/591/2004;

Cod unic de Inregistrare: RO16667079

COD CAEN:

Domeniu principal: – 711 Activități de arhitectura, inginerie si servicii de consultanta tehnica legate de acestea

Activitate principala: 7111 Activitati de arhitectura

SEF PROIECT

arh.urb. Nedelcu Cosmin

urbanism

II. PROIECTANT DE SPECIALITATE



SC MAPRO DRACONS SRL

J7/218/2014; C.F. RO33340157

Domeniu principal: – 711 Activități de arhitectura, inginerie si servicii de consultanta tehnica legate de acestea

Cod CAEN 7112 - Activitati de inginerie si consultanta tehnica legate de acestea

SEF PROIECT

ing. Andronic Drago

drumuri



Drumuri

ing. Scanghel Marinela

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - ÎNFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

FOAIE DE TITLU	1
FOAIE DE CAPĂT	2
1. DATE GENERALE	4
1.1. Denumirea obiectivului	4
1.2. Amplasamentul	4
1.3. Beneficiarul investiției	4
1.4. Elaboratorul studiului de circulație	4
2. INTRODUCERE	5
2.1. Obiectul lucrării	5
2.2. Contextul elaborării studiului	7
3. ÎNCADRAREA ÎN TERITORIUL DE INFLUENȚĂ	11
3.1. Referiri ale studiului de circulație privind teritoriul	15
3.2. Descrierea proiectului	16
3.3. Parametri socio-economici și demografici	20
3.3.1. Parametri demografici	26
3.3.2. Parametri socio-economici	26
4. ANALIZA CIRCULAȚIEI EXISTENTE	27
4.1. Zonele generatoare de trafic	32
4.2. Caracteristicile tramei stradale existente	32
4.3. Valori de trafic la nivel teritorial	35
4.4. Infrastructura ciclism	45
4.5. Circulația pietonală	45
4.6. Caracteristicile transportului de persoane	46
4.6.1. Transport public rutier	46
4.6.2. Transport de persoane pe cale ferată	46
4.6.3. Transport de persoane pe cale aeriană	46
4.7. Caracteristicile de structură și elementele geometrice ale străzilor	46
5. PROGNOZA CIRCULAȚIEI AUTO	46
6. ALCĂTUIREA STRUCTURII REȚELEI DE STRĂZI	49
7. IERARHIZAREA ȘI DIMENSIONAREA ARTERELOR DE CIRCULAȚIE	49
8. DIMENSIONAREA ȘI ORGANIZAREA REȚELEI DE TRANSPORT PERSOANE	49
9. DOTĂRILE NECESARE CIRCULAȚIEI ȘI ECHIPAREA TEHNICĂ	50
10. RECOMANDARI ȘI CONCLUZII	50

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

MEMORIU TEHNIC

1. DATE GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului

P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT

1.2. Amplasamentul

Regiunea: Moldova

Județul: Buzău

Unitatea Administrativ Teritoriala: Râmnicu Sărat

Adresa: - Extravilan Municipiul Râmnicu Sărat, nr. cad. 39643, județul Buzău

1.3. Beneficiarul investiției

Municipiul Râmnicu Sărat

1.4. Elaboratorul studiului de circulație

PROIECTANT GENERAL:

S.C. GLOBAL PROIECT S.R.L.

Inregistrat la Registrul Comertului: J39/591/2004;

Cod unic de Inregistrare: RO16667079

Proiectant de specialitate:

S.C. MAPRO DRACONS S.R.L.

Inregistrat la Registrul Comertului J7/218/2014;

Cod unic de Inregistrare: RO33340157

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

2. INTRODUCERE

2.1. Obiectul lucrării

Studiul de circulație aferent P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT, județul Buzau, stabilește obiectivele și acțiunile de dezvoltare ale căilor de comunicație la nivelul zonei analizate pentru următorii 10 ani.

În conținutul documentației se vor regăsi tratate următoarele aspecte ale traficului din comuna Cristian:

- DIAGNOZA CIRCULAȚIEI
- PROGNOZA CIRCULAȚIEI
- TERAPIA CIRCULAȚIEI
- PRIORITĂȚI

În urma studiului și a propunerilor de soluționare a categoriilor de probleme menționate, materialul oferă instrumente de lucru necesare elaborării, aprobării cât și urmăririi aplicării Planului Urbanistic Zonal în următoarele domenii: proiectare, studiu de fezabilitate, strategii de dezvoltare, administrație centrală și locală, agenți economici, colectivități sau persoane particulare beneficiare.

Fără a fi limitativ, întocmirea studiului s-a realizat cu respectarea reglementărilor tehnice și a legislației în vigoare, dintre care se menționează următoarele:

- 🚦 Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările ulterioare
- 🚦 Regulamentul general de urbanism aprobat prin HGR nr. 525/1996, cu modificările ulterioare, precum și Ordinul MLPAT nr. 21/N/2000 – Ghid privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism
- 🚦 C242/1993-Normativul de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență.
- 🚦 Indicativ DD 506 / 2022 – Instrucțiunile tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul de influență.
- 🚦 STAS 10795 /1 – 1995 – Metode de investigare a circulației.
- 🚦 Ordinul nr. 49/1998 – Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.
- 🚦 SR 7348/2001 - “Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație”;

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- 🚦 STAS 2900-89 – “Lățimea drumurilor”;
- 🚦 Ordinul nr. 45/1998 - “Norme tehnice privind proiectarea, constituirea și modernizarea drumurilor”;
- 🚦 Ordinul nr. 44/1998 – “Norme tehnice privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător”;
- 🚦 Ordinul nr. 46/1998 - “Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”;
- 🚦 Standarde de proiectare pentru lucrările de străzi, intersecții, trotuare, piste de bicicliști, profiluri caracteristice de artere urbane (cuprinse în clasa de STAS 10144/1,2,3,4,5) precum și alte standarde privind căile de comunicații;
- 🚦 STAS 10144-6/89 – Calculul capacității de circulație al intersecțiilor de străzi.
- 🚦 Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare
- 🚦 P 132-93. Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane ;
- 🚦 Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările ulterioare;
- 🚦 Legea nr. 287/2009 privind Codul Civil, actualizată;
- 🚦 Legea nr. 7/1996 privind cadastrul și publicitatea imobiliară, actualizată;
- 🚦 Ordinul Ministerului Sănătății nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației;
- 🚦 ORDIN MLPAT 176/N/2000 – Reglementare tehnică “Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul cadru al planului urbanistic zonal”;
- 🚦 ORDIN MLPAT 10/N/1993 - Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane
- 🚦 SR 1848 – 1/2024
- 🚦 SR 1848 - 2,3/2011;
- 🚦 SR 1848 - 7/2015 ;
- 🚦 Normativul AND 600 - 2010 Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice.
- 🚦 P132 / 1993 – Normativ pentru proiectarea parcajelor.
- 🚦 Strategia de dezvoltare a Județului Buzău 2021-2027
- 🚦 P.A.T.N. – Secțiunea I, Rețele de Transport aprobată cu Legea 363/21.09.2006
- 🚦 P.A.T.N. – Secțiunea IV – Rețeaua de localități: aprobată cu Legea nr. 351/6.07.2001 cu completările și modificările ulterioare

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- ✚ P.A.T.J. Buzau Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ-Buzau), din care se poate desprinde poziția municipiului Ramnicu Sarat în cadrul județului, în special în domeniile căi de comunicație, potențial economic și uman, locul în ierarhizarea funcțională a localităților județului;

2.2. Contextul elaborării studiului

În condițiile tranziției de la economia planificată la economia de piață, modernizarea și dezvoltarea rețelelor de circulație rutieră, reprezintă o necesitate obiectivă care trebuie să facă parte din cadrul programelor generale privind sistematizarea teritoriului.

Planificarea urbană este definită ca „Studiul modului de funcționare a orașelor, incluzând traficul, locuirea, serviciile și planificarea acestora pentru o eficiență maximă” (Richards, 1992). Pornind de la acest desiderat se poate constata complexitatea subiectului și totodată înțelege că pentru buna funcționare a unei aglomerări urbane/periurbane, este nevoie de o serie de specialiști care trebuie să lucreze împreună pentru a putea obține soluții cât mai eficiente care să asigure o calitate cât mai bună a vieții. La o analiză de perspectivă generală asupra transportului se pot identifica din punct de vedere a responsabilități în managementul dezvoltării urbane mai multe ramuri (urbanism, inginerie de trafic, administrație publică etc) care au reponsabilitatea de a asigura echilibrarea sferei sociale, economice și de mediu.

Astfel, pentru a veni în sprijinul responsabililor de planificare urbană Comisia Europeană a propus în anul 2009 un Plan de Acțiune asupra Mobilității Urbane care să accelereze dezvoltarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în Europa prin oferirea de material orientativ, promovarea schimburilor de bune practici și sprijinirea activităților educaționale pentru specialiști. Conceptul a fost introdus în România prin Legea nr. 190 din data de 26/06/2013, privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 7/2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 cu următoarea definiție: „Planul de mobilitate Urbană este instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor”.

Conform Organizației Mondiale a Sănătății, în Europa transportul reprezintă sursa principală de poluare fonică în marile aglomerări urbane, iar străzile reprezintă principalele medii de expunere a persoanelor la niveluri ridicate de sunet (WHO, 2000). Sigur, modul de sistematizare al sistemului de transport depinde de o serie de factori, existând o interdependență strânsă între

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

destinație și spațiul disponibil pentru amenajare, provocarea majoră constând în gasirea unor soluții sustenabile în acest sens.

Sustenabilitatea sistemului de transport pentru Municipiul Ramnicu Sarat, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, poate fi asigurată în contextul în care se ating următoarele obiective strategice: accesibilitate și mobilitate, siguranța și securitatea, mediul înconjurător, eficiența economică, calitatea mediului urban.

Prin sistematizare, în general se înțelege un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului corespunzător cerințelor economice, sociale și culturale. Astfel odată cu sistematizarea teritoriului se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulații.

Acțiunile ce se întreprind cu privire la rețeaua de drumuri, se bazează pe cunoașterea cât mai bună a volumului și caracteristicilor traficului rutier. Pentru stabilirea volumului și caracteristicilor traficului se utilizează tehnici și metode ale "ingineriei de trafic", specialitate tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în perspectivă a fenomenelor și legilor traficului rutier, în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor, astfel încât să se asigure desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță, de confort, de rapiditate, de continuitate și de economicitate.

Fenomenele logice ale traficului rutier se refera la modul de formare și de desfășurare a circulației în prezent și în viitor. Pe baza cunoașterii acestor fenomene, ingineria de trafic permite găsirea soluțiilor pentru rezolvarea în condiții optime a problemelor ridicate de circulație, atât din punct de vedere economic cât și ecologic.

Pe baza soluțiilor astfel obținute se trece la planificarea, proiectarea și realizarea dispozitivelor de circulație.

Complexitatea problemelor ce trebuie abordate în cadrul studiilor de circulație și numărul mare de factori care influențează circulația rutieră, necesită culegerea și prelucrarea unui volum foarte mare de date și efectuarea de multiple calcule pentru determinarea soluțiilor optime. Acest lucru nu se poate face decât prin realizarea de sisteme informatice complexe, care să opereze cu modele matematice, toate prelucrările făcându-se cu ajutorul calculatorului electronic. Pe de altă parte, pentru studierea fenomenului de circulație se operează cu date cu caracter aleator din măsurători directe (număr de vehicule, viteza, accidente, etc.). De aceea, prin natura fenomenelor pe care le studiază, ingineria de trafic face în permanență apel la metodele de calcul din următoarele domenii mai importante ale matematicii: statistica matematică, teoria probabilităților, cercetarea operațională, teoria grafelor, precum și la discipline din cadrul științelor sociale.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Trecând în revistă preocupările în decursul timpului privind organizarea și dirijarea circulației se constată că au existat preocupări de acest gen cu mult înainte de apariția automobilului. Astfel, ideea de reglementare a circulației a apărut în Roma antică unde existau zone de parcare, străzi cu sens unic, drumuri rezervate exclusiv pentru transporturi militare.

Este sigur însă că nici un studiu științific în legătură cu traficul rutier nu a fost făcut înainte de apariția automobilului.

Primele studii în acest domeniu s-au efectuat în Statele Unite ale Americii în anul 1904 și sunt legate de numele lui William Eno. Apoi, odată cu creșterea numărului de automobile, în special după cel de-al doilea război mondial, s-au intensificat mult preocupările privind studierea circulației rutiere. Studiile cu privire la traficul rutier elaborate în România au abordat un evantai larg de probleme.

Pornind de la o analiză aprofundată a stadiului actual al metodelor de determinare a traficului rutier, s-a considerat ca este necesar să se aducă, în primul rând, îmbunătățiri ale metodelor de determinare a traficului rutier actual prin *recensământuri și anchete de circulație*. Îmbunătățirile au în vedere utilizarea cu eficiență sporită a datelor rezultate din recensământ și anchete și reducerea cheltuielilor necesare pentru efectuarea, în special, a anchetelor de circulație.

Ținând seama de faptul ca prin utilizarea metodelor de simulare se pot obține rezultate foarte bune în cadrul acțiunii de studiere a traficului rutier, au fost inițiate și efectuate cercetări proprii pentru stabilirea unei metode de determinare a matricelor de trafic actuale prin simularea relațiilor de circulație nerecenzate.

Întrucât apar frecvent necesități de corecție și actualizare a matricelor de trafic s-a considerat ca este necesar să se stabilească un procedeu prin care să se realizeze acest lucru utilizând numai date rezultate din recensământuri de secțiune.

Având în vedere că problemele legate de efectuarea prognozelor de trafic și sistematizarea rețelelor rutiere sunt de importanță majoră pentru sectorul de drumuri, iar la noi în țară există puține preocupări în acest sens, prin cercetările proprii s-au adus contribuții originale cu privire la abordarea acestor probleme pe baza de modelare matematică.

Prin perfecționarea și dezvoltarea metodelor referitoare la studierea traficului rutier s-a urmărit să se pună la dispoziția cercetătorilor, proiectanților și organelor care se ocupă cu administrarea, exploatarea și întreținerea drumurilor, instrumente de lucru eficiente, care în condițiile existente în țara noastră să conducă la soluții optime pentru modernizarea rețelelor rutiere.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Datorită intensificării și diversificării circulației și caracterului probabilistic al acestuia, analiza și organizarea traficului va constitui o activitate continuă, aflată în permanență în atenția factorilor de răspundere, ceea ce necesită reactualizarea studiilor la intervale regulate.

Metodologia de elaborare a studiilor de circulație se va adapta caracteristicilor și problematicei locale, aplicându-se de regulă procedee de calcul operațional optimizat.

Dezvoltarea economică și socială durabilă a zonelor rurale depinde în mod esențial de viabilitate infrastructurii rutiere, atât cea aflată în administrarea sa, cât și infrastructura rutieră adiacentă, până la rețeaua majoră de transport (drumuri județene, drumuri naționale, autostrăzi).

Municipiul Ramnicu Sarat, ca de altfel toate Unitățile Administrativ Teritoriale considerate orase mici/medii se confruntă cu probleme majore referitoare la calitatea infrastructurii rutiere și la congestia traficului.

În principiu, rețeaua stradală din Municipiul Ramnicu Sarat se caracterizează prin următoarele:

- rețeaua este bazată pe un model radial;
- se remarcă un coridor predominant din punctul de vedere al încărcării, volumele de trafic nefiind distribuite relativ echitabil pe o serie semnificativă de artere radiale;
- principalele străzi nu au fost în general planificate cu prevederea spațiului necesar pentru extinderea lor ulterioară, fapt care face destul de dificilă posibilitatea extinderii capacității pentru traficul general, cât și utilizarea spațiului existent pentru benzi dedicate transportului public, locuri de parcare, piste de bicicliști, etc.

În plan local, transportul auto cunoaște o adevărată explozie după 1990, astfel că în momentul actual gradul de motorizare înregistrat în Municipiul Ramnicu Sarat este unul de referință pentru România. Gradul de motorizare la nivel local a cunoscut o creștere semnificativă, tendință confirmată de recensămintele generale de circulație CESTRIN, care indică pe DN2 (E85) valori de 13.000–15.000 vehicule/zi la nivelul anului 2022, drum care traversează direct Municipiul Râmnicu Sărat și asigură legătura Focșani–Buzău–București. La o analiză mai amănunțită a situației creșterii accelerate a traficului, se constată faptul că mare parte din traficul care s-a întâlnit în zona urbană funcțională Municipiul ramnicu Sarat era generat de traficul de tranzit, acest aspect fiind determinat de lipsa unor rute alternative pentru municipiu până la deschiderea tronsonului din autostrada A7..

