

**STUDIU DE CIRCULAȚIE**  
afereant proiectului

**ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL (P.U.Z.) ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM (R.L.U.) AFERENT IN VEDEREA REALIZARII INVESTITIEI “CONSTRUIRE LOCUINTE SI LOTIZARE TEREN”, CF - 55151; CF - 58317; CF - 55150; CF - 58318; CF - 54761, STR. MARTISORULUI, NR. 15A, STR. TRANDAFIRILOR NR: 16, 18; MUN. CARACAL, JUD. OLT.**

**Data:**

**2024**

## CUPRINS:

### PIESE DESENATE

#### **I. DATE GENERALE**

1. Date de recunoaștere
2. Obiectul lucrării
3. Surse de documentare

#### **II. GENERALITĂȚI**

1. Încadrarea în teritoriul de influență
2. Descrierea proiectului
3. Parametri socio-economici

#### **III. ANALIZA CRITICA A CIRCULAȚIEI EXISTENTE**

1. Zonele generatoare și polarizatoare de trafic
2. Caracteristicile tramei stradale existente
3. Amenajările pentru circulația pietonilor și a bicicliștilor
4. Caracteristicile traficului existent
5. Disfuncționalități.

#### **IV. PROGNOZA CIRCULAȚIEI**

#### **V. CONCLUZII**

## I. DATE GENERALE

### 1. Date de recunoaștere

- **DENUMIREA LUCRĂRII:** ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL (P.U.Z.) ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM (R.L.U.) AFERENT IN VEDEREA REALIZARII INVESTITIEI "CONSTRUIRE LOCUINTE SI LOTIZARE TEREN",
- **FAZA:** P.U.Z.
- **BENEFICIAR:** POPESCU CRISTIAN - OVIDIU
- **PROIECTANTUL GENERAL:** S.C ARHI STIL CONCEPT S.R.L.
- **NR. PROIECT:** 217/2022
- **DATA ELABORARII:** 2024

### 2. Obiectul lucrării

Prezenta documentatie are ca obiect analiza circulației pietonale și auto din zona care a generat PUZ si zona studiata. **Investitia propusa se refera la propunerea unei lotizari aferente cartii funciare nr.cad. 58318/2022 in vederea realizarii de locuinte, imprejmui si asigurare utilitati pe o suprafata de 2.968,00 mp. In vederea asigurarii accesului catre lotizarile viitoare se propune o cale de acces, respectiv CF – 55150 cu o suprafata de – 948,00mp. De asemenea, se vor stabili criteriile de constructibilitate pentru parcelele aferente - CF – 55151 cu o suprafata de 800,00mp; CF – 58317 cu o suprafata de 500,00mp; CF – 54761 cu o suprafata de 2.000,00mp – in scopul construire locuinte, imprejmui si utilitati.**

În cadrul studiului se vor analiza accesese și trama stradală existenta din zonă, care deserveste suprafata de teren ce face obiectul prezentului studiu.

### 3. Surse de documentare

- ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL (P.U.Z.) ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM (R.L.U.) AFERENT IN VEDEREA REALIZARII INVESTITIEI "CONSTRUIRE LOCUINTE SI LOTIZARE TEREN"
- Certificat de urbanism si avizul de oportunitate aferent PUZ
- C44B2/1993 – "Normativul de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență"
- Ordinul AND20/2001 indicativ DD506/2001 - "Instrucțiunile tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localitățile și teritoriul de influență"
- STAS 10795/1-1995 - "Metode de investigare a circulației"
- Ordinul nr. 49/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea si realizarea străzilor în localitățile urbane"
- STAS 2900-89 - "Lățimea drumurilor"
- Ordinul nr. 44/1998 - "Norme tehnice privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător"
- Ordinul nr. 45/1998 - "Norme tehnice privind proiectarea, constituirea și modernizarea drumurilor"
- Ordinul nr. 46/1998 - "Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice"
- SR7348/2001 - "Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație"

- Standard 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 standard privind căile de comunicații
- STAS 10144-6/89 – Calculul capacității de circulație al intersecțiilor de străzi.

