Exemplu gratuit, cu comentarii: licenta-disertatie-romania.com/domenii/urbanism/

UNIVERSITATEA [NUMELE UNIVERSITĂȚII]
FACULTATEA DE ARHITECTURĂ ȘI URBANISM
Programul de studii: Urbanism și amenajarea teritoriului

LUCRARE DE LICENȚĂ

Mobilitatea pietonală într-un cartier rezidențial

Analiză și propuneri de intervenție pentru „cartierul X” (studiu fictiv)

EXEMPLU FICTIV – structura, tabelele și figurile unei lucrări de licență. Datele sunt simulate.

Coordonator științific:

Conf. univ. dr. urb. Victor Neagu (nume fictiv)

Absolvent:

Andreea Ciobanu (nume fictiv)

IAȘI, 2026

Exemplu fictiv cu date simulate · **Ai nevoie de ajutor cu lucrarea ta?** licenta-disertatie-romania.com/contact

DECLARAȚIE DE AUTENTICITATE

Subsemnatul(a) **Andreea Ciobanu**, absolvent(ă) al(a) programului de studii Urbanism și amenajarea teritoriului, declar pe propria răspundere că lucrarea de licență cu titlul „Mobilitatea pietonală într-un cartier rezidențial” a fost elaborată de mine, sub îndrumarea coordonatorului științific, nu a mai fost prezentată la o altă facultate sau instituție de învățământ superior și că toate sursele folosite, inclusiv cele de pe internet, sunt citate în lucrare, cu respectarea regulilor privind drepturile de autor.

Data: [data]

Semnătura: [semnătura]

Majoritatea facultăților au un model oficial de declarație de autenticitate. Copiază-l exact din ghidul facultății și semnează-l; textul de aici este doar orientativ.
Sfat
20/05/2026 10:00

CUPRINS

Cuprinsul arată din prima pagină logica lucrării: introducere, capitole teoretice, cercetarea proprie, concluzii. În Word îl generezi automat din stilurile de titlu (Referințe → Cuprins), ca să se actualizeze singur.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

Lista figurilor și a tabelelor.....4
Rezumat.....5
Introducere.....6
Capitolul 1. Mobilitatea pietonală: concepte și criterii de evaluare.....7
1.1. Factorii mersului pe jos.....7
1.2. Criterii de calitate a spațiului pietonal.....7
Capitolul 2. Zona de studiu și metodologia.....8
Capitolul 3. Analiza mobilității pietonale și propuneri de intervenție.....9
3.1. Fluxurile pietonale.....9
3.2. Inventarul trotuarelor.....9
3.3. Accesibilitatea.....10
3.4. Percepția locuitorilor.....11
3.5. Diagnosticul.....11
3.6. Propunerile autoarei.....12
Concluzii.....14
Bibliografie.....15
Anexa 1. Chestionarul aplicat locuitorilor (extras).....16
Bonus: același paragraf, înainte și după corectare.....17

Lista figurilor și a tabelelor

Listele de figuri și tabele sunt cerute de multe facultăți. În Word le generezi automat dacă pui titlurile cu Referințe → Inserare legendă, apoi Referințe → Inserare tabel de figuri. **Ghid:** licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

Lista figurilor

Figura 1. Factorii care influențează mersul pe jos într-un cartier.....7
Figura 2. Etapele analizei.....8
Figura 3. Fluxurile pietonale pe puncte și intervale orare (pietoni/oră).....9
Figura 4. Lungimea trotuarelor pe clase de lățime utilă (% din 2.400 m).....10
Figura 5. Problema principală a deplasării pe jos (% din respondenți, N = 120).....11
Figura 6. Analiza SWOT a mobilității pietonale în cartierul X.....12
Figura 7. Etapizarea intervențiilor propuse.....13

Lista tabelelor

Tabelul 1. Criterii de calitate ale spațiului pietonal, grupate după Gehl (2010).....7
Tabelul 2. Date generale despre zona de studiu (valori fictive).....8
Tabelul 3. Metodele de analiză folosite.....8
Tabelul 4. Numărul mediu de pietoni pe oră, pe puncte și intervale (media a 3 zile lucrătoare) 9
Tabelul 5. Inventarul trotuarelor pe tronsoane.....10
Tabelul 6. Problemele de accesibilitate identificate.....10
Tabelul 7. Problema principală a deplasării pe jos, în opinia locuitorilor.....11
Tabelul 8. Intervențiile propuse, prioritatea și costul estimat.....12