Sigur, chiar dacă studiul de trafic se realizează pentru U.A.T. Ramnicu Sarat, este evident faptul că o influență majoră asupra traficului o are amplasarea acestuia în imediata apropiere a municipiului Buzau.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Devine imperios necesară abordarea analizei rețelei de transport din zona urbană, în special analizarea căilor principale de acces în municipiu (arterele de penetrație). La o analiză generală se poate observa că arterele de penetrație pentru municipiul Ramnicu Sarat sunt distribuite relativ uniform,

3. ÎNCADRAREA ÎN TERITORIUL DE INFLUENȚĂ

Municipiul Ramnicu Sarat se află în extremitatea nordică a județului, la sud de orașul Focșani, pe malul stâng al râului Ramnicu Sarat.

Infrastructura rutieră majoră a Municipiului Râmnicu Sărat este reprezentată, în primul rând, de sectoarele drumurilor naționale DN 2/ E85 și DN 22, precum și de sectoarele drumurilor județene DJ 202, DJ 202E, DJ 203, DJ 203A, DJ 203H și comunele DC 120.

- ✓ La nord – comuna Slobozia Bradului
- ✓ La sud – comuna Valea Râmnicului
- ✓ La est – comuna Râmnicelu
- ✓ La vest – comunele Topliceni și Podgoria

Municipiul este amplasat/strabatut de DN2 componentă din coridorul pan- european IX.



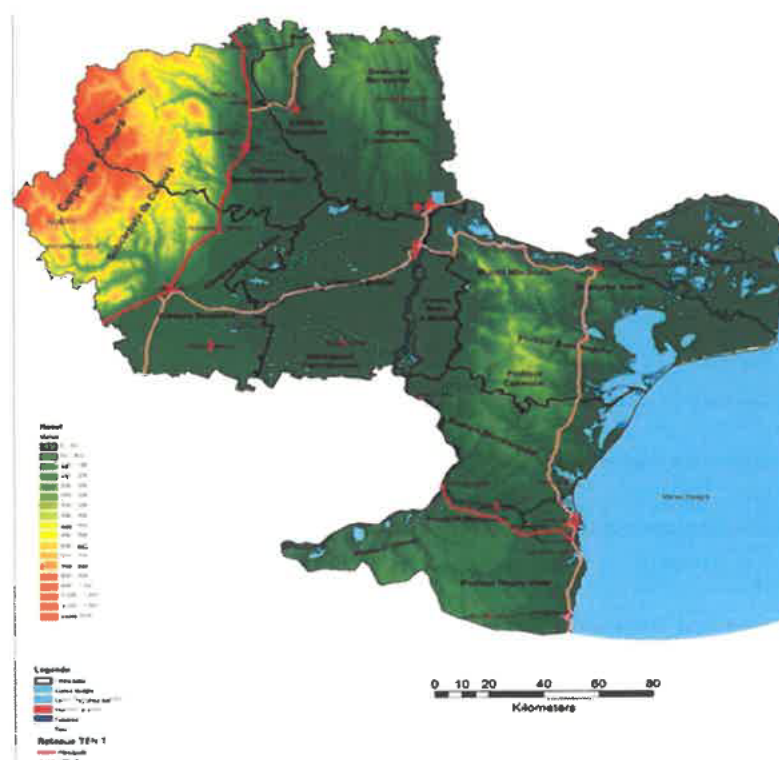
Figura nr. 1: Coridoare de transport pan-europene la nivelul continentului

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	



sursa: Comisia Europeana

Figura nr. 2: Coridoare de transport pan-europene la nivelul Romaniei



sursa: ADR Sud-Est

Figura nr. 3: Coridoare de transport rutiere pan-europene la nivelul regiunii Sud-Est

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: JO7/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Municipiul Ramnicu Sarat are legături rutiere cu localitățile învecinate, prin următoarele drumurile ce trec pe teritoriul său:

- ✚ DN 2 spre – sud: Buzău, București; nord: Focșani, Bacău, Roman, Suceava (drumul european E85)
- ✚ DN22 – leagă municipiul de Brăila și, mai departe (prin podul peste Dunăre), de Tulcea și Constanța
- DJ202 – leagă Râmnicu Sărat de comuna Măicănești (jud. Vrancea, spre DN23)
- DJ202E – leagă Râmnicu Sărat de satul Voetin (comuna Râmnicelu)
- DJ203 – leagă Râmnicu Sărat/Valea Râmnicului de comuna Ghergheasa, spre limita cu județul Brăila (Jirlău)
- DJ203A – leagă Râmnicu Sărat de comuna Grebănu (prin Livada)
- DJ203H – DJ203H – leagă Râmnicu Sărat de Poșta, Topliceni, Răducești, Băbeni, Dedulești, Buda, Alexandru Odobescu, spre limita cu județul Vrancea
- ❖ DC 120 – leagă comuna Podgoria de satele Tăbăcari și Pleșești

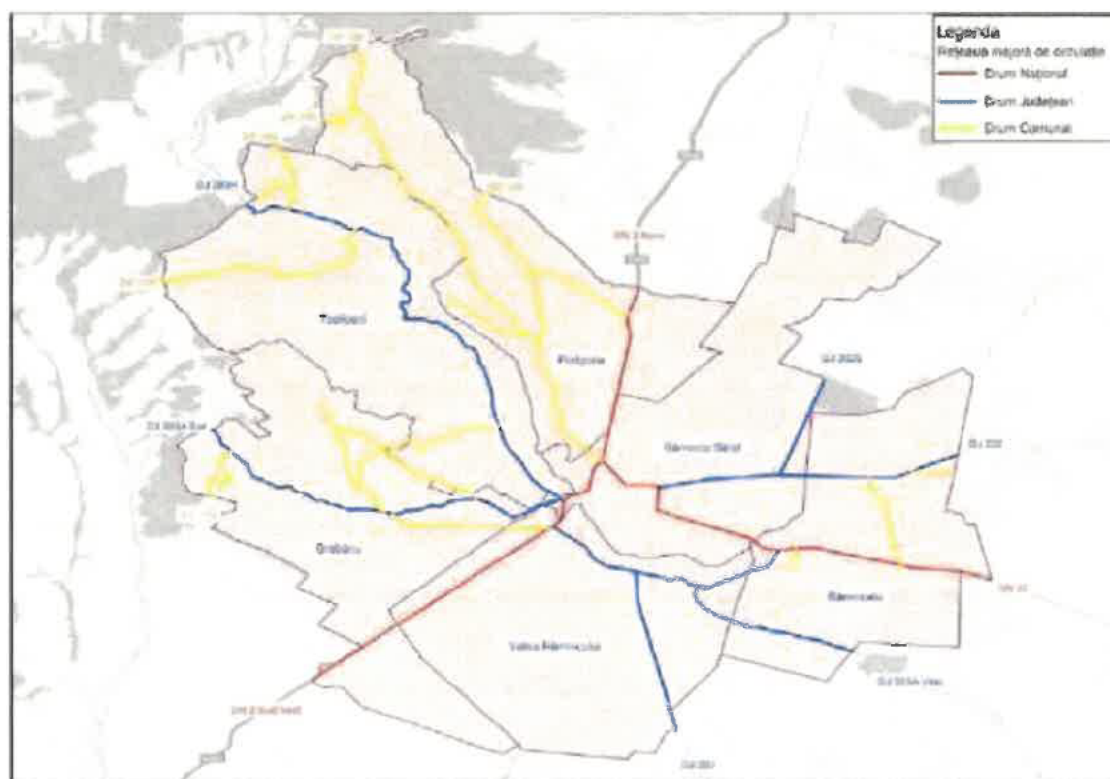


Figura nr. 6: Rețeaua terestră de transport din ZUF Râmnicu Sărat. (sursa Strategia integrată de dezvoltare urbană a zonei urbane funcționale Râmnicu Sărat)

Ca și poziție față de principalele orașe din regiune Municipiul Râmnicu Sărat se situează pe cale rutieră astfel:

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- ~40 km față de municipiul Focșani (DN2/E85); pe Autostrada A7, distanța este de ~47 km
- ~31-33 km față de municipiul Buzău (DN2/E85); pe A7, distanța este de ~35,4 km
- ~73 km față de municipiul Brăila (DN22)
- ~78 km față de municipiul Galați (DN22 + DN2B)
- ~94 km față de municipiul Ploiești
- ~129 km față de București
- ~132 km față de municipiul Bacău
- ~183 km față de municipiul Constanța

Tronsonul Buzău–Focșani al Autostrăzii A7 are o lungime totală de 82,44 km, integral dat în circulație, asigurând pentru prima dată o legătură rapidă între Muntenia și Moldova prin nodul rutier Râmnicu Sărat, cu conexiune directă la DN22 spre Brăila–Tulcea–Constanța.

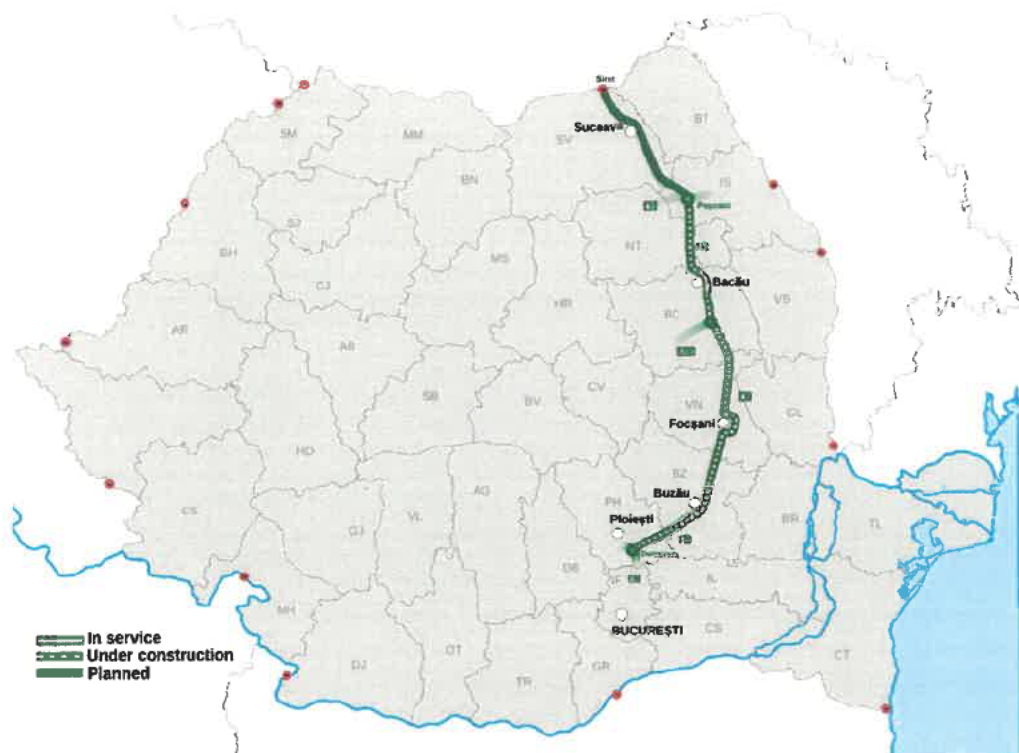
Municipiul Râmnicu Sărat ocupă astfel o poziție strategică pe coridorul DN2 (E85) București–Buzău–Focșani–Bacău–Suceava, la intersecția cu DN22 spre Brăila–Tulcea–Constanța, fiind un nod rutier important între Muntenia, Moldova și Dobrogea — aspect relevant pentru justificarea traficului de tranzit menționat în memoriul tău.

3.1. Referiri ale studiului de circulație privind teritoriul

Elaborarea studiului de circulație al zonei analizate nu poate fi independentă de cadrul teritorial în care este amplasată. Municipiul Râmnicu Sărat este amplasat în imediata apropiere a două axe importante de circulație europeană și națională, A7 (Autostrada Moldovei) și DN2 (E85). Municipiul Râmnicu Sărat constituie polul urban al Zonei Urbane Funcționale Râmnicu Sărat, pentru care a fost elaborată Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană 2024-2030, incluzând localitățile limitrofe Slobozia Bradului, Valea Râmnicului, Râmnicelu, Topliceni și Podgoria,

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: JO7/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

precum și alte comune din arealul de influență administrativă și funcțională a municipiului.



Sursa: [https://ro.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A7_\(Rom%C3%A2nia\)#/media/Fi%C8%99ier:Romania_Motorway_A7_RO.svg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Autostrada_A7_(Rom%C3%A2nia)#/media/Fi%C8%99ier:Romania_Motorway_A7_RO.svg)

Figura nr. 7: Traseul drumului de mare viteza Moldova - A7

Autostrada A7 are o lungime totală proiectată de 453 de kilometri între Ploiești și Siret, la granița cu Ucraina. În prezent, aproximativ 120 km sunt în folosință, 215 km sunt în execuție, iar alți 115 km se află în proceduri de licitație.

Din lungimea totală planificată de 584 km sunt dați în folosință 148 km compuși din următoarele segmente:

- **Ploiești – Buzău** (Dumbrava–Mizil 21 km + Mizil–Pietroasele 28,35 km + Pietroasele–Buzău 13,9 km) – **63,25km**
- **Buzau Focsani - 82.44 km**
- **Focșani – Adjud** (Lot 1 Focșani–Domnești Târg 35,6 km + porțiune din Lot 2 până la Adjud)~**50 km**
- **Centura Bacau – 16,27km**

3.2. Descrierea proiectului

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Elaborarea studiului de circulație aferent construirii parcului industrial a ținut cont doar de principalele căi de acces, respectiv DN22 și str. Sarbeasca.

În cadrul studiului s-a analizat rețeaua de căi de comunicații din zona viitorului parc industrial din punct de vedere al fluxurilor majore de circulație, intensitatea traficului pe rețeaua de străzi, transportul în comun și disfuncționalitățile constatate.

În cadrul capitolelor următoare se vor trata pe larg aspectele relevante ce au decurs din derularea acestor activități enumerate mai sus.

Elaborarea studiului de circulație presupune următoarele:

- anchete de trafic privind intensitatea traficului;
- analiza fluxurilor de circulație în zonă;
- analiza elementele geometrice ale tramei stradale existente;
- analiza intensității traficului existent; - prognoza traficului pe următorii 5 -10 ani.

După analiza elementelor enumerate mai sus s-au făcut propuneri pentru îmbunătățirea circulației și rezolvarea disfuncțiilor constatate.

În cadrul studiului s-au folosit date despre traficul de pe DN22 (intersecție Str. Sarbeasca) din:

- măsurători proprii;
- baza de date a CESTRIN și recensămintele de trafic naționale;
- studiile de trafic realizate anterior;

Prin măsurătorile de trafic s-a evidențiat încărcarea actuală a drumurilor principale, respectiv DN 22, putându-se observa caracteristicile capacității de preluare a traficului existent și prognozat.

S-a efectuat o numărare de trafic pe categorii de vehicule și relații de trafic pe parcursul a 15/30 minute.

Interval orar	Măsurătoare de trafic aferente intervalului orar	
7:00 - 8:00	7:15	7:30
	7:45	8:00
9:00-10:00	9:00	9:15
	9:30	9:45
12:00-13:00	12:00	12:15
	12:30	12:45
16:15-17:15	16:15	16:30
	17:00	17:15
18:00-19:00	18:00	18:15
	18:45	19:00

Având în vedere categoria strazilor și caracteristicile traficului aferent au fost recensate următoarele categorii de vehicule:

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- ✓ Biciclete Motociclete
- ✓ Autoturisme
- ✓ Microbuze cu max. 8+1 locuri
- ✓ Furgonete (autocamionete si autospeciale cu MTA ≤ 3.5 to)
- ✓ Autocamioane si derivate cu 2 osii
- ✓ Autocamioane si derivate cu 3- 4 osii
- ✓ Autocamioane cu peste 4 osii
- ✓ Autobuze, autocare si Microbuze cu peste 8+1 locuri
- ✓ Tractoare cu si fara remorci
- ✓ Autocamioane si derivate cu MTMA < 3.5 to cu remorca
- ✓ Vehicule cu tractiune animala

Valorile de trafic recenzate, in vederea intocmirii calculelor de capacitate de circulatiei, au fost echivalate in volume de trafic de autoturisme etalon in conformitate cu prevederile reglementarilor tehnice in vigoare. Echivalarea categoriilor de trafic recenzate in autoturisme etalon a fost realizata in conformitate cu prevederile SR 7348:2002.