Legislație generală:

- 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
- 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
- Ordinal 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 localitățile urbane"
- Plan Urbanistic General al Municipiului Caracal și Regulament Local de Urbanism aferent cu modificările aprobate.
- Strategia de Dezvoltare Locală Durabilă a municipiului Caracal, județul Olt, pentru perioada 2021-2027

## II. GENERALITĂȚI

În contextual dezvoltării continue, al globalizării și al trecerii de la economia planificată la cea de piață. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere reprezintă o obligativitate pentru asigurarea funcționării orașului și trebuie să facă parte din cadrul programelor desfășurate în scopul sistematizării teritoriului.

Când vorbim de sistematizare, ne referim la modul de organizare, amenajare și dotare a teritoriului corespunzător cerințelor economice, sociale și culturale. Acțiunile care sunt întreprinse pentru organizare rețelei de drumuri, trebuie să țină cont de o analiză calitativă și cantitativă a caracteristicilor traficului pentru segmentul la care se referă. Aici se utilizează tehnici și metode ale ingineriei de trafic, specialitate tehnică ce se ocupă cu studiul, cercetarea și determinarea modului de acționare, în prezent și în perspectiva a fenomenelor și legilor traficului rutier, în scopul proiectării și realizării drumurilor, strazilor, astfel încât să se asigure desfășurarea traficului rutier în condiții de siguranță, de confort, de rapiditate, de continuitate și economicitate.

Complexitatea problemelor identificate în cadrul studiului de circulație trebuie abordate dintr-o multitudine de factori care influențează circulația rutieră.

În România există preocupări cu privire la studierea traficului în cadrul unor unități ca C.N.A.I.R. – CESTRIN, INCERTRANS. De asemenea, există astfel de preocupări în cadrul instituțiilor de învățământ a unor universități cu specific în proiectare.

Metodologia de elaborare a studiilor de circulație se va adapta caracteristicilor și problematicei locale, aplicându-se de regulă procedee de calcul operațional optimizat, metode de cercetare în teren prin documentare și observare și studierea documentațiilor proiectelor în derulare aprobate de autoritățile locale pentru zona studiată.

## 1. Încadrarea în teritoriul de influență

Caracal este un municipiu în județul Olt, Oltenia, România. Este fosta reședință a județului Romanați. Teritoriul administrativ al municipiului are o suprafață de 7.472 hectare, iar populația este de 30.954 locuitori.

Municipiul Caracal este situat la intersecția DN6 (București – Craiova - Timișoara, E70) cu drumurile naționale Corabia – Râmnicu Vâlcea – Sibiu (DN54, DN64) beneficiind în același timp și de un important nod de cale ferată care completează transportul rutier cu cel feroviar. Are o poziție geografică ce îl situează la 40 km de portul fluvial Corabia, la 55 km de aeroportul Craiova și, beneficiind de rețeaua feroviară, se justifică dezvoltarea rețelei de drumuri naționale și județene.

Pe teritoriul administrativ al municipiului Caracal sunt următoarele categorii de drumuri care deservesc localitatea:

- 1 drum european (DN 6 (E70) km 132+435 – 185+230, limită județ Teleorman
- limită județ Dolj, L = 52,795 km, din care 4,800 km aflați în administrarea municipiului Caracal, între km 172+000 – 176+800, nivel de viabilitate I);
- 2 drumuri naționale (DN54, DN64);
- 2 drumuri județene (DJ542, DJ641); – 2 drumuri comunale (DC150, DC147).

Drumul european ce deservește municipiul Caracal are următoarele caracteristici:

- DN6 (E70) București-Alexandria-Caracal- Craiova- Drobeta Turnu Severin
- Timisoara, prezent pe teritoriul administrativ al municipiului Caracal între km 166+733 -km 178+941;

Drumurile naționale ce deservesc municipiul Caracal au următoarele caracteristici: -

- DN 64 km 0+000 – 63+880, Caracal – Găneasa – Dragășani, L = 63,880 km, din care 2,200 km aflați în administrarea municipiului Caracal, între km 0+000 – 2+200 și 4,570 km aflați în administrarea municipiului Drăgășani, între km 59+310 – 63+880, nivel de viabilitate I; - DN 54 km 0+000 – 54+500, Caracal – Corabia – limită județ Teleorman, L = 54,200 km, din care 1,550 km aflați în administrarea municipiului Caracal, între km 0+000 – 1+550, nivel de viabilitate II;