Rezumat

Lucrarea analizează mobilitatea pietonală într-un cartier rezidențial de blocuri dintr-un municipiu reședință de județ, denumit „cartierul X”. Au fost numărați pietonii în cinci puncte și trei intervale orare, au fost inventariați 2.400 m de trotuare, a fost realizat un audit al accesibilității și au fost chestionați 120 de locuitori. Fluxurile cele mai mari apar la stația de tramvai și la școală, unde vârful de dimineață atinge 310 pietoni pe oră. Un sfert din lungimea trotuarelor are sub 1,2 m lățime utilă, iar auditul a identificat 68 de probleme de accesibilitate. Locuitorii indică drept problemă principală mașinile parcate pe trotuar. Pe baza diagnosticului SWOT, lucrarea propune șase intervenții prioritizate, cu un cost estimat de 1,65 milioane de lei, etapizate între 2027 și 2029.

Rezumatul are de obicei 150–300 de cuvinte și spune pe scurt tema, obiectivul, metoda, rezultatele și concluzia. Multe facultăți îl cer și în limba engleză, cu 3–5 cuvinte-cheie.
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

Cuvinte-cheie: mobilitate pietonală, cartier rezidențial, accesibilitate, spațiu public, analiză SWOT, urbanism

Abstract

This thesis analyses pedestrian mobility in a residential housing-estate neighbourhood of a county-seat city, referred to as “neighbourhood X”. Pedestrians were counted at five points during three one-hour intervals, 2,400 m of sidewalks were inventoried, an accessibility audit was carried out and 120 residents were surveyed. The highest flows occur at the tram stop and at the school, where the morning peak reaches 310 pedestrians per hour. A quarter of the sidewalk length has a clear width below 1.2 m, and the audit identified 68 accessibility problems. Residents name cars parked on sidewalks as the main problem. Based on a SWOT diagnosis, the thesis proposes six prioritised interventions, with an estimated cost of 1.65 million lei, phased between 2027 and 2029.

Keywords: pedestrian mobility, residential neighbourhood, accessibility, public space, SWOT analysis, urban planning

Introducere

Introducerea la Urbanism definește aria de studiu, problema, obiectivele și metodologia. Spune de la început la ce scară lucrezi (aici: cartier) și ce piese desenate însoțesc memoriul.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

În cartierele rezidențiale construite în anii 1970–1980, mersul pe jos rămâne principalul mod de deplasare spre școală, magazin sau stația de transport public. Spațiul pietonal a fost însă ocupat treptat de mașini parcate, iar trotuarele s-au degradat.

Lucrarea analizează mobilitatea pietonală într-un cartier rezidențial dintr-un municipiu reședință de județ, denumit în lucrare „cartierul X”. **Obiectivele** sunt:

1. măsurarea fluxurilor pietonale în punctele principale ale cartierului;
2. evaluarea calității și accesibilității trotuarelor;
3. identificarea problemelor percepute de locuitori;
4. propunerea unor intervenții prioritizate, cu costuri și etape.

Leagă fiecare obiectiv de o metodă și de un rezultat din lucrare: fluxurile de numărători, calitatea trotuarelor de inventar, percepția de chestionar. Așa concluziile pot răspunde punct cu punct.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Sfat
20/05/2026 10:00

Capitolul 1. Mobilitatea pietonală: concepte și criterii de evaluare

Capitolul teoretic stabilește criteriile după care evaluezi zona. Citează autorii de referință și documentele de planificare (PUG, PMUD) pe care le folosești, nu face o istorie a urbanismului.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

1.1. Factorii mersului pe jos

Decizia de a merge pe jos depinde de distanța până la destinații, de conectivitatea străzilor, de siguranță și de confortul traseului (Figura 1; Popa, 2021). Un cartier cu dotări aproape de locuințe poate avea totuși o mobilitate pietonală slabă dacă trotuarele sunt înguste sau ocupate.