Valoarea coeficientilor de echivalare:

Tipul de vehicul	Coeficient de echivalare, Ce
Motociclete cu atas si fara atas, scutere, motorete, motociclete, mototriciclete.	0.5
Autoturisme fara sau cu remorci, autoturisme de tip Combi, microbuze, autobuze de mica capacitate, autocamioane autofurgonete.	1.0
Autocamioane cu sarcina utila sub 3 tone cu sau fara remorca, autocamioane cu sarcina utila peste 3 tone tam remorca, autobuze tara remorca, autocare, tractoare fara remorca.	2.0
Autocamioane cu sarcina utila peste 3 tone cu remorca, autobuze cu o remorca, autotractoare cu o remorca sau semiremorca.	3.5
in cazul in care autocamioanele, autotractoarele sau tractoare/e au doua sau mai multe remorci, pentru fiecare remorca se adauga:	1.5
Autobuz articulat	4.0
Troleibuz	3.0
Tramvai motor	4.0
Tramvai articulat	6.0
Pentru fiecare remorca de tramvai	2.0

Tabelul 1. Coeficienții pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism pe drumurile publice

Grupa de vehicule	Tipul de vehicul
Biciclete, motociclete	Motociclete cu atas si fara atas, scutere, motorete, motociclete, mototriciclete.
Autoturisme	Autoturisme fara sau cu remorci,
Microbuze	Microbuze
Autocamioane <3.5t	Toate autocamioanele și derivatele cu 2-4 osii cu masa totala mai mare de 3,5t
Autocamioane cu 2 osii	Toate autocamioanele și derivatele cu 2 osii cu masa totala mai mare de 3,5t
Autocamioane cu 3, 4 osii	Toate autocamioanele și derivatele cu 3-4 osii cu masa totala mai mare de 3,5t

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Vehicule articulate	Autotractor cu semiremorcă sau periodic, autoremorcher cu mai mult de 4 osii, alte vehicule cu mai mult de 4 osii
Autobuze si autocare	Autobuze (cu peste 15 locuri) , autocare
Tractoare, vehicule speciale	Toate vehiculele agricole și toate vehiculele de construcții
Trenuri rutiere	Autotractor cu semiremorcă sau periodic, autoremorcher cu mai mult de 4 osii, alte vehicule cu mai mult de 4 osii
Vehicule cu tracțiune animala	Toate vehiculele cu tracțiune animala

Tabelul 2. Clasificare pe grupe de vehicule

Valorile obținute de trafic au fost transformate în vehicule etalon conform Ordinului nr. 617 din 23 octombrie 2003 pentru aprobarea reglementării tehnice „Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație” indicativ AND 584-2002.

În acest scop s-a făcut recensământ de secțiune restrâns justificat de faptul că traficul actual este influențat de deschiderea tronsoanelor din autostrada A7, recensămintele existente nefiind realizate după darea în folosință, astfel:

- 📅 Faza I: în trei zile lucrătoare ale săptămânii și una nelucrătoare, respectiv luni, miercuri, vineri și duminică, în intervalul orar 7-13 și 14-18,
- 📅 Faza II: în două zile lucrătoare ale săptămânii și una nelucrătoare, respectiv marți, joi și sâmbătă, în intervalul orar 7-13 și 14-18, având în vedere că pe acele sectoare de străzi nu se efectuează recensăminte generale de circulație.

După mărimea rețelei de drumuri cuprinsă, recensământul a fost parțial, adică a inclus numai o parte a rețelei stradale, respectiv zona de intersecție cu drumul colector DN 22 care asigură accesul în interiorul municipiului și str. Sarbeasca.

După tipul de participanți la trafic, recensământul s-a referit numai la vehiculele în mișcare.

După mijloacele utilizate în scopul colectării informațiilor, metoda de investigare a fost manuală, utilizând operatori.

La nivel zonei studiate, principala sursă generatoare de trafic este drumul național 22.

Fluxurile principale de trafic și intensitățile maxime atinse pe trasa stradală sunt înregistrate în intervalele orare 7-10 dimineața și 17-20 seara când cetățenii se deplasează către locurile de muncă. În afara acestor perioade traficul este în limite normale.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - ÎNFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: JO7/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

3.3. Parametri socio-economici și demografici

Cererea de transport, la nivel național și local, este strâns legată de evoluția produsului intern brut (PIB). Cea mai mare creștere economică a fost înregistrată în 2004 (al 5-lea an de creștere economică neîntreruptă).

Tot în anul 2004 România a închis toate capitolele de negociere cu UE semnând apoi, în Aprilie 2005, Tratatul de Aderare în Luxembourg cu data de aderare setată pe 1 Ianuarie 2007. Creșterea din 2005 a fost temperată de restricțiile impuse de BNR asupra unui factor important în creșterea PIB în ultimii ani, creditul de consum.

Trendul ascendent s-a menținut încă doi ani după includerea României în Uniunea Europeană. Astfel că în anul 2009, contextul economic național și internațional au afectat în mod negativ trendul crescător al produsului intern brut. Anul 2009 fiind un an de contracție economică, PIB înregistrând o diminuare de 7.1% (-) comparativ cu anul anterior, 2008 (+7.3%).

Începând cu anul 2011 economia din România a crescut constant.

Strategia viitoare de dezvoltare industrială va trebui să se bazeze pe creșterea exporturilor. Prioritatea va fi dezvoltarea acelor sub-sectoare și întreprinderi care au abilitatea de a fi competitive pe piețele internaționale sau cele autohtone.

La nivelul Municipiului Râmnicu Sărat, această evoluție macroeconomică s-a reflectat direct în structura activităților economice locale. Municipiul reprezintă al doilea centru socio-economic și industrial al Județului Buzău, activitatea economică fiind susținută istoric de firme producătoare de fontă, mobilă pentru birouri, garnituri de frână și de etanșare pentru autovehicule, materiale antifricțiune pentru vagoanele de cale ferată, șuruburi, buloane, lanțuri, arcuri, confecții textile, conserve de legume și fructe, ulei vegetal și preparate din carne — un profil industrial divers, dar afectat de restructurările economice post-1990 similare celor descrise la nivel național.

Strategia viitoare de dezvoltare industrială a Municipiului Râmnicu Sărat se bazează pe creșterea exporturilor și pe atragerea de investiții competitive, obiectiv concretizat prin proiectul de înființare a unui parc industrial pe o suprafață de 93.372 mp, dezvoltat în parteneriat cu Consiliul Județean Buzău, poziționat strategic în vecinătatea nodului rutier al Autostrăzii A7 și a rețelei feroviare — factori esențiali de competitivitate identificați la nivel național ca determinanți ai atractivității investiționale.

În cazul celor mai multe întreprinderi, competitivitatea este determinată în principal de costurile de producție, din care costurile cu capitalul constituie o proporție importantă. Costurile cu forța de muncă sunt încă scăzute din cauza nivelului scăzut al salariilor, chiar dacă nivelul de

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

angajare excesiv și productivitatea scăzută a muncii tinde să reducă acest avantaj al costului cu forța de muncă. Cu revenirea producției, nivelul excesiv de angajare va fi progresiv absorbit și productivitatea muncii și a capitalului vor crește deoarece costurile unitare cu capitalul descresc odată cu creșterea nivelului de utilizare a capacității.

Încă din anii 1990, au fost făcute mai multe reforme economice (impulsionate de aderarea României la UE) incluzând lichidarea a marilor industrii consumatoare de energie și reforme majore în sectorul agricol și cel financiar. Din 2005 un număr important din marile companii de stat s-au privatizat, incluzând aici și majoritatea băncilor, cele mai mari companii de petrol, distribuitorii de energie și companiile de telecomunicații. Statul a continuat să privatizeze companiile ramase în proprietatea lui în comparație cu vecinii săi, România are un număr mare de întreprinderi mici și mijlocii.

În ultima perioadă restructurarea economiei românești și a sectorului transporturi a jucat un rol semnificativ, ducând la creșterea modului de transport rutier față de cel feroviar. Se considera totuși că perioada de tranziție, atât privind situația economică generală, cât și sectorul transporturi, este terminată și România este recunoscută acum ca având o economie de piață funcțională.

Totuși, trebuie amintit că, dacă creșterea cererii se bazează pe PIB, există o elasticitate diferită a fiecărui mod de transport. Aceste rate ale elasticității sunt probabil similare cu cele înregistrate în UE în ultimii 30 de ani.

În plus, trebuie menționat faptul că România are o economie relativ mică, cu o creștere importantă a comerțului internațional.

În contextul strategiei de dezvoltare industrială orientată spre creșterea exporturilor și atragerea de investiții competitive, Municipiul Râmnicu Sărat a inițiat deja demersurile pentru înființarea unui parc industrial. Consiliul Județean Buzău a demarat, în parteneriat cu Primăria Municipiului Râmnicu Sărat, procedurile pentru amenajarea unui parc industrial, fiind avută în vedere înființarea unei companii comune între CJ Buzău și administrația locală, sub denumirea "A7 PARC INDUSTRIAL SLAM RAMNIC S.R.L.", Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Est urmând să asigure 50% din finanțare, cealaltă jumătate revenind CJ Buzău și municipalității râmnicene.

Referitor la forța de muncă disponibilă, autoritățile locale identifică drept avantaj competitiv al municipiului rețeaua de licee tehnologice (printre care Liceul Tehnologic "Victor Frunză"), care pot asigura formarea forței de muncă calificate necesare viitorilor agenți economici din parc.

Beneficiar:		Proiect:		Proiectant:	
Municipiul Râmnicu Sărat		P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT		S.C. MAPRO DRACONS S.R.L.	
Foza: Studiu de circulație		Nr. proiect: 135		CUI: RO33340157	
		Data: 2026		Reg. Com.: JO7/218/2014	

Categorii autovehicule	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Motorizate, scutere, motore	56.333	71.685	79.856	85.043	89.956	95.326	101.500	107.218	112.746	119.415	127.135	136.324	148.271	162.078
Autoturisme	3.616.673	4.087.180	4.302.268	4.376.261	4.389.070	4.548.938	4.755.088	4.964.606	5.209.866	5.524.926	6.048.398	6.499.986	6.948.137	7.274.728
Autoturisme	412	399	387	370	362	358	348	337	332	324	315	309	301	0
Autoturisme	391.720	452.485	474.396	486.373	521.327	569.288	616.205	666.186	720.311	781.196	847.701	911.330	971.176	988.991
Microbuze	16.204	20.004	20.390	20.467	20.509	21.735	22.205	23.040	25.065	25.726	26.282	26.796	27.365	0
Autobuze	17.125	19.079	18.732	18.673	18.691	18.989	19.391	20.055	21.123	21.946	22.928	23.935	25.364	54.170
Remorci, semiremorci	202.994	225.752	239.437	252.293	269.005	286.393	304.108	324.859	348.090	375.710	401.586	433.339	467.124	500.770
Tractoare agricole, utilaje	60.655	57.085	53.907	51.108	49.358	48.272	47.019	46.584	46.055	45.311	44.656	43.818	42.706	41.266
Autotractoare	33.739	32.958	32.006	31.140	30.270	29.337	28.439	27.523	26.721	26.013	25.373	24.784	24.013	152.601
Autospecializate,	76.856	73.436	69.890	66.006	62.561	60.210	58.072	56.334	54.969	53.624	52.430	51.225	50.145	0
Altele	27.933	31.364	32.691	31.255	31.545	31.927	32.710	33.873	35.047	36.417	38.971	41.432	44.788	47.676
Total	4.500.644	5.071.697	5.323.960	5.418.989	5.482.654	5.710.773	5.988.083	6.270.613	6.600.325	7.010.698	7.635.773	8.193.278	8.749.390	9.222.280

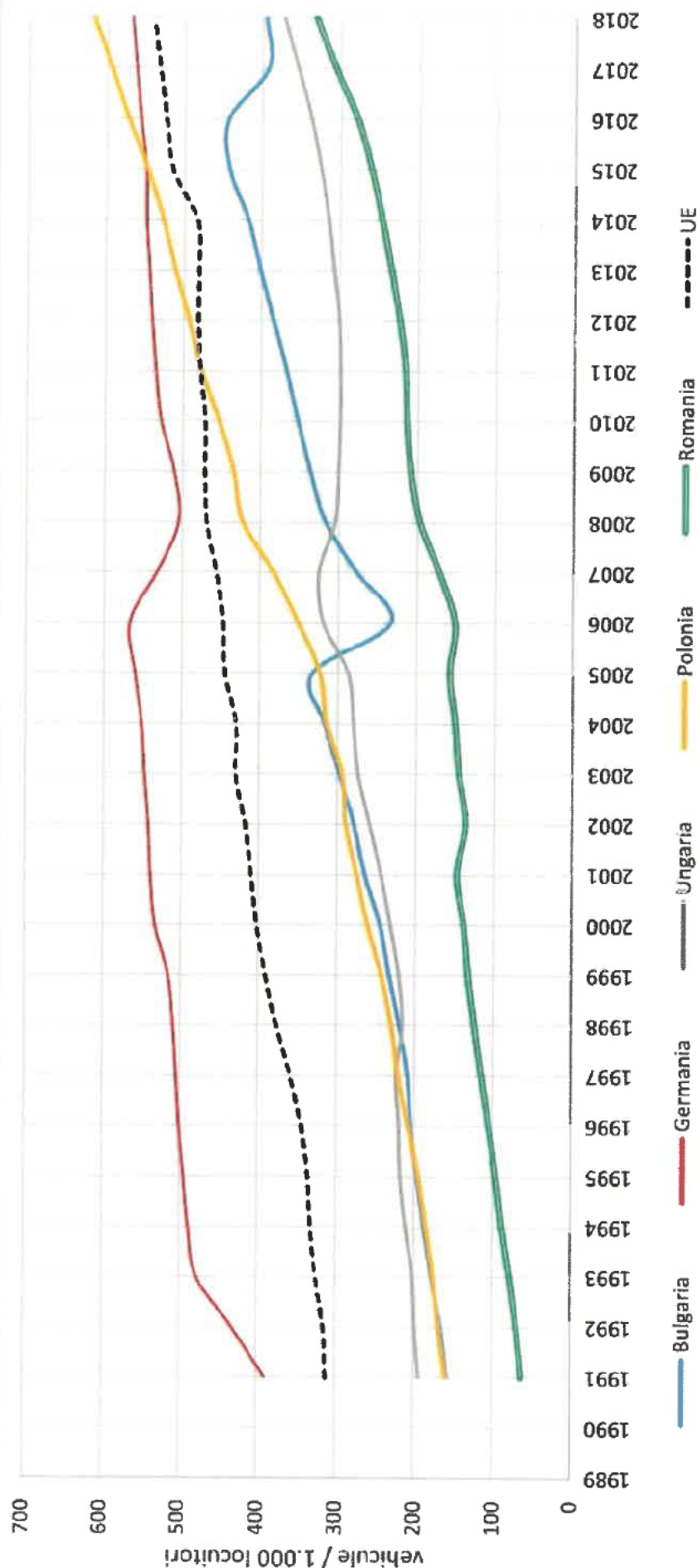
Autoturisme combustibil	(tip	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Diesel		878.778	1.121.619	1.230.206	1.321.956	1.374.748	1.479.473	1.605.702	1.741.099	1.905.592	2.119.555	2.515.790	2.890.563	3.230.052	3.687.728
Benzina		2.662.776	2.891.572	2.999.672	2.984.327	2.946.836	3.003.790	3.084.921	3.159.717	3.240.472	3.339.665	3.463.808	3.534.103	3.629.342	3.512.622

Romania	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Populație	21.130.503	20.635.460	20.440.290	20.294.683	20.199.059	20.095.996	20.020.074	19.953.089	19.875.542	19.760.585	19.643.949	19.533.481	19.414.458	19.328.838
Autoturisme	3.616.673	4.087.180	4.302.268	4.376.261	4.389.070	4.548.938	4.755.088	4.964.606	5.209.866	5.524.926	6.048.398	6.499.986	6.948.137	7.274.728
Grad de motorizare (veh/1000 loc)	171	198	210	216	217	226	238	249	262	280	308	333	358	376

*Notă. Începând cu anul 2020 clasificarea vehiculelor a fost revizuită.

Tabel nr. 3: Situația parcului național de vehicule

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT		Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014	
	Faza: Studiu de circulație		Data: 2026	
	Nr. proiect: 135			



Sursa: EUROSTAT

Figura nr. 8 Evoluția gradului de motorizare în România față de media europeană – autoturisme/1000locuitori

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

În anul 2007 parcul de vehicule scade datorită radierii din oficiu a vehiculelor înscrise în circulație conform legii 432/2006. În anul 2009 numărul de vehicule înmatriculate furnizau o rată de motorizare de aproximativ 200 autoturisme (inclusiv taxi) la 1.000 de locuitori, ceea ce înseamnă o creștere de 1.51 ori față de anul 2001 când se înregistrau 132 autoturisme (inclusiv taxi) la 1.000 de locuitori. Aceste valori sunt relativ mici prin comparație cu valorile înregistrate în țările Europei occidentale.