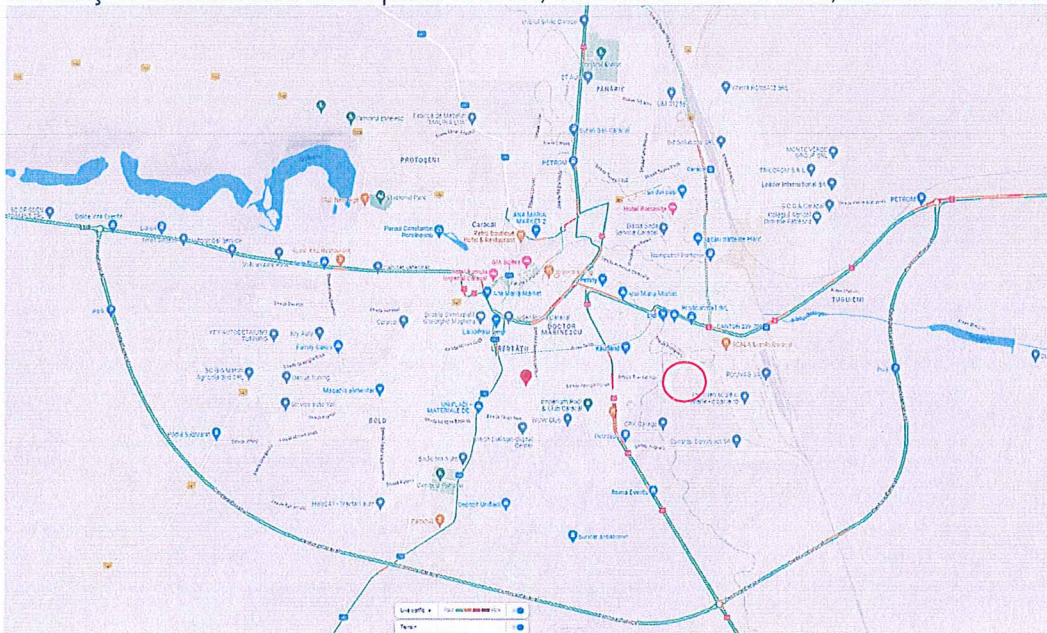


Fig. 1. Încadrare la nivelul mun. Caracal

În prezent accesul auto și pietonal pe terenul nordic se realizează din str. Trandafirilor iar cele sudice au acces la str. Martisorului. Pentru lotizarea propusă și cele două loturi existente se propune cale de acces – proprietate privată accesibilă din str. Martisorului.