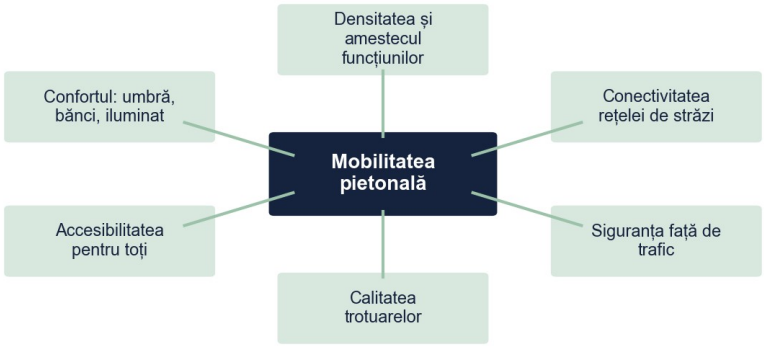


Figura 1. Factorii care influențează mersul pe jos într-un cartier
Sursa: Prelucrare proprie.

1.2. Criterii de calitate a spațiului pietonal

Pentru evaluarea pe teren am folosit criteriile de calitate propuse de Gehl (2010), grupate în trei categorii: protecție, confort și plăcere (Tabelul 1). Adaptarea lor la cartierele de blocuri din România este discutată de Marin și Tudose (2022).

Tabelul 1. Criterii de calitate ale spațiului pietonal, grupate după Gehl (2010)

Grupa	Criterii	Ce se observă pe teren
Protecție	Siguranța față de trafic, siguranța personală, protecția față de vreme	Treceri de pietoni, viteza mașinilor, iluminat, adăposturi
Confort	Posibilitatea de a merge, de a sta, de a vedea, de a conversa, de a se juca	Lățimea utilă a trotuarului, obstacole, bănci, suprafețe continue
Plăcere	Scara umană, folosirea climatului, experiențe senzoriale pozitive	Fronturi active, vegetație, umbră, calitatea pavajului

Sursa: Sinteză proprie după Gehl (2010).

Nu prelua „standarde” de lățime sau de flux fără sursă exactă. Dacă folosești un normativ sau un PMUD, citează-l complet (denumire, indicativ, an); dacă folosești un prag propriu, spune clar că este orientativ și de ce l-ai ales.
Greșeală frecventă
20/05/2026 10:00

Capitolul 2. Zona de studiu și metodologia

Acest capitol permite repetarea studiului: unde, când și cum ai măsurat. La Urbanism se completează cu planșa de încadrare (scară, nord, legendă).
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

Zona de studiu are 48 ha și aproximativ 14.000 de locuitori (Tabelul 2; Planșa 01 – Încadrare în teritoriu). Este delimitată de un bulevard, de linia de tramvai și de parcul de cartier.

Tabelul 2. Date generale despre zona de studiu (valori fictive)

Indicator	Valoare
Suprafața zonei studiate	48 ha
Populație estimată	aproximativ 14.000 de locuitori, în blocuri P+4 și P+10
Dotări generatoare de trafic pietonal	1 școală gimnazială, 2 grădinițe, 1 supermarket, 1 parc de cartier
Transport public	2 stații de autobuz și 1 stație de tramvai la limita zonei

Sursa: Date simulate pentru exemplu; în lucrarea reală: INS, primăria, PUG și observații proprii.

Analiza a combinat observații de teren cu un chestionar aplicat locuitorilor (Tabelul 3), în etapele din Figura 2. Punctele de numărare au fost alese lângă principalele generatoare de trafic pietonal: stația de tramvai, școala, supermarketul, parcul și intersecția principală.

Tabelul 3. Metodele de analiză folosite

Metoda	Instrumentul	Perioada	Rezultatul
Numărarea pietonilor	Fișă de numărare, 5 puncte, 3 intervale	3 zile lucrătoare, aprilie 2026	Fluxuri medii pe oră
Inventarul trotuarelor	Ruletă, fotografii, fișă pe tronson	Aprilie 2026	Lățime utilă, stare, obstacole
Auditul accesibilității	Listă de verificare, hartă de lucru	Aprilie 2026	Probleme localizate și gravitatea lor
Chestionar	12 întrebări, aplicat față în față	Aprilie–mai 2026	Percepția a 120 de locuitori

Sursa: Prelucrare proprie.