Rata de motorizare la nivel național urmează trendul ascendent specific mediei UE 271 însă mai are de recuperat până la atingerea acesteia.

Recensământul Populației și Locuințelor, efectuat în 2011 a adus schimbări vizibile în ceea ce privește numărul de locuitori ai țării noastre, astfel că de la recensământul din anul 2002 (21.680.974) populația a scăzut la 20.121.641 locuitori. Vechea valoare fiind ajustată de Institutul Național de Statistică și folosită la calcularea gradului de motorizare pentru anii anteriori.

Prin urmare, luând în calcul parcul național de vehicule în anul 2016 (valoare publicată de DRPCIV) și populația totală recensată în anul 2011 (valoare publicată de INS și considerată cvasi-constantă) se poate determina rata de motorizare la nivelul anului 2016.

Deținerea de autoturisme era mult mai scăzută decât media pentru UE 27, de 200 mașini la 1.000 de persoane. Aceasta poate fi comparată cu media de 473 din UE 27, astfel că se estimează o creștere a numărului de autoturisme în următorii ani. Rata medie de creștere a parcului național în anii 2007-2014 a fost de aproximativ 4.9% pe an.

În ultimii ani, dezvoltarea schemelor financiare (leasing și împrumuturi bancare) a dus la creșterea spectaculoasă a achiziționării de noi autoturisme. Se așteaptă ca deținerea de autoturisme să continue să crească pe termen mediu cu rate susținute.

Pot fi identificate două cauze principale ale acestei creșteri: prima este creșterea PIB-ului și a doua este efectul de "ajungere din urmă", ceea ce va conduce la rate mai ridicate de creștere, ținând seama că rata generală de deținere de autovehicule este încă scăzută. Un astfel de efect poate fi observat în numeroase țări: între 1990 și 2002 deținerea de autoturisme a crescut cu 109% în Polonia, cu 58% în Bulgaria, cu 51% în Republica Cehă față de 29% în UE15. Aceasta tendință poate fi influențată pe termen scurt de o serie de aspecte precum oportunități mai bune de locuri de muncă în străinătate, acces la credite în anticiparea unor venituri mai mari, cerere sporită de libertate personală de transport și decizii fiscale ale guvernului.

¹ Abrevierea Uniunii Europene (UE), care cuprinde 27 țări (Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Danemarca, Germania, Estonia, Irlanda, Grecia, Spania, Franța, Croația, Italia, Cipru, Letonia, Lituania, Luxemburg, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Austria, Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Slovacia, Finlanda, Suedia), începând cu 1 februarie 2020. (Regatul Unit a părăsit UE la 31/1/2020)

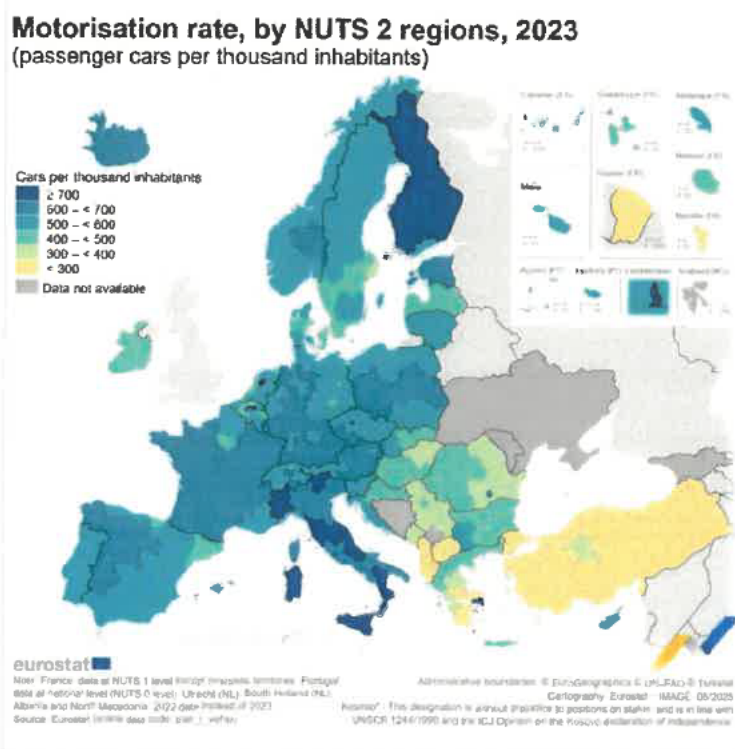
Parcul de autocamioane din România cuprinde în majoritate vehicule vechi de dimensiuni reduse, iar parcul de vehicule este de asemenea mult mai mic decât media pentru UE 27. În raport cu populația, existau 20 de camioane la 1.000 de persoane în România în anul 2002.” Aceasta valoare nu este comparabilă cu cea de 63 din UE 25. La această categorie de vehicule se vor înregistra în viitor rate de creștere semnificative pentru a ajunge la nivelul mediei europene.

Analizând aceste date se pot observa două aspecte:

- în țările industrializate dezvoltate, gradul de motorizare tinde să se stabilizeze la valori cuprinse între 500 – 600 vehicule/1000 locuitori;
- multe din țările deja integrate, cu o dezvoltare economică superioară României, au atins deja un grad de motorizare de cca. 350 – 400 vehicule /1000 locuitori.

În 2024, în țara noastră, regăsim un nivel mediu de cca. 425 vehicule /1.000 locuitori iar tendința actuală este de creștere.

În regiunea Sud-est din care face parte și Municipiul Ramnicu Sarat gradul de motorizare la nivelul anului 2023 era de 396 vehicule /1.000 locuitori., iar în județul Vrancea la nivelul anului 2020 nivelul de motorizare era de 382 vehicule/1000 locuitori (conform Raport Prefectura Vrancea: 128.233 vehicule la nivel de județ cu o populație de 335.312 locuitori).



Sursa: Eurostat

Figura nr. 9: Gradul de motorizare în regiunea de dezvoltare Sud-Est la nivelul anului 2023

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

3.3.1. Parametri demografici

Conform recensământului efectuat în 2021, populația Municipiului Ramnicu Saratse ridică la 4.595 locuitori, în creștere semnificativă față de recensământul anterior din anul 2011, în care populația era de 3.501 locuitori, conform datelor statistice oficiale (INS).

Majoritatea locuitorilor sunt de etnie română. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși.

Modelele demografice ale viitoarelor tendințe demografice sugerează faptul că ratele considerabil mai mici ale natalității, corelate cu o speranță de viață din ce în ce mai mare, vor fi reflectate într-o structură a populației cu o vârstă mai înaintată. Se așteaptă ca acest model al îmbătrânirii populației, din ce în ce mai evident în rândul regiunilor UE, să aibă implicații profunde într-o gamă largă de domenii de politică, cu impact, printre altele, asupra populației de vârstă școlară, asistenței medicale, participării la forța de muncă, protecției sociale, aspectelor de securitate socială și finanțelor publice.

Se poate observa o creștere accentuată a populației din localitate, de la 3.501 locuitori în anul 2011 la 4.595 locuitori în anul 2021, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 31% a populației într-un interval de 10 ani. Această tendință contrastează puternic cu evoluția demografică generală a județului Vrancea, care a înregistrat în aceeași perioadă o scădere de 1,47% a populației.

3.3.2. Parametri socio-economici

Potrivit datelor statistice, suprafața totală a Municipiului Râmnicu Sărat este de 5.286 ha.

Între funcțiunile principale, locuirea se distinge prin atributele sale generatoare. Teoretic, exploatarea respectivelor suprafețe se asigură prin clădiri și amenajări destinate exclusiv funcțiunii de locuire sau servind mai multor funcțiuni fundamentale (de producție, de circulație sau de servire socială), între care locuirea deține însă ponderea majoră.

Locuințele pe loturi individuale, spontan alcătuite sau pe terenuri lotizate, reprezintă ponderea majoră în zona de locuit, alături de fondul de locuințe colective (blocuri), specific unui municipiu de dimensiunea Râmnicu Sărat. Regimul de înălțime variază de la parter, parter și mansardă, până la regim de înălțime specific ansamblurilor de locuințe colective (P+4). Pe teritoriul municipiului există zone diferite din punctul de vedere al densității, al dimensiunilor loturilor, precum și al modului de ocupare și orientare a acestora.

4. ANALIZA CIRCULAȚIEI EXISTENTE

În condițiile tranziției de la economia planificată la economia de piață, modernizarea și dezvoltarea rețelilor de circulație rutieră, reprezintă o necesitate obiectivă care trebuie să facă parte din cadrul programelor generale privind sistematizarea teritoriului.

Prin sistematizare, în general se înțelege un mod de organizare, amenajare și dotare a teritoriului corespunzător cerințelor economice, sociale și culturale. Astfel odată cu sistematizarea teritoriului se pun în evidență și direcțiile necesare de urmat pentru dezvoltarea căilor de circulații.

Acțiunile ce se întreprind cu privire la rețeaua de drumuri, se bazează pe cunoașterea cât mai bună a volumului și caracteristicilor traficului rutier. Pentru stabilirea volumului și caracteristicilor traficului se utilizează tehnici și metode ale "ingineriei de trafic", specialitate tehnică ce se ocupă de studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în perspectivă a fenomenelor și legilor traficului rutier, în scopul proiectării și realizării drumurilor, a străzilor, astfel încât să se asigure desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță, de confort, de rapiditate, de continuitate și de economicitate.

Fenomenele logice ale traficului rutier se refera la modul de formare și de desfășurare a circulației în prezent și în viitor. Pe baza cunoașterii acestor fenomene, ingineria de trafic permite găsirea soluțiilor pentru rezolvarea în condiții optime a problemelor ridicate de circulație, atât din punct de vedere economic cât și ecologic.

Pe baza soluțiilor astfel obținute se trece la planificarea, proiectarea și realizarea dispozitivelor de circulație.

Calculul capacității de circulație a tramei stradale adiacente se efectuează pentru preluarea fluxurilor de vehicule. Capacitatea de circulație, respectiv numărul maxim de vehicule care se pot deplasa într-o oră, în mod fluent și în condiții de siguranță a circulației, depinde de mai mulți factori, și anume:

- caracterul circulației, care poate fi cu flux discontinuu (intermitent sau pulsatoriu) cu opriri la intersecții, sau cu flux continuu, fără opriri la intersecții când acestea sunt denivelate sau dirijarea traficului se face în sistem coordonat (undă verde).
- caracteristicile traficului, exprimate prin: intensitatea și frecvența sosirilor de vehicule, viteza medie de circulație, componența traficului pe categorii de vehicule, inclusiv caracteristicile lor constructive și dinamice.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- structura rețelei principale de străzi, ce se referă la elementele geometrice ale străzilor, la distanțele între intersecții și treceri intermediare pentru pietoni, amenajarea și echiparea acestora.
- caracteristicile suprafeței de rulare, respectiv planeitatea și rugozitatea.
- organizarea circulației, cu referire la reglementarea acceselor și a staționărilor, cât și la sistemele de semnalizare și echipare tehnică.
- caracteristicile psihologice și fiziologice ale conducătorilor de vehicule: timpul de percepție reacție și timpul limită de așteptare la intersecții.

La calculul capacității de circulație se au în vedere cazurile cu condiții climatice nefavorabile circulației, cu concentrări locale de noxe sau cu alte condiții neprielnice, cazuri care sunt considerate excepție față de situația normală a circulației și nu se iau în considerare la calculul capacității de circulație.

Determinarea intensității maxime a traficului probabil în viitor se face ținând seama de prognoza creșterii circulației pentru o perioadă de minim 15 ani. Factorii determinanți în calculul capacității de circulație sunt viteza de circulație; componența traficului (vehiculele cu viteze de circulație mai mici de 20 km/h constituie traficul lent); elementele geometrice ale străzii stabilite în funcție de viteza de proiectare; distanța între intersecții; modul de organizare și dirijare a circulației.

Calculul capacității de circulație a intersecțiilor de străzi noi și existente se realizează în funcție de modul de amenajare și echipare a intersecției, caracteristicile traficului și condițiile locale pentru desfășurarea fluentă și în siguranță a circulației. Acest calcul se utilizează pentru:

- stabilirea capacității de circulație a intersecțiilor de străzi și a piețelor de circulație corespunzătoare soluției de funcționare și tipului de intersecție;
- pentru dimensionarea elementelor componente ale intersecției (cum ar fi căile de intrare, de traversare, de ocolire și de ieșire din intersecție, spațiile de stocaj, etc.) care determină capacitatea de circulație a ansamblului,
- pentru fundamentarea tehnică a dotării și echipării intersecțiilor cu marcaje, indicatoare de circulație și semafoare (inclusiv calculul programului de funcționare al acestora).

Organizarea circulației la intersecție se face, în funcție de intensitatea traficului și de condițiile locale, prin trei metode, și anume:

- acordarea de prioritate de dreapta sau de flux;
- echiparea cu semafoare luminoase sau sens giratoriu;
- intersectarea la nivele diferite.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

La dimensionarea și calculul capacității de circulație a intersecțiilor se ține seama de prevederile schiței de sistematizare a localității, rețelei stradale și planului de distribuire a traficului, pentru a se asigura: securitatea, fluența și confortul circulației; posibilitatea de etapizare a realizării intersecției cu rezervarea spațiului necesar în viitor; reducerea frecvenței și duratei opririlor, precum și a noxelor rezultate din trafic.

Amenajarea și echiparea intersecției trebuie să asigure preluarea integrală a fluxurilor provenite de pe străzile concurente, respectându-se distanțele minime de amplasare a intersecțiilor conform reglementărilor tehnice specifice. Pe baza diagramei traficului din intersecție se pot determina mai multe variante ale schemei de organizare a deplasării fluxurilor din intersecție, adoptându-se soluția care reduce la minimum timpul total de traversare și volumul de lucrări.

Delimitarea spațiului intersecției este realizată de marcajele pentru oprirea vehiculelor la trecerile de pietoni, sau, în lipsa acestora, de poziția semafoarelor în dreptul cărora opresc vehiculele (când semaforul este instalat deasupra intersecției, de poziția pentru oprire la limita racordării intersecției). În spațiul comun de trecere apar punctele limită de conflict între vehicule și între vehicule și pietoni, care determină lungimile de evacuare a intersecției de către vehicule (dv) și pietoni (dp), respectiv timpii necesari evacuării.

La configurarea, dimensionarea și poziționarea spațiilor destinate parcajelor auto se vor respecta prevederile RGU, art. 33. Parcaje

Autorizarea executării construcțiilor care, prin destinație, necesită spații de parcare se va emite numai dacă există posibilitatea realizării acestora în afara domeniului public.

Pentru amenajarea parcajelor în incinta, dimensiunea unui loc de parcare supradimensionat depinde de unghiul format de locul de parcare cu drumul de acces, astfel că:

- la un unghi de 90 de grade, dimensiunea locului de parcare este de 2,30m x 5,00m;
- la un unghi de 75 de grade, dimensiunea locului de parcare este de 2,25m x 5,10m;
- la un unghi de 60 de grade, dimensiunea locului de parcare este de 2,25m x 5,15m;
- la un unghi de 45 de grade, dimensiunea locului de parcare este de 2,20m x 4,80m;
- la un unghi de 0 grade(paralel cu drumul), dimensiunea locului de parcare este de 2,50m x 5,00m(stânga) sau 2,00m x 5,00m(dreapta).

Prevederile de mai sus sunt extrase din NP24/97 și sunt dimensiuni minime.

Suprafețele parcajelor se determină în funcție de destinația și de capacitatea construcției, conform Anexei nr. 5 la prezentul regulament.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Funcțiune	nr. minim locuri de parcare
Construcții comerciale	Pentru construcțiile comerciale vor fi prevăzute locuri de parcare pentru clienți, după cum urmează: un loc de parcare la 200 mp suprafața desfășurată a construcției pentru unități de până la 400 mp;

Parcările se vor amenaja exclusiv pe parcela studiată, minim 1 loc/ap., la spații comerciale 1 loc/50mp, birouri 1 loc/birou și minim un loc marcat vizibil pentru persoane cu dizabilități.

Având în vedere următorii factori:

- investiția proiectată cuprinde atât zona de locuințe cât și zone cu funcțiuni complementare
- accesul la obiectivul propus se va face atât pietonal cât și auto
- există stații de călători în proximitate, pe B-dul Brailei,
- ansamblul de locuințe se adresează în special locuitorilor din cadrul acestuia, se vor amenaja locuri de parcare pentru toate categoriile de utilizatori:
- persoane cu dizabilități – minim 1 loc/bloc (total locuri persoane cu dizabilități – minim 2locuri)

Vizibilitatea în intersecții.