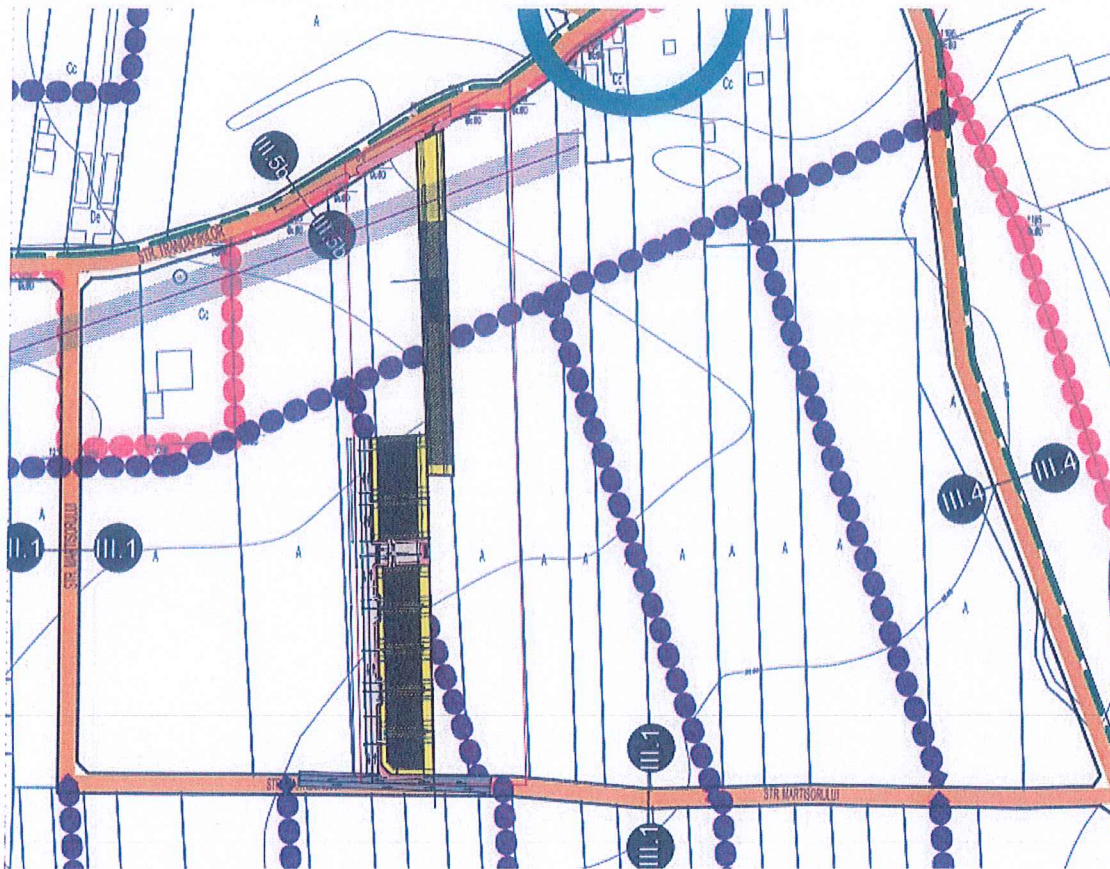


Fig. 2. Extras PUG Caracal, încadrarea terenului care a generat PUZ

## 2. Descrierea proiectului

Terenurile ce au generat PUZ-ul sunt în suprafață de **7.216,00 mp**, situate în partea de sud-est a municipiului Caracal, cu deschidere la **str. Trandafirilor și str. Martisorului**. **Cele 5 parcele** care au generat prezența documentației au numerele cadastrale: **CF. NR. 58318, NR. 55150, CF. NR. 58317 – STR. TRANDAFIRILOR NR. 16, CF. NR. 54761 – STR. TRANDAFIRILOR NR. 18, CF. NR. 55151 – STR. MARTISORULUI NR 15.A, MUN. CARACAL, JUD OLT.**

- Nr. Cad. 58318/2022 - 2.968,00 mp, categorie de folosință teren arabil, propus pentru lotizare.
- Nr. Cad. 55150/2022 – 948,00mp categorie de folosință teren arabil, cale de acces către lotizare.
- Nr. Cad. 55151/2022 - 800,00mp, categorie de folosință teren arabil, propus pentru stabilirea criteriilor de construibilitate pentru realizarea investiției - Construire locuințe, împrejurimi și utilități.
- Nr. Cad. 58317/2022 - 500,00mp, categorie de folosință teren arabil, propus pentru stabilirea criteriilor de construibilitate pentru realizarea investiției - Construire locuințe, împrejurimi și utilități.
- Nr. Cad. 54761/2022 - 2.000,00mp, categorie de folosință teren arabil, propus pentru stabilirea criteriilor de construibilitate pentru realizarea investiției - Construire locuințe, împrejurimi și utilități.

Imobilele sunt situate in intravilanul municipiului Caracal, str. Trandafirilor si str. Martisorului si sunt proprietatea beneficiarilor: Popescu Cristian – Ovidiu (reprezentant), Popescu Florentina, Jianu Marin Petru, Mihai Florentina si Mihai Elena, Mirea Razvan Dumitru si Mirea Iuliana Maria. Terenurile sunt libere de sarcini si nu exista constructii supraterane.

Tema-program a documentației este de a schimba regimul economic al terenului studiat, din Li3-2 SUBZONA LOCUINTE INDIVIDUALE SI COLECTIVE MICI CU MAXIM P+2 NIVELURI, IN ZONA DE RESTRUCTURARE in regimul economic Li2-9 – SUBZONA LOCUINTE INDIVIDUALE SI COLECTIVE MICI CU MAXIM P+2 NIVELURI, IN ANSAMBLURI PREPONDERENT REZIDENTIALE pentru realizare investitie LOCUINTE INDIVIDUALE.

Conform PUG aprobat, imobilul studiat este traversat de un traseu al unui drum prezumtiv de categoria a-III-a. Propunerea caii de acces tine cont de profilul drumului prezumtiv propus prin PUG.