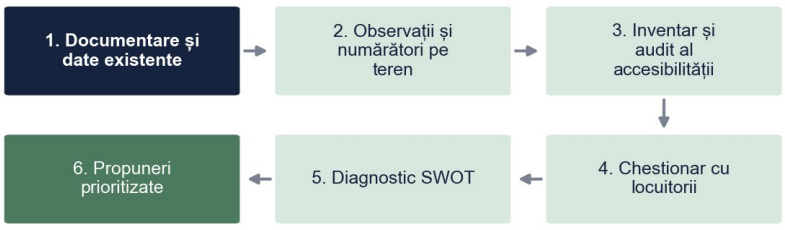


Figura 2. Etapele analizei
Sursa: Prelucrare proprie.

Pentru chestionar, calculează dinainte câte răspunsuri îți trebuie și spune cum ai ales respondenții (aici: pe stradă, în cele 5 puncte, la ore diferite). Un eșantion de convenință se declară ca limită.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Sfat
20/05/2026 10:00

Capitolul 3. Analiza mobilității pietonale și propuneri de intervenție

Acesta este capitolul aplicativ și contribuția ta personală: date proprii de teren, diagnostic și propuneri. Fiecare propunere trebuie să pornească dintr-o problemă documentată mai sus și să aibă locație, prioritate și cost.
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

3.1. Fluxurile pietonale

În cele cinci puncte au fost numărați în medie 2.645 de pietoni în cele trei intervale de o oră (Tabelul 4). Stația de tramvai (P1) are cel mai mare flux total, iar intrarea școlii (P2) are cel mai mare vârf, dimineața: 310 pietoni pe oră, în mare parte copii însoțiți (Figura 3). Intervalul de seară este cel mai aglomerat în patru din cele cinci puncte.

Tabelul 4. Numărul mediu de pietoni pe oră, pe puncte și intervale (media a 3 zile lucrătoare)

Punctul de numărare	07:30–08:30	12:00–13:00	17:00–18:00	Total
P1 – stația de tramvai	245	160	290	695
P2 – intrarea școlii	310	180	95	585
P3 – supermarketul	120	175	230	525
P4 – intrarea în parc	60	85	140	285
P5 – intersecția străzilor A și B	190	150	215	555
Total	925	750	970	2.645

Notă. Pietonii au fost numărați în ambele sensuri; valorile sunt rotunjite la multiplu de 5.
Sursa: Numărători proprii (date simulate).

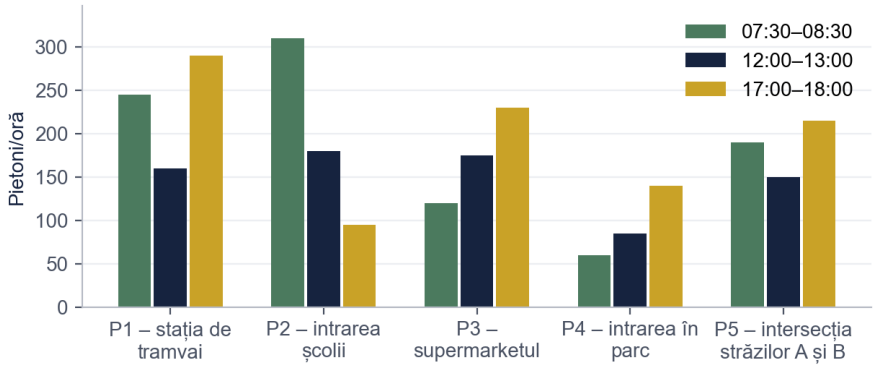


Figura 3. Fluxurile pietonale pe puncte și intervale orare (pietoni/oră)
Sursa: Prelucrare proprie.

3.2. Inventarul trotuarelor

Din cei 2.400 m de trotuare inventariați, 630 m (26%) au o lățime utilă sub 1,2 m, iar doar 950 m (40%) depășesc 1,5 m, pragul orientativ folosit în lucrare pentru doi pietoni care se întâlnesc sau un pieton cu cărucior (Tabelul 5, Figura 4). Cele mai înguste tronsoane, T3 și T5, sunt și cele cu mașini parcate pe trotuar.