Cea mai mare parte a informațiilor din trafic ajung la conducătorii auto pe cale vizuală: întâi observăm, apoi reacționăm. Vederea este cea care urmărește drumul, detectează posibile obstacole, observă indicatoarele, marcajele și le transmite creierului, care trebuie să le proceseze simultan și să dea un răspuns în timp foarte scurt, de ordinul fracțiunilor de secundă. Confortul optic este caracteristica unui drum rezultată din suprapunerea tuturor elementelor geometrice din plan, profil longitudinal și profil transversal. El 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.

Spațiul parcurs între observarea unui obstacol și întâlnirea cu acesta este de ordinul secundelor, funcție de viteză. În plus, conducătorii auto nu pot observa drumul continuu: clilesc, verifică aparatele de la bordul mașinii, privesc în oglinzile retrovizoare, sunt distrași de către pasageri sau alți factori din mediul ambiant.

De aceea, trebuie asigurată o distanță de vizibilitate mare, astfel încât să existe un câmp vizual suficient. Totuși, cu cât se poate privi mai departe, apare impulsul de a circula cu viteză mai mare, astfel încât distanța de vizibilitate maximă să fie adaptată vitezei de proiectare sau să existe puncte de reper mai apropiate, de exemplu marcaje la anumite distanțe. Distanța de vizibilitate la depășire este distanța pe care un utilizator trebuie să o aibă pentru a vedea banda din sens opus, astfel încât să poată completa o manevră de depășire în siguranță. Aceasta trebuie să fie disponibilă la 0,5 m deasupra carosabilului și să fie cât mai lungă. În funcție de clasa tehnică pentru asigurarea capacității de circulație, lungimea tronsoanelor cu posibilitate de depășire trebuie să fie cel puțin:

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: JO7/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- 50% pentru drumurile din clasa tehnică II
- 40% pentru drumurile din clasa tehnică III
- 30% pentru drumurile din clasa tehnică IV
- 25% pentru drumurile din clasa tehnică V și drumuri de exploatare.

Studiul vizibilității în plan se impune, în special în curbe. Pentru aceasta, se trasează razele de vizibilitate, acceptând că lungimea măsurată pe coardă este egală cu arcul. Înfășurătoarea acestor corzi formează curba de vizibilitate, iar spațiul cuprins între marginea interioară a platformei drumului și curba de vizibilitate se numește câmp de vizibilitate.

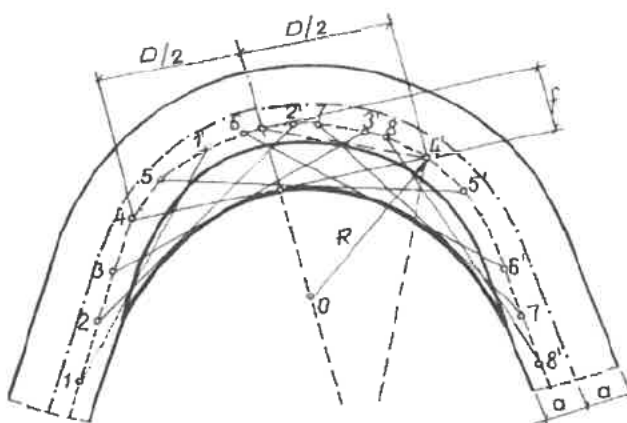


Fig. Câmp de vizibilitate (specific curbelor, se extrapolează pentru amenajare de intersecții)

Distanța f , cuprinsă între curba de vizibilitate și axul drumului, se numește distanță liberă și se poate determina grafic sau analitic, cu relația $f \sim \frac{D^2}{8R}$.

Pe această zonă nu trebuie să existe obstacole care să obtureze câmpul de vizibilitate al conducătorilor auto.

În zonele adiacente nu există alte construcții sau arbori care ar putea să obtureze vizibilitatea la ieșirea din incinta.

Din analiza vizibilității în intersecție, rezulta că cu cât vehiculul iese din drumul de acces, câmpul de vizibilitate devine mai mare.

Necesități de modernizare a traseelor existente și de realizare a unor artere noi.

Pentru asigurarea circulației în zona viitorului parc industrial sunt necesare:

- realizarea circulației auto și pietonale atât în interiorul parcelei cât și în zona de studiu.
- realizarea parcarilor suprateran/subteran.
- trama stradală locală se va organiza pe principiul eficienței utilizării teritoriului, a continuității traseelor și a asigurării caracterului de civilizație de tip urban, cu respectarea

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

prevederilor Normativului pentru adaptarea clădirilor civile și spațiului urban aferent la exigențele persoanelor cu handicap, indicativ NP 051/2001, aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 649 din 25 aprilie 2001;

Locuri de parcare - garaje

Creșterea numărului de autovehicule și proasta organizare și gestionare la nivel administrativ local a parcărilor explică dificultățile actuale de parcare în zonele centrelor comerciale, administrative și de învățământ. Se adaugă și lipsa educației rutiere a localnicilor care parchează autoturismele pe carosabilul străzilor sau în fața proprietăților personale pe trotuar. De foarte multe ori din acest motiv circulația pietonală este deviată pe carosabil.

Se recomandă amenajate de parcări de capacitate mai mare în vecinătatea instituțiilor publice și sancționarea în mod constant a abaterilor de la codul rutier.

Sunt numeroase cazurile în care localnicii nu își parchează autovehiculele în incinta proprietății. Aceștia preferă să parcheze pe spațiul public, pe trotuare sau pe stradă. Din acest motiv pietonii sunt nevoiți să ocolească aceste autovehicule pe partea carosabilă a străzii.

Autoturismele parcate pe trotuar reprezintă una dintre cele mai mari probleme la nivel național, cu efecte puternic negative asupra persoanelor cu dizabilități și a părinților cu cărucioare datorită distanței de multe ori insuficiente între mașina parcată și limita de proprietate. Restricționare accesului mașinilor cu bolarzi sau sancționarea de către poliția locală poate fi o opțiune pentru stoparea acestui fenomen.

4.1. Zonele generatoare de trafic

La nivelul zonei analizate, principalele surse generatoare de trafic sunt:

- DN 22 prin traficul de intrare-iesire din municipiu
- A7 – prin traficul generat de lipsa utilitatilor în lungul traseului de autostrada (lipsa statii peco, grupuri sanitare, etc)
- statia de epurare.,

4.2. Caracteristicile tramei stradale existente

Străzile din localitățile urbanizate sunt clasificate în patru categorii:

- ✚ **Străzile de Folosință Locală** sunt străzi de folosință locală, cu trafic foarte redus, asigură accesul la locuințe și la servicii curente. Aceste străzi trebuie să asigure accesul mașinii de

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reğ. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

salubritate și cea a pompierilor. Aceste tipuri de alei auto sunt denumite **Străzi de Categoria IV-a**.

- ✚ **Străzile Colectoare** sunt cele mai întâlnite și locuite/construite străzi. Majoritatea au două benzi de circulație (o bandă pe fiecare sens). Unele din aceste străzi ele au acostament pe o parte sau pe ambele părți, pavat parțial sau total, continuu sau întrerupt în lungul străzii. Străzile Colectoare sunt încadrate în **Categoria a III-a**.
- ✚ **Străzile de Legătură** preiau traficul de pe străzile Colectoare și, uneori, (deși nu este indicat) direct traficul din străzile de Folosință Locală. La fel ca la străzile colectoare, pot exista benzi de acostament pentru staționare sau parcare. Numărul benzilor este de patru (două pe fiecare sens de mers). Încadrarea Străzilor de legătură este în clasificată în **Categoria a II-a**
- ✚ **Categoria I** este acordată **Străzilor Magistrale**. Aceste artere majore de circulație preiau, în principal, circulația de pe străzile de legătură dar și în (prea) multe cazuri de pe străzile colectoare. Benzile de circulații înglobate sunt de minim șase (câte trei benzi în fiecare sens de mers). Pe lângă acostamente ample pentru staționare, aceste artere principale pot îngloba străzi colectoare sau de folosință locală. Înglobarea acestor străzi are rolul de a asigura fluxul normal de trafic pe cele șase benzi dar și preluarea în siguranță confortabilă a fluxului auto și de serviciu pentru clădirile “riverane”. Prezența străzilor “ajutătoare” locale sau colectoare poate fi pe una sau ambele laturi, parțial sau pe toată lungimea magistralelor, delimitate de spații verzi, trotuare pietonale, velo, spații de oprire, staționare și parcare auto pentru vizitatori și locuitori.

La nivelul se identifica toate tipurile de strazi..



Sursa: Google Earth

Figura nr. 10: Organizarea circulațiilor în Municipiul Ramnicu Sarat

Majoritatea străzilor din localitate sunt asfaltate iar starea lor tehnică este în general bună.

Trotuarele (acolo unde exista) au o lățime în general de aproximativ 1m (pe unele porțiuni chiar mai mici), sunt ocupate de autoturisme staționate, de bănci de odihnă sau de stâlpi de iluminat și energie electrică.

Datorită motivelor enumerate mai sus de foarte multe ori pietonii circulă pe carosabil ceea ce crește pericolul de producere al unor accidente în care sunt implicați pietonii.

Sunt situații când aceste autoturisme sunt parcate pe ambele sensuri de mers, astfel că circulația auto se desfășoară pe axul străzii.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	



Sursa: Google Maps

Figura nr. 11: Intersecție str. Sarbeasca – DN 22 privita de pe DN 22 spre Mun. Rm.Sarat

4.3. Valori de trafic la nivel teritorial

În interiorul zonei analizate s-au făcut măsurători de trafic într-un singur post caracteristic pentru traficul din zona, respectiv intersecția dintre str. Sarbeasca și DN 22. Măsurătorile au fost efectuate în anul 2026.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	



Sursa: Openstreetmap

Figura nr. 13: Punct de măsurare al traficului



Sursa: Google Maps

Figura nr. 14: punctul de recenzare: intersectia dintre str. Sarbeasca cu DN22

Datele de trafic culese pot fi folosite pentru identificarea fluxurilor majore din localitate, intensitatea traficului pe rețeaua majoră de căi de comunicații și identificarea străzilor a căror

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

capacitate de preluare a traficului este depășită prin indicele “debit- capacitate” (raportul dintre traficul înregistrat și capacitatea de preluare a străzii exprimată în vehicule etalon).

Debitele maxime de serviciu pentru drumurile naționale și județene (vehicule etalon/ora și bandă) cu diferite tipuri de niveluri de serviciu sunt date în tabelul nr. 7 și 8 din Normativul PD 189-2000.

Nivelul de serviciu	Viteza de circulație liberă, km/oră					
	100 km/oră	90 km/oră	80 km/oră	70 km/oră	60 km/oră	50 km/oră
A	720	660	600	540	430	370
B	1200	1100	1000	900	750	630
C	1650	1510	1400	1260	1000	870
D	1940	1800	1670	1500	1250	1070
E	2200	2100	2000	1900	1600	1350

Tabelul nr. 4: Debite maxime de serviciu pentru o bandă de circulație conform PD 189-2000 pentru drumuri naționale și județene

Capacitatea de circulație maximă a străzilor administrate de autoritatea locală sunt conforme cu tabel 3 din STAS 10144-5.

Datorită vitezei de circulație relativ mici, media estimată fiind de circa 50 km/h, capacitatea de circulație (capacitatea practică) pe o bandă de circulație când fluxul este continuu N_c , exprimată în număr vehicule etalon pe oră (V_{et}/h) pentru străzile principale este de 950 V_{et}/h conform tabel 3 din STAS 10144-5.

Nr. ord.	Distanța între intersecții, Δ m	Viteză v , în km/h							
		5	10	15	20	30	40	50	60
Capacitate de circulație cu flux continuu N^c , în V_1/h									
1	—	250	450	500	550	1050	1000	950	900
Capacitate de circulație cu flux discontinuu N , în V_1/h									
2	100	160	210	180	150	250	190	140	120
3	200	190	280	260	250	390	310	250	200
4	300	210	320	310	300	510	410	360	280
5	400	220	350	360	360	630	510	470	360
6	500	230	370	380	390	740	610	550	440
7	600	235	400	410	430	800	670	600	520
8	700	240	410	430	450	820	720	630	540
9	800	240	410	435	460	840	760	660	580
10	900	245	420	440	470	890	770	680	600
11	1000	250	430	450	490	930	790	700	620

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Tabelul nr. 5: Capacitatea de circulație a străzilor pentru o bandă de circulație conform STAS 10144-5

În urma recenziei traficului realizat pe arterele localitatii au rezultat următoarele date:

Punct de măsurare	Denumire stradă	Nr. benzi pe sens	Valoare de trafic maximă înregistrată (Vet./h)	Capacitate Vet./h	Indicele debit-capacitate %
1	DN 22	1	731	950	76.94

Tabelul nr. 6 Valori de trafic maxime orare și indicele debit-capacitate

Restul străzilor și drumurilor din zona nu au fost cuantificate valoric în cadrul studiului deoarece s-a constatat că acestea au un trafic neglijabil ca valoare și aport în circulația de ansamblu.

Concluziile rezultate din măsurătorile de trafic:

- Fluxurile majore de circulație auto se desfășoară pe DN 22 dinspre și înspre Focsani
- Pe traseul DN22 circulă o parte traficului de tranzit (inclusiv traficul greu) cât și trafic local;
- s-a remarcat și prezența bicicletelor și trotinete electrice care circula pe carosabil.
- s-a considerat un profil transversal pe sectoarele recenzate cu o bandă de circulație pe sens pentru a surprinde realitatea din teren

Metodologia de estimare a valorilor MZA (medii zilnice anuale) a urmarit prevederile AND 602/2012 dupa cum urmeaza:

Art. 25. Pe drumurile de interes local, judetene, comunale si vicinale, pentru care nu se detin date de trafic sau pentru actualizarea traficului intre recensaminte, intensitatea medie zilnica anuala a traficului se poate determina prin efectuarea unui recensamant de scurta durata si ajustarea datelor la nivel de MZA folosind relatia:

$$MZA_k = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n q_{ci} \times c_{kz} \times c_{kl} \times c_{ka}$$

In care:

N = numarul de zile de recensamant

q_{ki} = coeficient de ajustare la nivel de 24 ore

c_{kz} = coeficient de ajustare la nivel de 24 ore

c_{kl} = coeficient de ajustare la nivel de 24 ore

c_{ka} = coeficient de ajustare la nivel de 24 ore

Coeficientii de ajustare se determina pe baza inregistrarilor automate sau inregistrarilor manuale (recensamant) din posturile de pe drumurile similare

Durata zilnică a recensamantului de scurta durata se adopta între 4 și 24 de ore, recomandabil de 8 ore (8-12 și 14-18), care să includă varfurile de trafic de dimineață și după amiaza

Dn 22, trafic recenzat 15 iunie-15 iulie 2026

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

a) trafic masurat in perioada 15 iunie-15 iulie 2026 – analiza s-a efectuat pentru zilele cu cele mai mari volume de trafic inregistrate

Tip vehicul	q _{ki}			1/n	C _{kz}	C _{kl}	C _{kA}	MZA2026 (vehicule fizice)
	ziua 1	ziua 2	ziua 3					
Biciclete, motociclete	57	54	42	0.33	1.15	1.02	0.77	46
Autoturisme	3558	3548	3241	0.33	1.19	1.07	0.83	3609
Microbuze	54	51	48	0.33	1.12	1.05	0.85	50
Autocamioane <3.5t	75	71	68	0.33	1.11	1.04	0.85	69
Autocamioane cu 2 osii	39	37	33	0.33	1.11	1.04	0.95	39
Autocamioane cu 3, 4 osii	38	38	15	0.33	1.05	0.99	0.95	30
Vehicule articulate	4	5	3	0.33	1.2	1.11	0.96	5
Autobuze si autocare	36	33	32	0.33	1.18	1.08	0.97	41
Tractoare, vehicule speciale	0	0	0	0.33	1.11	1.04	1.04	0
Trenuri rutiere	72	51	22	0.33	1.16	1.06	0.92	54
Vehicule cu tractiune animala	0	0	0	0.33	1.12	1.05	0.86	0
TOTAL								3943

* Nota: in totalul vehiculelor fizice sunt incluse si categoriile "Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale" si " Autocamioane cu 2.3 si 4 osii cu remorca (tren rutier)"

Tip vehicul	MZA2026 (vehicule fizice)	fek	MZA2026 (vehicule etalon)
Biciclete, motociclete	46.00	0.50	23.00
Autoturisme	3,609.00	1.00	3,609.00
Microbuze	50.00	1.00	50.00
Autocamioane <3.5t	69.00	1.00	69.00
Autocamioane cu 2 osii	39.00	0.30	11.70
Autocamioane cu 3, 4 osii	30.00	0.70	21.00
Vehicule articulate	5.00	0.90	4.50
Autobuze si autocare	41.00	0.60	24.60
Tractoare, vehicule speciale	-	0.10	-
Trenuri rutiere	54.00	1.00	54.00
Vehicule cu tractiune animala	-	1.00	-
	3943		3866.80