### **Circulația pietonală și auto**

Zona din care fac parte terenurile studiate are acces la strazi de categoria a III-a, acestea fiind:

- Strada Trandafirilor, cu acces direct la terenurile ce au generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m și un profil propus prin P.U.G. Municipiul Caracal, aprobat conform HCLnr.03/30.01.2014 de 14,00m);
- Strada Martisorului, cu acces direct la terenurile ce au generat P.U.Z. (având un profil existent general de 6.00m și un profil propus prin P.U.G. Municipiul Caracal, aprobat conform HCLnr.03/30.01.2014 de 9,00m);

Pentru accesul catre lotizarea propusa pe parcela cu nr. cad. 58318 si catre parcelele nr cad. 58317 si nr. cad. 55151 se propune amenajera unei circulatii carosabile amplasata pe parcela nr. cad. 55150, **care nu va fi cedata domeniului public**, cu un profil de 6-7m care contine 2 benzi – 5,25 m carosabil (1 bandă de circulație pe sens) si un 0.75 m pietonal pe un sens.

- Suprafața pentru parcare autovehiculelor se va face doar in interiorul parcelelor rezultate in urma lotizarii.
- Accesul utilajelor de stingere și intervenție la incendii este asigurată, atat din strada Trandafirilor cat si din strada Martisorului prin calea de acces nou create, exista loc de intoarcere.

Elaborarea studiului de circulație presupune următoarele:

- Anchete de trafic privind intensitatea traficului
- Analiza fluxurilor de circulație în zona
- Analiza elementelor geometrice ale tramei stradale existente
- Analiza intensității traficului existent
- Prognoza traficului pe urmatorii 5 ani.

După analiza elementelor enumerate mai sus, s-au făcut propuneri pentru îmbunătățirea circulației și rezolvarea disfuncțiilor daca este cazul.

Studiul de circulație analizeaza circulația existenta, propusa și accesul către terenul studiat. În cadrul studiului s-au folosit date despre trafic din care se va realiza accesul către teren din:

- Măsurători proprii
- Studii de trafic realizate anterior pentru zona invecinată.

Prin măsurătorile de trafic se va evidenția încărcarea actuală a str. Trandafirilor și str. Marisorului, astfel se va putea analiza impactul pe care îl va avea construirea imobilului asupra tramei stradale din zonă.

### 3. Parametri socio-economici

Din punct de vedere economic, municipiul Caracal este situat într-un județ în care activitatea economică este concentrată în municipiul reședință de județ, Slatina, care polarizează activitățile economice, infrastructura de servicii și bunuri, precum și forța de muncă. Poziția geografică a municipiului Caracal îi facilitează o bună conectivitate cu economii urbane din regiunea Sud-Vest Oltenia și funcționale cu orașele din județ.

Ramurile economice predominante în municipiul Caracal sunt Comerțul, care concentrează un număr de 471 de profesioniști înregistrați în registrul comerțului, urmat de Industria prelucrătoare cu un număr de 125 profesioniști, Transportul și depozitarea – 115 profesioniști, Construcții – 98 profesioniști, Hoteluri și restaurante -87 profesioniști, Activități profesionale, științifice și tehnice- 79 profesioniști, Alte activități de servicii cu 50 profesioniști. Din perspectiva aportului sectoarelor economice la cifra de afaceri, Industria prelucrătoare contribuie cel mai mult la economia municipiului Caracal, reprezentând 18,38% din cifra de afaceri totală a firmelor care au depus situațiile financiare (cu 121 firme active în domeniul comercial, care antrenau un număr de 145 angajați și realizau o cifră de afaceri de 31.865.944 lei). Al doilea domeniu economic care contribuie la cifra de afaceri a municipiului Caracal cu un procent de 6,29% este reprezentat de Comerț, care antrena în cele 348 de firme care au depus situațiile financiare pentru anul 2019, un număr de 1.349 salariați. Cele 1.233 de firme înregistrate în registrul comerțului au realizat în anul 2019 o cifră de afaceri totală de 10.866.347.968 lei.

Municipiul Caracal beneficiază încă de un raport de dependență demografică favorabil dar, pe termen mediu și lung, există șanse ca acest raport să se schimbe, în condițiile în care sporul natural se menține de un trend negativ, descendent și orașul nu reușește să atragă un capital uman tânăr, care să asigure schimbul între generații. De aceea, este important ca, pe termen mediu și lung, administrația locală să promoveze un set de politici publice care susțin creșterea natalității și să creeze mediul propice pentru persoanele care vin să lucreze sau să locuiască în orașul Caracal, prin calitatea ridicată a vieții în oraș, dezvoltarea economică, existența locurilor de muncă și oferta socio-culturală a orașului diversificată.