Tabelul 5. Inventarul trotuarelor pe tronsoane

Tronsonul	Lungime (m)	Lățime utilă medie (m)	Starea pavajului	Parcare pe trotuar
T1 – Strada A (bulevard)	650	2,4	Bună	Nu
T2 – Strada B	420	1,2	Medie	Parțial
T3 – Strada C	380	0,9	Slabă	Da
T4 – Strada D	300	1,6	Medie	Nu
T5 – aleea dintre blocuri	250	1,0	Slabă	Da
T6 – Strada F	400	1,4	Medie	Parțial
Total	**2.400**			

Notă. Lățimea utilă = lățimea liberă de obstacole (stâlpi, panouri, mașini parcate), măsurată în 3 puncte pe tronson.
Sursa: Inventar propriu de teren (date simulate).

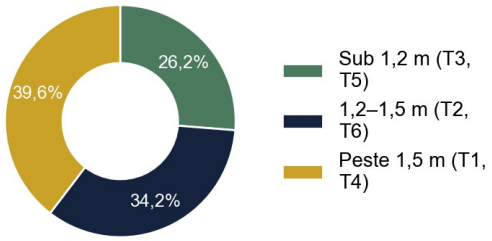


Figura 4. Lungimea trotuarelor pe clase de lățime utilă (% din 2.400 m)
Sursa: Prelucrare proprie.

Măsoară lățimea utilă, nu lățimea totală dintre bordură și clădire. Un trotuar de 2 m cu stâlpi și mașini parcate poate avea o lățime utilă sub 1 m, iar planșa trebuie să arate asta.
Greșeală frecventă
20/05/2026 10:00

3.3. Accesibilitatea

Auditul a identificat 68 de probleme de accesibilitate (Tabelul 6). Cele mai grave pentru persoanele în scaun rulant sau cu cărucior sunt bordurile neteșite (14 treceri) și mașinile care blochează complet trotuarul (11 locații); toate sunt marcate pe Planșa 03 – Disfuncționalități.

Tabelul 6. Problemele de accesibilitate identificate

Problema	Număr de locații	Gravitate
Denivelări și gropi în pavaj	17	Medie
Borduri neteșite la trecerile de pietoni	14	Ridicată
Lipsa marcajului tactil la treceri	12	Medie
Autoturisme parcate pe trotuar (blocaj total)	11	Ridicată
Stâlpi și panouri în zona de mers	8	Medie
Iluminat insuficient pe alei	6	Medie
Total	**68**	

Sursa: Audit propriu al accesibilității (date simulate).

3.4. Percepția locuitorilor

Pentru 30,8% dintre cei 120 de respondenți, problema principală sunt mașinile parcate pe trotuar, urmate de trotuarele înguste sau degradate (27,5%) (Tabelul 7, Figura 5). Percepția locuitorilor confirmă astfel observațiile de teren.

Tabelul 7. Problema principală a deplasării pe jos, în opinia locuitorilor

Problema	Frecvență	Procent
Mașini parcate pe trotuar	37	30,8%
Trotuare înguste sau degradate	33	27,5%
Treceri de pietoni nesigure	22	18,3%
Iluminat insuficient	17	14,2%
Lipsa umbrei și a băncilor	11	9,2%
Total	120	100%

Sursa: Prelucrare proprie pe baza datelor simulate.

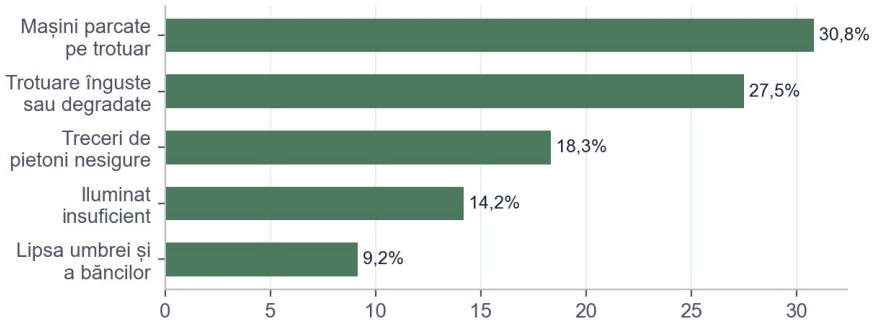


Figura 5. Problema principală a deplasării pe jos (% din respondenți, N = 120)
Sursa: Prelucrare proprie.