In care fek = coeficient de echivalare a vehiculelor din grupa k in osii standard de 115kN, conform anexei 2, tabel 1 din PD 177, in vederea stabilirii traficului de calcul in vederea dimensionării sistemelor rutiere

In conditiile actuale, rezultă următorul trafic de calcul, conform relației:

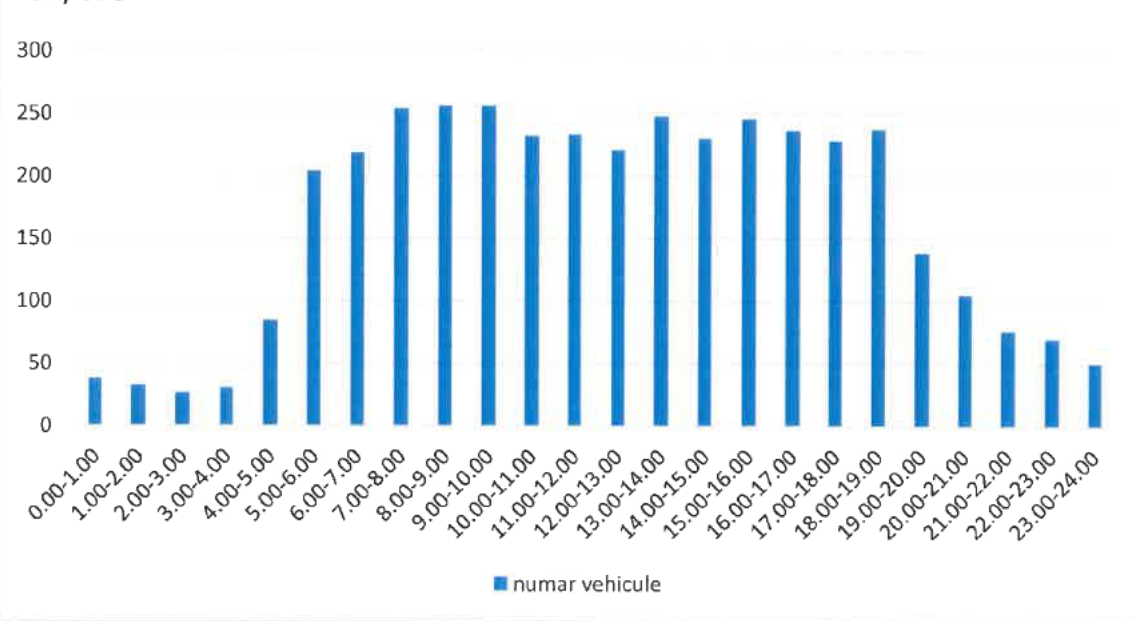
Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

$$N_c = 365 \times 10^{-6} \times 15 \times 0,5 \times 11715,9 = 10.585 \text{ m.o.s.}$$

Măsurători de circulație în secțiune (media masuratorilor)

Interval orar	Biciclete, moto-ciclete	Auto-turisme	Micro-buze	Auto-camioane <3,5t	Auto-camioane cu 2 osii	Auto-camioane cu 3, 4 osii	Vehicule articulate	Autobuze și autocare	Tractoare, vehicule speciale	Trenuri rutiere	Vehicule cu tracțiune animală	total vehicule fizice
0.00-1.00	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37
1.00-2.00	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
2.00-3.00	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26
3.00-4.00	0	29	0	0	0	0	0	1	0	0	0	30
4.00-5.00	0	72	0	6	2	0	0	2	0	2	0	84
5.00-6.00	0	194	0	5	2	0	0	1	0	2	0	204
6.00-7.00	6	195	3	3	4	1	0	3	0	3	0	218
7.00-8.00	5	231	3	4	3	2	1	1	0	4	0	254
8.00-9.00	4	227	6	6	2	1	1	4	0	5	0	256
9.00-10.00	5	235	5	2	1	3	0	2	0	3	0	256
10.00-11.00	3	212	3	3	3	2	0	2	0	4	0	232
11.00-12.00	3	208	5	3	2	3	1	3	0	5	0	233
12.00-13.00	2	204	3	3	1	2	0	2	0	3	0	220
13.00-14.00	1	226	3	6	4	1	0	4	0	2	0	247
14.00-15.00	1	212	5	3	2	4	0	1	0	2	0	230
15.00-16.00	2	221	3	5	3	4	1	2	0	4	0	245
16.00-17.00	2	212	5	6	2	1	0	3	0	5	0	236
17.00-18.00	4	207	3	4	3	2	0	1	0	4	0	228
18.00-19.00	5	213	3	5	2	3	1	2	0	3	0	237
19.00-20.00	2	126	0	4	1	1	0	2	0	2	0	138
20.00-21.00	1	99	0	1	1	0	0	2	0	1	0	105
21.00-22.00	0	75	0	0	0	0	0	1	0	0	0	76
22.00-23.00	0	66	0	0	1	0	0	2	0	0	0	69
23.00-24.00	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50
Total	46	3609	50	69	39	30	5	41	0	54	0	3943

veh/ore



Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- b) trafic calculat cu indicii de evolutie furnizati de CESTRIN - pentru anul 2041 (aplicat la traficul masurat in perioada 15iunie -15 iulie 2026)

Tip vehicul	MZA2026 (vehicule fizice)	ce 2041	MZA2041 (vehicule fizice)
Biciclete, motociclete	46	1.27	58
Autoturisme	3609	1.84	6641
Microbuze	50	1.52	76
Autocamioane <3.5t	69	1.57	108
Autocamioane cu 2 osii	39	1.32	51
Autocamioane cu 3, 4 osii	30	1.01	30
Vehicule articulate	5	2.14	11
Autobuze si autocare	41	2.69	110
Tractoare, vehicule speciale	0	1.14	0
Trenuri rutiere	54	1.08	58
Vehicule cu tractiune animala	0	0.46	0
Total	3943		7143

* Nota: in totalul vehiculelor fizice sunt incluse si categoriile "Tractoare cu/fara remorca, vehicule speciale" si " Autocamioane cu 2.3 si 4 osii cu remorca (tren rutier)"

Tip vehicul	MZA2041 (vehicule fizice)	fek	MZA2041 (vehicule etalon)
Biciclete, motociclete	58	0.50	29
Autoturisme	6641	1.00	6641
Microbuze	76	1.00	91
Autocamioane <3.5t	108	1.00	130
Autocamioane cu 2 osii	51	0.30	255
Autocamioane cu 3, 4 osii	30	0.70	150
Vehicule articulate	11	0.90	55
Autobuze si autocare	110	0.60	550
Tractoare, vehicule speciale	0	0.10	0
Trenuri rutiere	58	1.00	290
Vehicule cu tractiune animala	0	1.00	0
	7143		8191

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

In conditiile viitoare, rezultă următorul trafic de calcul, conform relației:

$$N_c = 365 \times 10^{-6} \times 15 \times 0,5 \times 21385.20 = 22.420 \text{ m.o.s.}$$

- c) trafic calculat cu indicii de evolutie furnizati de CESTRIN - pentru anul 2040 (aplicat la traficul masurat in perioada 01-15 august 2025 plus traficul generat de catre ansamblu)

Traficul atras in urma construirii parcului industrial se estimeaza a fi de 240 autoturisme, 20 autocamioane <3.50to. Atunci MZA se va completa cu traficul atras

Traficul dinamic suplimentar generat de o astfel de investiție cu funcțiuni complexe depinde de numărul locurilor de parcare si rata medie de schimb a vehiculelor pe un loc.

Numărul locurilor de parcare care va fi avut in vedere pentru a deservi ansamblul va fi in conformitate cu prevederile HG 525/1996, anexa 5, iar in privința ratei de schimb a vehiculelor pe un loc de parcare, am utilizat datele obținute in cadrul unui studiu al parcărilor din zona.

Traficul auto maxim atras de obiectivul de investitii este estimat la 270 autovehicule în 24 de ore.

Considerând ca ansamblul proiectat are funcțiuni similare cu zona adiacenta am luat in calcul o rata de schimb de 1 veh/12 ore.

Analiza traficului măsurat + atras

Tip vehicul	q _{ki}			l/n	c _{kz}	c _{kl}	c _{kA}	MZA2026 (vehicule fizice)	c _e 2040	MZA2041 (vehicule fizice)
	ziua 1	ziua 2	ziua 3							
Biciclete, motociclete	57	54	42	0.33	1.15	1.02	0.77	46	1.27	58
Autoturisme	3798	3548	3241	0.33	1.19	1.07	0.83	3692	1.84	6793
Microbuze	54	51	48	0.33	1.12	1.05	0.85	50	1.52	76
Autocamioane <3.5t	95	71	68	0.33	1.11	1.04	0.85	76	1.57	119
Autocamioane cu 2 osii	39	37	33	0.33	1.11	1.04	0.95	39	1.32	51
Autocamioane cu 3, 4 osii	38	38	15	0.33	1.05	0.99	0.95	30	1.01	30
Vehicule articulate	4	5	3	0.33	1.2	1.11	0.96	5	2.14	11
Autobuze si autocare	36	33	32	0.33	1.18	1.08	0.97	41	2.69	110
Tractoare, vehicule speciale	0	0	0	0.33	1.11	1.04	1.04	0	1.14	0
Trenuri rutiere	72	51	22	0.33	1.16	1.06	0.92	54	1.08	58
Vehicule cu tractiune animala	0	0	0	0.33	1.12	1.05	0.86	0	0.46	0
TOTAL								4033		7306

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Principalele elemente care au fost determinate cu ocazia măsurătorilor din teren la nivelul studiului de circulație au fost următoarele:

- Configurația geometrică a străzilor sau arterelor rutiere analizate:
 - ✓ Divizarea arterelor rutiere pe sectoare sau segmente de drum, la care caracteristicile cu influență în trafic rămân constante; determinarea dimensiunilor segmentelor;
 - ✓ Dimensiunile benzilor de trafic și numărul acestora pe sectoarele de drum dintre puncte de interes;
 - ✓ Raze de curbura și declivități ale segmentelor de drum stabilite;
 - ✓ Existența benzii mediane pentru separarea între sensuri;
 - ✓ Tipul îmbrăcămînții rutiere și starea acesteia
 - ✓ Configurația geometrică a intersecțiilor (număr de brațe, tip, orientare, raze de curbura, dimensiuni etc.);
 - ✓ Spații laterale de gardă, trotuare cu înălțime mai mică de 10 cm, obstrucții laterale etc.;
 - ✓ Existența alveolelor laterale pentru parări sau stații destinate mijloacelor de transport în comun;
- Factori dinamici privind repartiția traficului pe sensuri (modul în care se circulă preponderent pe artera rutieră);
- Compunerea traficului (ponderea vehiculelor de diferite dimensiuni și cu dinamică diferită în trafic);
- Semnalizarea rutieră (statică: marcaje rutiere și indicatoare, sau dinamică: semafoare și sisteme de informare cu influență asupra traficului, sisteme de taxare sau de control al accesului, sisteme de supraveghere video sau radar etc.).
- Măsurători de trafic în intersecțiile stabilite, cu marcarea virajelor și a tipurilor de vehicule.

În urma rulării modelului de transport pentru anul 2026, în variantele analizate pentru diagnoza circulației, au fost obținute valori pentru o serie de parametri semnificativi, care au permis evaluarea traficului pe rețeaua rutieră a din zona analizată.

Parametrii analizați au fost următorii:

- Viteza medie de circulație
- Întârzierea medie / vehicul
- Număr opriri / vehicul
- Nivelul de serviciu sau indicele de performanță al rețelei

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Rezultatele modelului de transport au fost corelate și integrate cu celelalte informații rezultate din etapa de analiză a situației actuale, fiind identificate o serie de disfuncționalități specifice circulației rutiere pe rețeaua de transport din zona analizată.

Ca urmare a analizei evoluției traficului pe termen mediu, au fost realizate variante suplimentare ale modelului de transport, care să permită evaluarea parametrilor amintiți pentru anul de prognoză 2030 și estimarea efectului disfuncționalităților constatate la momentul respectiv.

În Municipiul Ramnicu Sarat organizarea și controlul traficului sunt realizate prin reglementări pe baza indicatoarelor de circulație și a marcajelor rutiere (semnalizare rutieră statică) fara reglementări prin semaforizare (semnalizare rutieră dinamică).

Metodologia utilizata la nivelul studiului de circulație

Măsurătorile de trafic au fost realizate ținând cont de recomandările normativului AND 557/2015 – „Instrucțiuni pentru efectuarea înregistrărilor circulației rutiere pe drumurile publice”, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 481/233.03.2015.

Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în următoarele categorii:

- Biciclete
- Motociclete
- Autoturisme
- Taxi
- Autofurgonete
- Microbuze
- Autobuze interurbane
- Camioane și asimilate cu 2 osii
- Camioane și asimilate cu 3 și 4 osii
- Camioane și asimilate cu 5 și peste 5 osii
- Vehicule speciale

În formularele de anchetă au fost înregistrate toate tipurile de viraje permise în intersecțiile respective, pentru fiecare arteră de intrare, pe tipurile de vehicule menționate anterior.

Ca urmare a acestor observații, au fost stabilite perioadele de timp și zilele care prezintă valori de vârf ale traficului rutier, precum și intersecțiile în care sunt necesare informații asupra fluxurilor de trafic, astfel încât acestea să poată fi integrate în modelul de transport și să conducă la conturarea traficului auto general la nivelul comunei. Locațiile au fost alese atât pentru a putea

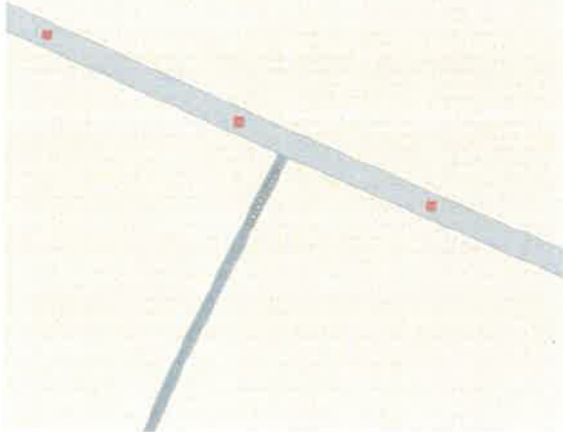
Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

fi obținute toate datele necesare pentru crearea modelului de transport la nivelul întregii rețele rutiere a comunei Campineanca, cât și pentru a putea fi validate și calibrate datele pentru punctele speciale de interes, ținându-se cont de proiectele individuale analizate.

Rețeaua stradală se va dezvolta în funcție de o serie de factori determinanți, relații de intercondiționare și condiții locale de tipul: evoluția fondului construit, creșterea economică a comunei, programe de dezvoltare a turismului local, relief etc..

Prin urmare, măsurătorile de trafic au fost efectuate în toate zilele saptamunii, interval de vârf de dimineață și după-amiază, într-un numar de 4 de intersecții.

Intersecția a fost codificata conform normelor în vigoare pentru o identificare facilă a informațiilor astfel:

Locație anchetă trafic	Codificare artere de circulație	Reprezentare grafică
Intersecție str. Sarbeasca – DN 22	A / DN 22	
	B / Str. Sarbeasca	

4.4. Infrastructura ciclism

În ceea ce privește mersul cu bicicleta acesta este, în acest moment, un mod de transport cu o cotă modală în creșterea în localitate.

În prezent nu sunt amenajate piste de biciclete în zona analizată. Circulația bicicletelor se desfășoară în cea mai mare parte pe carosabil.

4.5. Circulația pietonală

Deplasarea pietonală reprezintă a doua alternativă de deplasare după deplasarea în autoturismul propriu, conform cercetării făcute pentru determinarea preferințelor de transport.

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Traseele pietonale majore sunt situate in intravilanul municipiului, zona analizata fiind mai puțin afectata de acest tip de transport.

4.6. Caracteristicile transportului de persoane

În Municipiul Ramnicu Sarat exista transport public local de persoane prin curse regulate de tip urban. Transportul in comun este realizat de firme specializate, cu microbuze pe trasee de legatura cu municipiul Ramnicu Sarat, trasee care utilizeaza si traseul drumului national 22.

4.6.1. Transport public rutier

Reteaua de transport este reprezentata de toate categoriile de drumuri: autostrada, nationale, judetene, comunale si de interes local. Aceste trasee satisfac într-o bună măsură nevoia de mobilitate a localnicilor către localitățile învecinate atat pe axa est-vest cat si nord-sud.

4.6.2. Transport de persoane pe cale ferată

Nu este cazul in zona analizata

4.6.3. Transport de persoane pe cale aeriană

Nu este cazul. Cel mai apropiat aeroport este cel din municipiul Bucuresti.