Statistic, numărul total al populației este în ușoară scădere în fiecare an. Populația cu vârsta cuprinsă între 15 și 59 de ani reprezintă segmentul majoritar în orașul Caracal, procentual atingând 63,51% din total. Procentul tinerilor, cei cu vârste cuprinse între 0 și 14 ani, este de 13,04%, iar procentul vârstnicilor, cei peste 60 de ani, este de 23,45%. Analiza piramidei vârstelor la nivelul anului 2019, arată că aceasta este de tipul "clopot", specifică populației cu tendință demografică staționară, când apare un echilibru relativ între grupele de vârstă. Acest tip de piramidă evidențiază existența unei populații cu o pondere mai redusă de tineri și o pondere mai ridicată de adulți și bătrâni. Aceste tendințe anunță prezența unui nivel scăzut al natalității și mortalității și accentuarea fenomenului de maturitate și îmbătrânire a populației, însă fertilitatea este relativ ridicată, astfel că se poate asigura un oarecare ritm de creștere a populației. În ceea ce privește nivelul de educație al populației, conform ultimului recensământ, 66,62% din totalul populației de 10 ani și peste, avea un nivel mediu de pregătire profesională (liceu).

Mișcarea generală a populației municipiului Caracal are drept consecință modificarea numărului, structurii și caracteristicilor demografice ale comunității umane. Variația teritorială a natalității și mortalității, arată că în perioada analizată, numărul deceselor depășește numărul de născuți vii, astfel că se impune ca administrația locală să promoveze politici publice care să susțină creșterea natalității. Mișcarea migratorie a populației la nivelul municipiului Caracal arată

că sunt mai multe plecări cu reședința/domiciliul decât stabiliri de reședință/domiciliu, aspect care arată că populația identifică oportunități mai bune în alte zone. Astfel, sunt necesare intervenții pentru creșterea atractivității orașului, din punctul de vedere al îmbunătățirii condițiilor de locuit, dezvoltarea economică, diversificarea locurilor de muncă, atractivitate culturală și de petrecere a timpului liber, dezvoltarea turismului, care să crească numărul stabilirilor de reședință/domiciliu în municipiul Caracal. Tendințele de scădere a resurselor umane se observă în domeniul sănătate, educație, cultură. Numărul mediu al salariaților a crescut în toată perioada 2014-2019, iar numărul de șomeri înregistrați a avut o tendință de scădere. Un aspect negativ este acela că există un număr redus de locuri de muncă vacante la nivelul orașului.

### III. ANALIZA CRITICA A CIRCULAȚIEI EXISTENTE

#### 1. Zonele generatoare și polarizatoare de trafic

Terenurile care au generat studiul PUZ fac parte din zona de locuințe individuale și aparțin insulei urbane marginite de strazile de categoria III (III.1; III.4; III.5b) – acces din str. Trandafirilor, str. Martisorului. Zona a devenit în ultimii ani un pol important pentru imobilele de tip locuințe individuale și va cunoaște o creștere accelerată a acestor tipuri de clădiri în perioada următoare. Fluxurile principale de trafic și intensitățile maxime atinse pe trama stadala din zonă sunt înregistrate în intervalele orare 7-10 dimineața și 7-20 seara când cetățenii se deplasează către și dinspre locurile de muncă.

Pe strada Martisorului circulă un flux secundar cu valori foarte mici. La momentul prezent, obiectivul studiat nu generează trafic auto și pietonal.

#### 2. Caracteristicile tramei stradale existente

În cadrul studiului de circulație s-a analizat trama stradala care este cuprinsă în zona de sud-est, adică – strada Trandafirilor și str. Martisorului. Aceste strazi sunt de categoria III, de maxim 14m.

**Strada Trandafirilor**, în zona terenului ce au generat PUZ, are un profil de 12.00m și se propune prin PUG MUN. CARACAL aprobat, un profil de 14.00m care conține 2 benzi – 7,00 m carosabil (1 bandă de circulație pe sens), 1.5 m banda pentru ciclisti și 1.50m pietonal pe un sens.

**Strada Martisorului**, în zona terenului ce au generat PUZ, are un profil de 6.00m și se propune prin PUG MUN. CARACAL aprobat, un profil de 9.00m care conține 2 benzi – 6,00 m carosabil (1 bandă de circulație pe sens) și 1.50m pietonal pe un sens.