3.5. Diagnosticul

Analiza SWOT (Figura 6) arată un cartier cu o structură favorabilă mersului pe jos, distanțe scurte și transport public aproape, dar cu un spațiu pietonal degradat și ocupat de mașini.

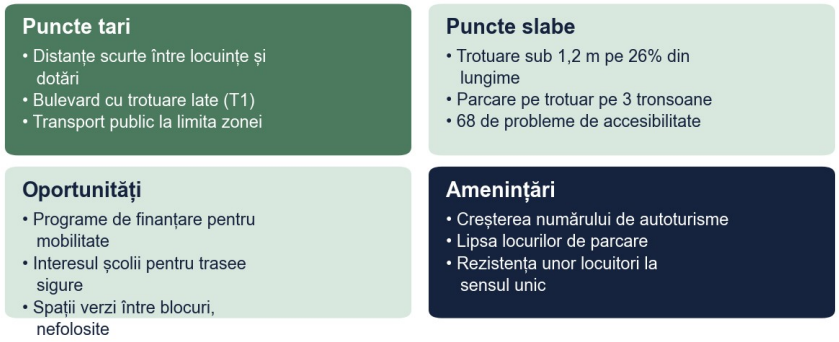


Figura 6. Analiza SWOT a mobilității pietonale în cartierul X

Sursa: Prelucrare proprie.

3.6. Propunerile autoarei

Propunem șase intervenții, ordonate după fluxul de pietoni afectat, gravitatea problemei și cost (Tabelul 8). Prioritatea 1 o au intervențiile ieftine, cu efect imediat asupra siguranței: trecerile înălțate de lângă școală, bordurile teșite și eliberarea trotuarelor. Costul total estimat este de 1,65 milioane de lei, etapizat pe trei ani (Figura 7; Planșa 04 – Propuneri).

Tabelul 8. Intervențiile propuse, prioritatea și costul estimat

Intervenția	Locația	Prioritate	Cost estimat (mii lei)	Termen
I1. Treceri de pietoni înălțate	P2 – școala	1	180	2027
I2. Borduri teșite și marcaj tactil la 14 treceri	Toată zona	1	210	2027
I3. Stâlpișori și reorganizarea parcării	T2, T3	1	150	2027–2028
I4. Sens unic și trotuar lărgit (0,9 → 1,8 m)	T3	2	640	2028
I5. Iluminat pietonal pe alei	T5	2	120	2028
I6. Traseu pietonal spre parc, cu bănci și arbori	P4 – parcul	3	350	2029
Total			**1.650**	

Notă. Prioritatea combină fluxul de pietoni din punctul afectat, gravitatea problemei și costul. Costurile sunt orientative (valori simulate).

Sursa: Propunere proprie a autoarei.



Figura 7. Etapizarea intervențiilor propuse

Sursa: Prelucrare proprie.

În opinia noastră, intervenția cu cel mai mare efect este sensul unic pe Strada C (I4): permite dublarea lățimii trotuarului pe tronsonul cel mai îngust, folosit zilnic de elevi. Este și cea mai scumpă și mai contestată de locuitori, din cauza locurilor de parcare. De aceea o propunem după I3, ca locuitorii să vadă întâi efectul trotuarelor eliberate, și recomandăm consultarea publică înainte de proiectare.

Leagă fiecare propunere de o planșă: comisia citește memoriul cu planșele alături. Un tabel de intervenții fără locație pe plan pare o listă de dorințe.
Sfat
20/05/2026 10:00

Concluzii

Concluziile răspund la fiecare obiectiv, apoi spun ce impact ar avea propunerile și ce limite are analiza. La Urbanism încheie cu etapele de implementare.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

- Fluxurile pietonale sunt concentrate la stația de tramvai, școală și supermarket, cu vârfuri dimineața (școala) și seara (obiectivul 1).
- 26% din lungimea trotuarelor are sub 1,2 m lățime utilă, iar auditul a găsit 68 de probleme de accesibilitate (obiectivul 2).
- Locuitorii indică drept problemă principală mașinile parcate pe trotuar, ceea ce confirmă observațiile de teren (obiectivul 3).
- Cele șase intervenții propuse costă aproximativ 1,65 milioane de lei și pot fi realizate etapizat în 2027–2029 (obiectivul 4).