4.7. Caracteristicile de structură și elementele geometrice ale străzilor

Rețeaua rutieră a localității este compusă din autostrada A7, drumuri naționale, județene și străzi locale.

Marea majoritate a drumurilor și străzilor din localitate sunt asfaltate și au amenajate trotuare.

5. PROGNOZA CIRCULAȚIEI AUTO

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Rețeaua stradală se va dezvolta în funcție de o serie de factori determinanți, relații de intercondiționare și condiții locale de tipul: evoluția fondului construit, creșterea economică a localității, programe de dezvoltare a turismului local, relief etc.

Traficul rutier în România pe ansamblul rețelei rutiere a crescut de la o valoare MZA de 3077, în 1990 la 5441 în 2010. Imediat după 1990, când au fost anulate restricțiile referitoare la utilizarea drumurilor pentru transportul de mărfuri pe distanțe mai mari de 50 km și combustibilul și autoturismele au devenit mai accesibile, s-a produs o creștere rapidă a traficului.

Între 1995 și 2000 s-a înregistrat o stagnare a traficului rutier mediu. Această stagnare s-a înregistrat datorită creșterii motorizării, în ciuda scăderii PIB-ului. În perioada următoare, din 2000 până în 2005 s-a produs însă o creștere importantă, bazată pe creșterea mare a PIB.

Traficul rutier de pe drumurile naționale și autostrăzi a înregistrat o creștere medie de 1.89% pe an între 1990 și 2000 și de 3.91% pe an din 2000 până în 2010. Conform datelor primite de la CESTRIN se estimează că traficul rutier va crește cu o rată similară, ajungând la o medie pe rețea de 8030 vehicule fizice (MZA) în 2020.

În figura următoare se prezintă evoluția traficului mediu pe rețeaua de drumuri publice în perioada 1990 – 2035, conform datelor furnizate de CESTRIN.

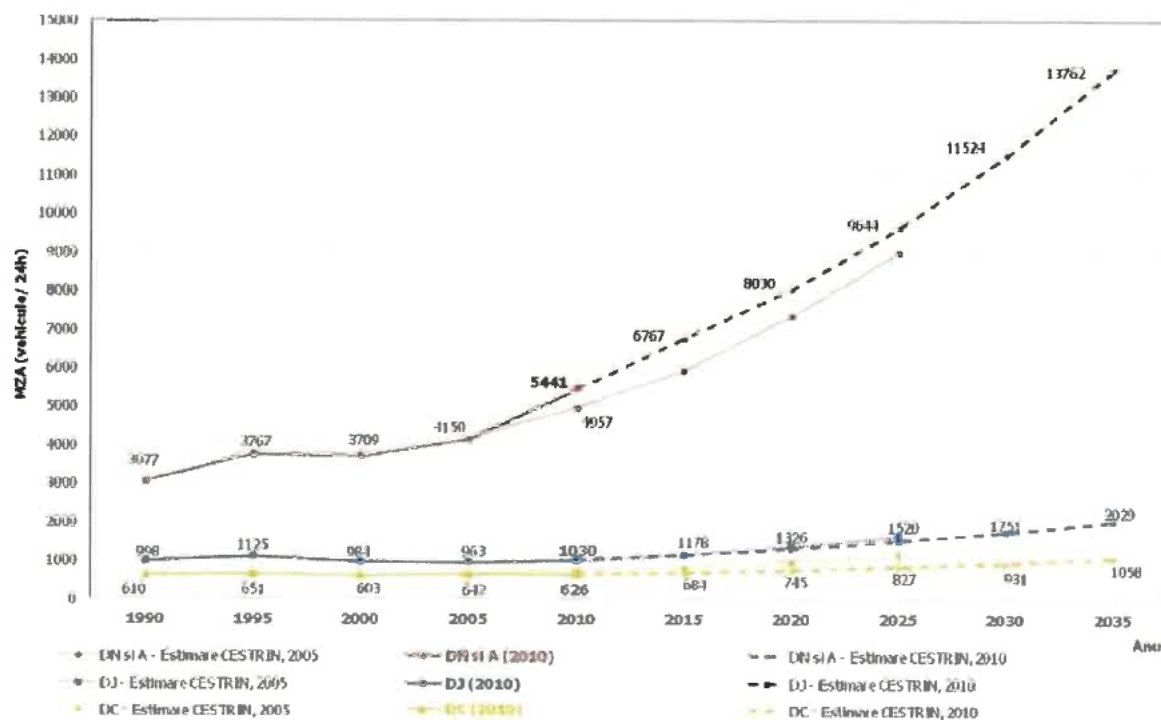


Fig. 17. Evoluția traficului mediu pe rețeaua de drumuri publice în perioada 1990 – 2035, conform datelor furnizate de CESTRIN

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

Prognoza traficului s-a estimat folosind metoda coeficienților de evoluție a traficului din "Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație" Indicativ AND 584- 2002.

Anul	Biciclete și motociclete	Autoturisme, microbuze, autocamioane cu 2 osii și autospeciale	Autocamioane cu 2-4 osii cu masa totală mai mare de 3,5t	Autovehicule articulate (tip TIR), vehicule cu peste 4 osii remorcher cu trailer	Autobuze	Tractoare, vehicule speciale	Remorci la autotractoare sau autocamioane	Vehicule cu tracțiune animală
2015	1.0	1	1	1	1	1	1	1
2020	1.3	1.3	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	0.8
2025	1.3	1.7	1.3	1.2	1.2	1.3	1.4	0.7
2030	1.5	2	1.5	1.4	1.4	1.5	1.7	0.6
2035	1.6	2.3	1.7	1.5	1.5	1.7	1.8	0.5

Tabelul nr. 7: Coeficienți de evoluție a traficului pe grupe de vehicule

Valorile de trafic înregistrate în prezent vor crește conform coeficienților de evoluție a traficului, conform informațiilor anterioare.

Punct de măsurare	Denumire stradă	Nr. benzi pe sens	Valoare de trafic maximă înregistrată (Vet./h)	Capacitate Vet./h	Indicele debit-capacitate %	Prognoza 2030 (Vet./h)	Prognoza 2036 (Vet./h)	Indicele debit-capacitate 2030	Indicele debit-capacitate 2036
1	DN 22 – intersecție cu str. Sarbeasca	1	473	950	49.79	569	684	59.89%	72%

*Valoarea de trafic maximă înregistrată (ora de vârf)

Conform standardului tehnic (CESTRIN/CNAIR), ora de vârf reprezintă 12% din MZA:

$$3.943 \times 0,12 = 473 \text{ Vet/h,}$$

$$3.943 \times 0,12 = 473 \text{ Vet/h}$$

Valorile de trafic înregistrate în prezent vor crește cu traficul atras, conform coeficienților de evoluție a traficului, conform informațiilor anterioare.

Punct de măsurare	Denumire stradă	Nr. benzi pe sens	Valoare de trafic maximă înregistrată (Vet./h)	Capacitate Vet./h	Indicele debit-capacitate %	Prognoza 2030 (Vet./h)	Prognoza 2036 (Vet./h)	Indicele debit-capacitate 2030	Indicele debit-capacitate 2036
-------------------	-----------------	-------------------	--	-------------------	-----------------------------	------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

1	DN 22 – intersec tie cu str. Sarbeas ca	1	506	950	53.26	608	731	64.00%	76.95%
---	--	---	-----	-----	-------	-----	-----	--------	--------

*Valoarea de trafic maximă înregistrată (ora de vârf)

Conform standardului tehnic (CESTRIN/CNAIR), ora de vârf reprezintă 12% din MZA:

$$3.943 \times 0,12 = 473 \text{ Vet/h,}$$

$$3.943 \times 0,12 = 473 \text{ Vet/h}$$

După cum se poate observa din simularea intensității traficului pentru principalele artere din localitate în perioada 2026-2036, capacitatea de preluare a a intersecției Str. Sarbeasca – DN 22, capacitatea de circulație a tronsonului care duce spre municipiul Ramnicu Sarat va fi la limita doar cu traficul atras odata cu construirea parcului, avand in vedere faptul ca UAT Ramnicu Sarat doreste si urbanizarea zonei de pe partea stanga a drumului national, capacitatea de preluare a intersecției va fi la limita, generand timpi de asteptare mari.

6. ALCĂTUIREA STRUCTURII REȚELEI DE STRĂZI

Rețeaua stradală din zona este dezvoltată de-a lungul principalelor artere de intrare în localitate, respectiv DN 22. În urma prognozei se constată că pe străzile secundare, respectiv strada Sarbeasca, traficul auto nu va depăși capacitatea maximă. Se recomandă implementarea unor măsuri de fluidizare și de scădere a timpilor de traversare a intersecției dintre str. Sarbeasca și DN 22. Tot odată parcurile improvizate și dar și cele reglementate din jurul acestei intersecții trebuie eliminate. Conform codului rutier este interzisă staționarea sau oprirea la mai puțin de 25m de intersecții, accese și treceri de pietoni.

7. IERARHIZAREA ȘI DIMENSIONAREA ARTERELOR DE CIRCULAȚIE

Străzile noi propuse în zona vor fi minim de categoria a III-a conform poștelor din STAS 10144-1/90, excepție fac străzile de servitute și fundăturile cu lungime mai mică de 100m ce nu au perspective de a se prelungi pe viitor.

8. DIMENSIONAREA ȘI ORGANIZAREA REȚELEI DE TRANSPORT

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: R033340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

PERSOANE

Se recomandă amenajarea statii de trasport in zona viitorului parc industrial dupa ce se va reglementa si situatie terenului de pe partea stanga a drumului national, vis-avis de amplasamentul parcului industrial .

9. DOTĂRILE NECESARE CIRCULAȚIEI ȘI ECHIPAREA TEHNICĂ

Se recomandă:

1. Semnalizarea adecvată a intersecției și a trecerilor de pietoni: iluminat corespunzător în zona trecerilor de pietoni (lămpi cu lumină intermitentă, semnalizarea luminoasă de atenționare cu flash etc.).
2. Amenajări specifice circulației pietonale – trotuare.
3. Denivelări locale (bum, hump, marcaj profilat) la intersecții, treceri de pietoni, zone de calmare a traficului în zonele cu frecvență mare a accidentelor rutiere.

10. RECOMANDARI SI CONCLUZII

Scopul proiectului de față constă în elaborarea unui PUZ pentru reglementare parc industrial în zona de est a municipiului Ramnicu Sarat.

Astfel, pentru determinarea impactului pe care îl va avea investiția, Proiectantul s-a deplasat la fața locului pentru colectarea datelor de trafic, iar pe baza datelor a fost construit un model de microsimulare a circulației și a mai fost realizată o analiză de capacitate de circulație a arterelor rutiere conform STAS 10144-5/89. Pentru investiția propusă s-a procedat în mod identic, aceasta fiind testată din punctul de vedere al performanței circulației la orizontul de prognoză, conform literaturii de specialitate (ex. AND 600-2010).

În urma analizării fluxurilor de circulație și a nivelului de serviciu a fost aleasă soluția prin care accesul rutier dinspre trama majoră de circulații către amplasamentul investiției propuse se va realiza prin:

- acces principal, km 2+800 dreapta, pentru relația stânga + dreapta

Concluziile rezultate din măsurătorile de trafic:

- Fluxurile majore de circulație auto se desfășoară pe DN22;
- Pe traseul DN22 circulă o parte din traficul de tranzit (inclusiv traficul greu) cât și trafic local;

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

- Traficul de tranzit de pe DN22 a fost eliminat în mare proporție odată cu darea în folosință a variantei de ocolire a localității (autostrada A7)
- s-a considerat un profil transversal pe DN 22 cu o banda de circulație pe sens pentru a surprinde realitatea din teren
- Analizele sus prezentate demonstrează ca traficul generat de investiția **P.U.Z. P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT** va produce disfuncții suplimentare considerabile pe rețeaua stradala adiacenta, **nivelul de serviciu al DN 22** in condițiile existente de exploatare este de **60.43%**.
- Din calculul efectuat conform STAS 10144/5-89 rezulta ca strada analizata are o fluenta de circulație foarte buna rezultata funcție de viteza de circulație si viteza de proiectare aferenta străzii, strada neajungând la capacitatea maxima de circulație pentru o banda carosabila
- Obiectivul aduce un spor de locuri de parcare publica, lucru benefic;
- ansamblul rezidențial va continua dinamica zonei prin creșterea atractivității, prin animarea cotidiana precum si prin creșterea calității spațiului urban
- in ce privește circulația pietonala, proiectul aduce un aport pozitiv prin sporirea capacității de circulație
- pentru o mai buna deservire a obiectivului se propun amenajări rutiere si reglementari de circulație care sa permită legătura cu bulevardul Brăilei prin drumurile de acces.
- investiția se consideră oportună și din prisma faptului că pe perioada execuției și a exploatării acesteia se vor crea locuri de muncă pentru comunitate și se vor plăti taxe la bugetul local.
- Darea în circulație a autostrăzii A7 conduce la o diminuare semnificativă a valorilor de trafic în zona analizată, fiind realizată legătura pe direcția Bacău-București sau Brăila - București, fără a se mai tranzita zona bd. Brăilei
- situarea complexului în proximitatea unor centre comerciale (la distanță de mers pe jos) vor contribui la reducerea utilizării autoturismelor personale și încurajarea mersului pe jos sau cu bicicleta
- in vederea desfășurării unei circulații in condiții depline de siguranță si confort atât in interiorul ansamblului de locuințe cat si pe traseul bulevardului Brăilei se recomanda refacerea întregii semnalizări rutiere orizontale si verticale

Comparația celor doua valori de trafic (măsurat si generat de investiție) duce la concluzia ca amenajarea parcului industrial precum si a racordurilor la infrastructura existenta va produce efecte majore, drumurile vor funcționa cu o capacitate sub maximul

Beneficiar: Municipiul Râmnicu Sărat	Proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT			Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: RO33340157 Reg. Com.: J07/218/2014
	Faza: Studiu de circulație	Nr. proiect: 135	Data: 2026	

admisibil, fiind necesar a se lua în considerare, ulterior, masuri deosebite pentru o amenajare suplimentara.

Închiderea sau instituirea restricțiilor de circulație în vederea executării lucrărilor de construcții de drumuri noi, de modernizări, de reabilitări și de sporiri ale capacității de circulație se face pe baza proiectelor de management de trafic întocmite de antreprenorul general și aprobate în comun de Administrația Națională a Drumurilor și Direcția Poliției Rutiere din Inspectoratul General al Poliției pentru drumurile naționale, respectiv de administratorul drumului împreună cu Serviciul Poliției Rutiere Județean pentru celelalte categorii de drumuri publice.

Proiectul de Management de trafic consemnează obligațiile și responsabilitățile care revin factorilor responsabili, respectiv antreprenor general, subantreprenor, consultanta, pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor și cuprinde măsurile destinate desfășurării traficului în condiții de siguranță. Proiectul de management de trafic va conține documentele scrise necesare obținerii aprobării închiderii și/sau instituirii restricțiilor de circulație, schemele de semnalizare rutiera temporara pentru toate situațiile ce apar în decursul execuției lucrărilor, calculul fazelor de semaforizare și modul de supraveghere a circulației, obligativitatea realizării, montării, întreținerii și completării operative a mijloacelor de semnalizare rutiera temporara, pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor. Costul tuturor lucrărilor aferente amenajării intersecțiilor cu bulevardul Brailei, precum și al semnalizării rutiere (indicatoare și marcaje) necesare pentru amenajarea accesului rutier la obiectiv, va fi suportat de către beneficiar, iar execuția lucrărilor se va face de către o unitate specializată în lucrări de drumuri. Mutarea indicatoarelor rutiere existente afectate de lucrările de amenajare a acceselor rutiere se va face pe cheltuiala beneficiarului.

Analiza circulației din zona a fost realizată doar în contextul dezvoltării parcului industrial și a impactului pe care îl are aceasta dezvoltare imobiliară asupra circulației auto și pietonale din zona. O analiză extinsă asupra întregii zone precum și a viitoarelor zone rezidențiale sau comerciale care vor fi dezvoltate în proximitatea DN 22 vor constitui obiectul unor studii sau analize de specialitate care vor fi elaborate prin grija autorităților locale sau a investitorilor direct interesați.