Pentru accesul către lotizarea propusă pe parcela cu nr. cad. 58318 și către parcelele nr. cad. 58317 și nr. cad. 55151 se propune amenajarea unei circulații carosabile amplasată pe parcela nr. cad. 55150, **care nu va fi cedată domeniului public**, cu un profil de 6m care conține 2 benzi – 5,25 m carosabil (1 bandă de circulație pe sens) și un 0.75 m pietonal pe un sens.

Suprafața pentru parcare autovehiculelor se va face doar în interiorul parcelelor rezultate în urma lotizării.

Accesul utilajelor de stingere și intervenție la incendii este asigurată, atât din strada Trandafirilor cât și din strada Martisorului prin calea de acces nou creată.

În ceea ce privește circulațiile și accesele:

-Parcela este construibilă numai dacă este asigurat un acces carosabil de minim 3,5m dintr-o circulație publică în mod direct sau prin drept de trecere legal obținut prin una din proprietățile învecinate;

-Pentru toate categoriile de construcții și amenajări se vor asigura accese pentru intervenții în caz de incendiu, dimensionate conform normelor pentru trafic greu;

-Accesele și circulațiile carosabile nu trebuie să fie obstrucționate prin mobilier urban și trebuie să fie păstrate libere în permanență.

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

### 3. Amenajările pentru circulația pietonilor și a bicicliștilor

În prezent nu există piste de biciclete, datorită traficului scăzut, deplasarea pe biciclete se face pe carosabil. Strazile nu sunt asfaltate, iar trotuarele nu sunt amenajate.

### 4. Caracteristicile traficului existent

În urma documentării pe teren și analiza studiilor efectuate în proximitate, se poate concluziona că această stradă este frecventată în cea mai mare parte de vehicule ușoare – autoturisme mici, furgonete, vehiculele ușoare.

Având în vedere faptul că investiția propusă reprezintă locuință individuală, parcare mașinilor se va face în interiorul parcelei și nu va crea disconfort traficului, fiind astfel oportună.

### 5. Disfuncționalități

În urma analizei traficului existent și a rețelei de căi de comunicații s-au identificat următoarele disfuncțiuni ale rețelei de străzi din zona studiată.

- Strada Trandafirilor și str. Martisorului au un profil transversal variabil.

- Strada Trandafirilor și str. Martisorului nu sunt asfaltate, nu au amenajate piste de bicicliști și/sau spațiu verde.

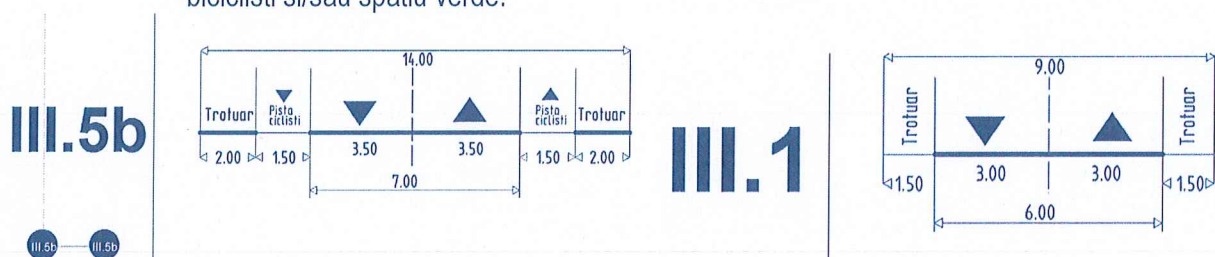


Fig. 3. Extras din PUG – profil transversal pentru Strada Trandafirilor (III.5b) și profil transversal pentru Martisorului (III.1) propuneri de modernizare și marire profil stradal

## IV. PROGNOZA CIRCULAȚIEI

### 1. Traficul generat de obiectiv

Pentru evaluarea condițiilor de circulație pe trasa stradală adiacentă terenului care a generat PUZ, se consideră traficul generat de obiectiv atât de cel individual motorizat, cât și de cel public, va fi conform distribuției modale și a cererii de transport al localității.

Principalele moduri de transport raportate la nivelul localității sunt – autoturismul personal sofer/pasager și autobuzul/microbuzul.