Limite: numărătorile acoperă trei zile lucrătoare de primăvară, iar chestionarul folosește un eșantion de conveniență. **Direcții viitoare:** numărători în weekend și iarna și evaluarea efectelor după primele intervenții.

Bibliografie

Bibliografia este în stil APA 7, ordonată alfabetic. Lucrarea lui Gehl (2010) și Legea nr. 350/2001 sunt reale; celelalte surse sunt generice, inventate pentru acest exemplu. În lucrarea ta citezi și documentele de planificare ale orașului (PUG, PMUD) din care ai preluat date.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

Marin, I., & Tudose, R. (2022). Spațiul pietonal în marile ansambluri de locuințe. *Caiete de Urbanism*, *5*(1), 12–29.

Popa, C. (2021). *Mobilitate urbană durabilă: concepte și instrumente*. Editura Exemplu.

Stoica, L. (2023). Numărarea pietonilor ca instrument de planificare locală. *Revista de Planificare Urbană*, *8*(2), 44–58.

Anexa 1. Chestionarul aplicat locuitorilor (extras)

În anexă pui instrumentele de lucru: chestionarul, fișa de numărare, fișa de inventar. Planșele (încadrare, analiză, disfuncționalități, propuneri) se predau separat, la scară.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

1. Cât de des vă deplasați pe jos în cartier? (zilnic / de câteva ori pe săptămână / rar)

2. Care este principala destinație a deplasărilor pe jos? (școală, magazin, stație, parc, altele)

3. Cât de mulțumit sunteți de trotuarele din cartier? (1 – deloc, 5 – foarte mulțumit)

4. Care este, în opinia dumneavoastră, problema principală a deplasării pe jos în cartier? (o singură variantă)

5. Ați renunța la un loc de parcare pe stradă pentru un trotuar mai lat? (da / nu / nu știu)

6. Vârsta și strada pe care locuiți.

Bonus: același paragraf, înainte și după corectare

Această pagină nu face parte din lucrare. Arată cum se schimbă un paragraf la o corectare atentă: aceeași idee, scrisă clar, cu sursă și în stil academic.
Ghid: licenta-disertatie-romania.co
Rolul secțiunii
20/05/2026 10:00

Fragmentul de mai jos este scris intenționat cu greșelile pe care le întâlnim des în lucrările de Urbanism. Dedesubt este aceeași idee după corectare.

VARIANTA INIȚIALĂ

> In cartier trotuarele sunt foarte proaste si inguste peste tot, iar masinile parcheaza unde vor. Oamenii nu au pe unde sa mearga si toata lumea se plange. Primaria ar trebui sa faca trotuare noi peste tot si sa interzica masinile.

VARIANTA CORECTATĂ

> Din cei 2.400 m de trotuare inventariați, 630 m (26%) au o lățime utilă sub 1,2 m, iar pe tronsoanele T3 și T5 autoturismele parcate blochează complet trotuarul (Tabelul 5). Problema este confirmată de locuitori: mașinile parcate pe trotuar sunt problema indicată cel mai des de respondenți (Tabelul 7). Propunem intervenții etapizate, începând cu trecerile de pietoni de lângă școală și cu eliberarea trotuarelor de pe Străzile B și C (Tabelul 8).

CE AM CORECTAT

1. Am pus diacriticele (ș, ț cu virgulă), obligatorii în lucrare.
2. „Foarte proaste și înguste peste tot” a devenit o măsurătoare: lungime, procent, prag și tronsoane.
3. „Toată lumea se plânge” a fost înlocuit cu rezultatul chestionarului.
4. „Trotuare noi peste tot” a devenit o propunere localizată, prioritizată și etapizată.
5. Fiecare afirmație trimite la un tabel, ca cititorul să poată verifica datele.

Vrei aceeași corectare pentru lucrarea ta? licenta-disertatie-romania.com/contact