Întocmit,

Ing. Andronic Dragoș

Ing. Scanghel Marinela

31115

U.A.T. Municipiul Ramnic
Nr. Cad. 39463

Lot 17
Cir.rut

Lot 1
Com.+Serv
S=6229.00mp

1. Orice neconcordanță între prevederile prezentei planșe și situația din amplasament se aduce imediat la cunoștința proiectantului.
2. Orice modificare a prezentei planșe se face numai cu acordul scris al proiectantului.
3. Categoria de importanță "C" - normală
4. Clasa tehnică drum național III

Proiectant general **S.C. GLOBAL PROIECT S.R.L.**
C.I.F. - R16667079. Tel. 0237/232.777

Proiectant specialitate: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L.
CUI: 33340157 / 17/218/2011
Str: Ion Roata nr. 53,
Bobulești, Botoșani

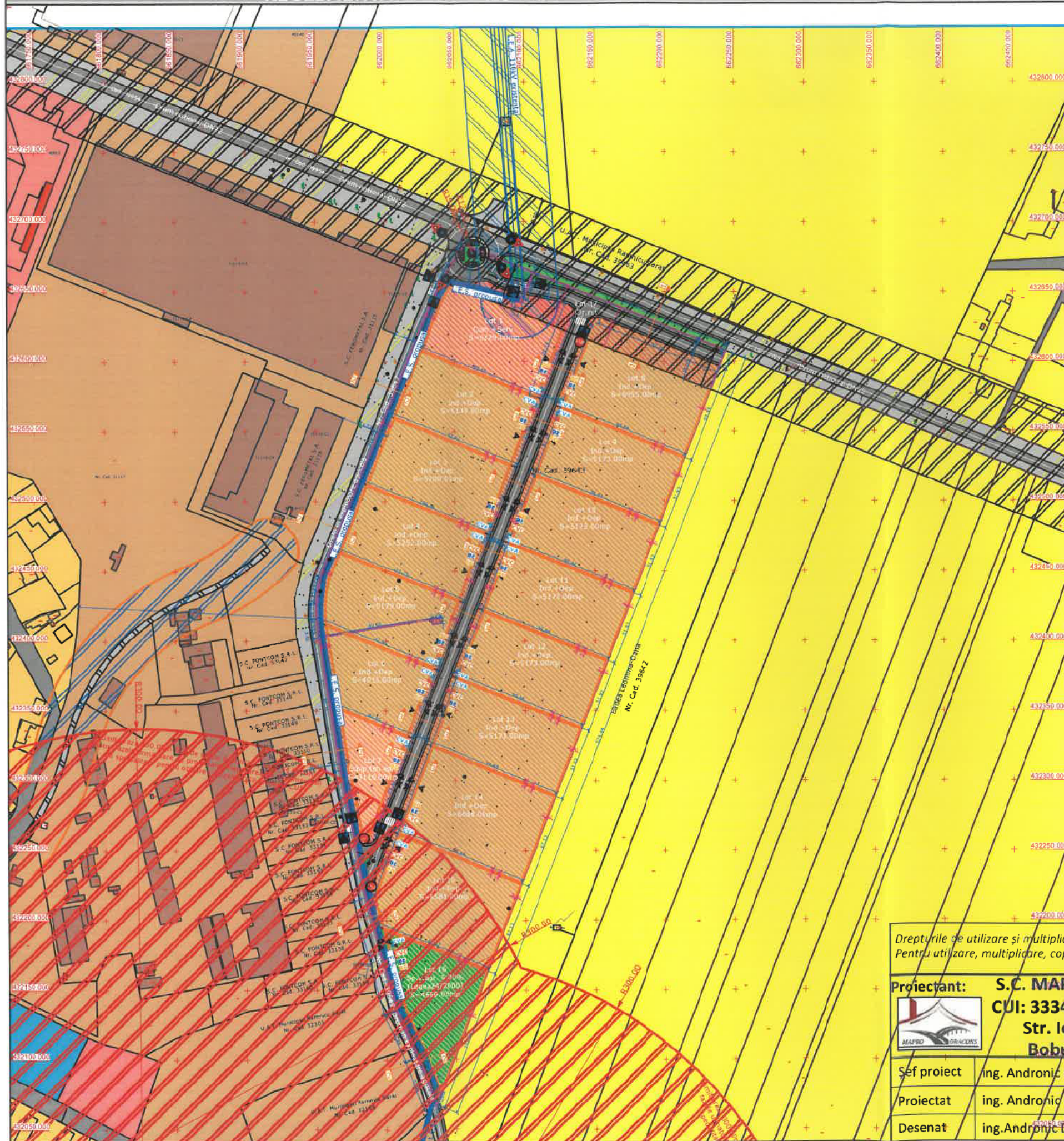
Şef proiect	ing. Andronic Dragoş
Proiectat	ing. Andronic Dragoş
Administrator	ing. Andronic Dragoş

Beneficiar:
MUNICIPIUL RAMNICU SARAT

Obiect:
DN 22
Denumire planșă:
Plan Teglementari de circulatie

Project nr.
135/
2026
Faza:
D.A.A.
P.U.Z.
Planşa nr.
A. 01.03
revizia 0

REGLEMENTARI URBANISTICE - ZONIFICARE Sc. 1:2000

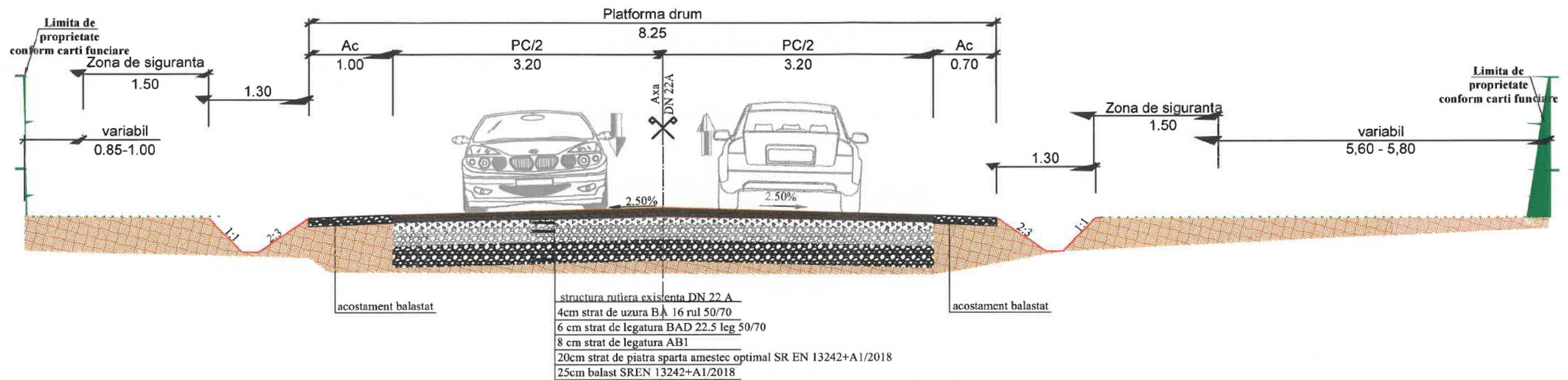


REGLEMENTARI URBANISTICE PROPUSE:	
1. Edificabili:	
	Limita edificabilă cu zona pe care se propune amplasarea de construcții și dotări complementare (ale pietonale, ale carosabile, parcuri, spații verzi și plantate, platforme publice ecologice, rețele edilitare și alte dotări complementare)
	Zona între limita de proprietate și limita edificabilă propusă de amenajare cu alei pietonale, alei carosabile, parcuri, spații verzi și plantate, platforme publice ecologice, rețele edilitare și alte dotări complementare
	Rețea de transport energie electrică aeriană (LEA) de înaltă tensiune, care prezintă zone de protecție cu restricții față de liniile electrice
	Aliniament cu zona de restricții de construit, retragere de 30.00m față de marginea zonei de siguranță a drumului național DN22, zona de extravilan existentă la localități
	Zona de protecție a infrastructurii feroviare publice (din zona industrială) - situată de o parte și de alta a axei căii ferate în limita de maxim 20.00m fiecare conform O.U.G. 12/1998
	Limita pe raza de 300.00m față de stația de esurare, în zona de protecție a infrastructurii feroviare publice (din zona industrială) - situată de o parte și de alta a axei căii ferate în limita de maxim 20.00m fiecare conform O.U.G. 12/1998
2. Circulații și accesuri:	
	Circulație carosabilă și parcaje
	Circulație pietonală
	Acces auto / lesire auto
	Acces pietonal
3. Indici de urbanism:	
Funcțiunea destinată comerțului și serviciilor (Com.+Serv. - Lot 1)	
P.O.T. maxim admisibil propus	40.00 %
C.U.T. maxim admisibil propus	1.20
Funcțiunea destinată unităților industriale și de depozitare (Ind.+Dep. - Lot 2 → Lot 6, Lot 8 → Lot 16)	
P.O.T. maxim admisibil propus	40.00 %
C.U.T. maxim admisibil propus	1.20
Funcțiunea destinată echipamentelor tehnico-edilitare (Echip.teh.edil. - Lot 7)	
P.O.T. maxim admisibil propus	60.00 %
C.U.T. maxim admisibil propus	1.00
Funcțiunea destinată spațiilor verzi / zona de agrement - 5.00% din total teren, conform Legii 24/2000 (Sp.v.agr. - Lot 16)	
P.O.T. maxim admisibil propus	10.00 %
C.U.T. maxim admisibil propus	0.10
4. Regim de înălțime:	
Funcțiunea destinată comerțului și serviciilor (Com.+Serv. - Lot 1)	
P.O.T. maxim admisibil propus	P+2E;
P.H.max. admisibil propus	15.00m;
Funcțiunea destinată unităților industriale și de depozitare (Ind.+Dep. - Lot 2 → Lot 6, Lot 8 → Lot 16)	
P.O.T. maxim admisibil propus	P+2E;
P.H.max. admisibil propus	15.00m;
Funcțiunea destinată echipamentelor tehnico-edilitare (Echip.teh.edil. - Lot 7)	
P.O.T. maxim admisibil propus	P+1E;
P.H.max. admisibil propus	12.00m;
Funcțiunea destinată spațiilor verzi / zona de agrement - 5.00% din total teren, conform Legii 24/2000 (Sp.v.agr. - Lot 16)	
P.O.T. maxim admisibil propus	Parter;
P.H.max. admisibil propus	6.50m;
5. Funcțiunile construcțiilor / terenurilor din zona - ZONIFICARE:	
	Limita zonei studiate
	Limita terenului care a generat P.U.Z.
	Limita de proprietate a terenurilor aflate în zona de studiu
	ZONA CU FUNCȚIUNE PROPUȘĂ PRIN NOILE REGLEMENTARI DIN ACTUALA DOCUMENTAȚIE DE URBANISM ZONALĂ (TERENUL CARE A GENERAT P.U.Z.) - se propune atragere în intravilan și reglementarea terenului generator de P.U.Z. cu funcțiunea destinată comerțului și serviciilor (Com.+Serv. - Lot 1)
	ZONA CU FUNCȚIUNE PROPUȘĂ PRIN NOILE REGLEMENTARI DIN ACTUALA DOCUMENTAȚIE DE URBANISM ZONALĂ (TERENUL CARE A GENERAT P.U.Z.) - se propune atragere în intravilan și reglementarea terenului generator de P.U.Z. cu funcțiunea destinată unităților industriale și de depozitare (Ind.+Dep. - Lot 2 → Lot 6, Lot 8 → Lot 16)
	ZONA CU FUNCȚIUNE PROPUȘĂ PRIN NOILE REGLEMENTARI DIN ACTUALA DOCUMENTAȚIE DE URBANISM ZONALĂ (TERENUL CARE A GENERAT P.U.Z.) - se propune atragere în intravilan și reglementarea terenului generator de P.U.Z. cu funcțiunea destinată echipamentelor tehnico-edilitare (Echip.teh.edil. - Lot 7)
	ZONA CU FUNCȚIUNE PROPUȘĂ PRIN NOILE REGLEMENTARI DIN ACTUALA DOCUMENTAȚIE DE URBANISM ZONALĂ (TERENUL CARE A GENERAT P.U.Z.) - se propune atragere în intravilan și reglementarea terenului generator de P.U.Z. cu funcțiunea destinată spațiilor verzi / zona de agrement - 5.00% din total teren, conform Legii 24/2000 (Sp.v.agr. - Lot 16)
	ZONA CU FUNCȚIUNE PROPUȘĂ PRIN NOILE REGLEMENTARI DIN ACTUALA DOCUMENTAȚIE DE URBANISM ZONALĂ (TERENUL CARE A GENERAT P.U.Z.) - se propune atragere în intravilan și reglementarea terenului generator de P.U.Z. cu funcțiunea destinată calilor de circulație rutieră (Cir.rut. - Lot 17)
	Zone terenuri reglementate prin P.U.G. pentru funcțiunea destinată locuințelor individuale urbane mici (maxim 3N) existente
	Zone terenuri reglementate prin P.U.G. pentru funcțiunea destinată activităților economice cu caracter teritorial existent
	Zone terenuri reglementate prin P.U.G. pentru funcțiunea destinată unităților agricole existente
	Zone terenuri reglementate prin P.U.G. pentru funcțiunea destinată unităților industriale și de depozitare existente
	Zone terenuri destinate circulației carosabile din domeniul public
	Zone terenuri destinate acostamentelor stradale din domeniul public
	Zone terenuri agricole din extravilan din domeniul privat
6. Utilități:	
	CVA - canal de vizitare apometru (bransament la rețeaua de alimentare cu apă potabilă)
	CVC - canal de vizitare canalizare ape uzate menajere (bransament la rețeaua de canalizare ape uzate menajere)
	BE - bransamente la rețeaua de alimentare cu energie electrică
	BG - bransamente la rețeaua de alimentare cu gaze naturale

Drepturile de utilizare și multiplicare ale acestei documentații sunt rezervate exclusiv S.C. MAPRO DRACONS S.R.L./Mun. Ramnicu Sarat. Pentru utilizare, multiplicare, copiere integrală sau parțială este necesar acordul scris și explicit al proprietarului.

Proiectant: S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: 33340157, J7/218/2014 Str. Ion Roata nr. 53; Bobulesti, Botosani		Denumire proiect: P.U.Z. - INFINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT		Proiect nr. 135/2026
Sef proiect: ing. Andronic Dragos		Beneficiar: MUNICIPIUL RAMNICU SARAT		Faza: Studiu circulație
Proiectat: ing. Andronic Dragos		Denumire planșă: Plan de situație		Planșa nr.
Desenat: ing. Andronic Dragos		Obiect: Plan de situație PROPUȘ		S. 01.02 revizia 0
Scara: 1:3000		Data: 2026		

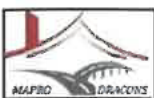
PROFIL TRANSVERSAL DN 22, km 2+800, Dreapta



NOTA:

1. Orice neconcordanță între prevederile prezentei planșe și situația din amplasament se aduce imediat la cunoștința proiectantului.
2. Orice modificare a prezentei planșe se face numai cu acordul scris al proiectantului.
3. Categoria de importanță "C" - normală
4. Clasa tehnică drum național III

Drepturile de utilizare și multiplicare ale acestei documentații sunt rezervate exclusiv S.C. MAPRO DRACONS S.R.L./Mun. Ramnicu Sarat. Pentru utilizare, multiplicare, copiere integrală sau parțială este necesar acordul scris și explicit al proprietarului.

Proiectant general		S.C. GLOBAL PROIECT S.R.L. C.I.F.- R16667079, Tel. 0237/222.177	
Proiectant specialitate:		S.C. MAPRO DRACONS S.R.L. CUI: 33340157, J7/218/2014 Str. Ion Roata nr. 53; Bobulesti, Botosani	
		Denumire proiect: P.U.Z. - INFIINTARE PARC INDUSTRIAL MUNICIPIUL RAMNICU SARAT	
		Beneficiar: MUNICIPIUL RAMNICU SARAT	
Șef proiect		ing. Andronic Dragos	Scara: 1:50
Proiectat		ing. Andronic Dragos	Data: 2026
Administrator		ing. Andronic Dragos	
		Obiect: DN 22	
		Denumire planșă: Profil transversal existent	
		Proiect nr. 135/ 2026	
		Faza: D.A.A. P.U.Z.	
		Planșa nr. T. 01.01 revizia 0	

Motor C³/_{IT}
Cl. superiore XF2



- Drepturile de utilizare și multiplicare ale acestei documentații sunt rezervate exclusiv S.C. MAPRO DRACONS S.R.L./Mun. Ramnicu Sarat. Pentru utilizare, multiplicare, copiere integrală sau parțială este necesar acordul scris și explicit al proprietarului.*

S.C. GLOBAL PROIECT S.R.L.
C.I.F.- R16667079, Tel. 0237/232.777

S.C. MAPRO DRAGONS S.R.L.
CUI: 33340157, J7/218/2014
Str. Ion Roata nr. 53;
Bobulești, Botoșani

Proiect nr.	135/ 2026
Faza:	D.A.A. P.U.Z.

Planşa nr.
T. 01.01
revizia 0

T. 01.01
revizija 0

revizia 0