În analizele din cadrul studiului și a propunerii din PUZ, se ia în calcul un număr minim de 2 locuri de parcare aferente fiecărei locuințe individuale, dispuse pe parcelele fiecărui beneficiarului. Terenul are suprafața suficientă pentru a putea fi parcate temporar mașinile vizitatorilor.

### 2. Accesul către obiectiv

Conform planului de situație propus prin PUZ, exista acces direct din Str. Trandafirilor pentru parcela nordica.

Pentru accesul catre lotizarea propusa pe parcela cu nr. cad. 58318 si catre parcelele nr cad. 58317 si nr. cad. 55151 se propune amenajera unei circulatii carosabile amplasata pe parcela nr. cad. 55150, **care nu va fi cedata domeniului public**, cu un profil de 6m care contine 2 benzi – 5,25 m carosabil (1 bandă de circulație pe sens) si un 0.75 m pietonal pe un sens.

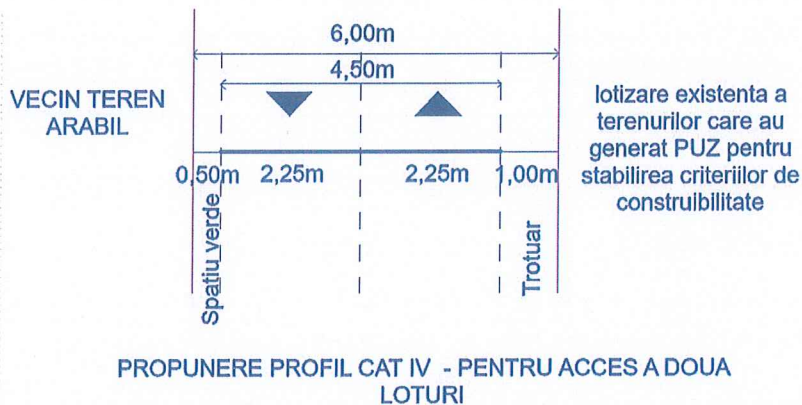


Fig. 4. Propunere profil stradal pentru acces la cele doua loturi existente, cu acces din str. Martisorului

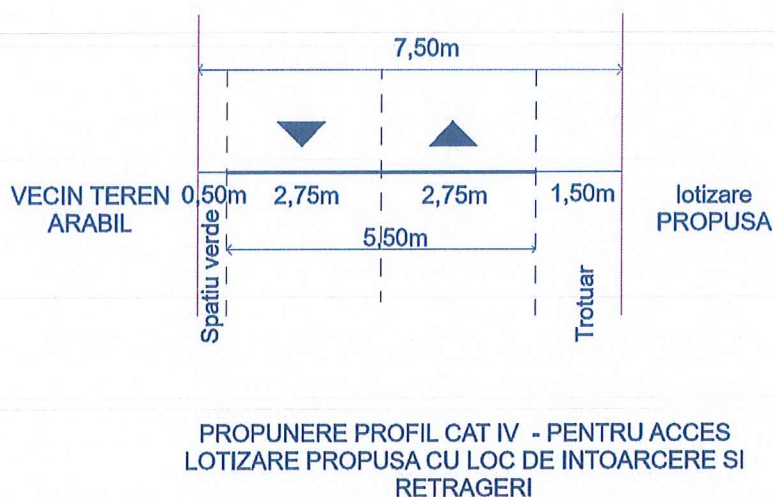


Fig. 5. Propunere profil stradal pentru acces lotizarea propusa



Anul	Bibiclete și motocicletele	Autoturisme, microbuze, autocamioane cu 2 osii și autospeciale	Autocamioane cu 2-4 osii cu masa totală mai mare de 3,5t	Autovehicule articulate (tip TIF), vehicule cu peste 4 osii, remorcher cu trailer	Autobuze	Tractoare, vehicule speciale	Remorci la autotractor 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

Coeficienți de evoluție a traficului pe grupe de vehicule

Fig. 7.

Se observa o creștere a numărului de vehicule, însă având în vedere poziția și funcțiunea investiției, aceasta nu afectează traficul existent.

## V. CONCLUZII

Investiția propusă are o influență minimă asupra tramei stradale din zonă. Traficul prognozat de vehicule nu va depăși capacitatea maxima de circulație pe sens a străzii din care se face accesul și a străzilor adiacente.

Intocmit,

arh. Ionescu Aurel-Lazar

arh. stag. Tatiana Andrei (Silvestru)

ing. Mihai Gabriel

