

## **STUDIU DE CIRCULAȚIE**

afereant proiectului

**INITIERE SI ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL (P.U.Z.) SI  
REGULAMENT LOCAL DE URBANISM (R.L.U.) AFERENT IN VEDEREA  
REALIZARII INVESTITIEI "ECHIPAMENTE DE INTERES PUBLIC - LOCUINTA  
INDIVIDUALA INCLUZAND SPATII PENTRU PROFESII LIBERALE" pe Str. 1  
Decembrie 1918 nr. 3, Mun. Caracal.**

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:** INITIERE SI ELABORARE PLAN URBANISTIC ZONAL (P.U.Z.) SI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM (R.L.U.) AFERENT IN VEDEREA REALIZARII INVESTITIEI "ECHIPAMENTE DE INTERES PUBLIC - LOCUINTA INDIVIDUALA INCLUZAND SPATII PENTRU PROFESII LIBERALE" pe Str. 1 Decembrie 1918 nr. 3, Mun. Caracal
- **FAZA:** P.U.Z.
- **BENEFICIAR :** IONITA CORNEL
- **PROIECTANTUL GENERAL :** S.C ARHI STIL CONCEPT S.R.L.
- **NR. PROIECT :** 489
- **DATA ELABORARII :** 2024

### 2. Obiectul lucrării

Prezenta documentatie are ca obiect analiza circulației pietonale și auto din zona în care urmează să se realizeze investitia "ECHIPAMENTE DE INTERES PUBLIC - LOCUINTA INDIVIDUALA INCLUZAND SPATII PENTRU PROFESII LIBERALE". Terenul care a generat PUZ-ul are o suprafata de 1.197,00 mp situat in partea central perimetral de est a municipiului Caracal, cu deschidere spre str. 1 Decembrie 1918 si este in proprietatea domnului Ionita Cornel conform Extrasului de carte funciara pentru informare nr. 60071/ UAT Caracal.

**Terenul studiat se afla in zona functionala ZC 5 – ZONA CENTRALA PERIMETRALA CARE ESTE ZONA ISTORICA PROTEJATA DE REMANENTA MARTURIILOR URBANISTICE ALE DEZVOLTARII CLASEI BURGHEZIEI AGRICOLE SITUATA IN CENTRUL MUN. CARACAL CE SE INVECINEAZA IN PARTEA DE NORD CU ZC4 SI ZC3. Imobilul se afla in zona de protectie a monumentelor istorice. Necesari de mentionat faptul ca parcela se afla intr-o pozitie care este potrivita pentru investitia si tema propusa.**

**Terenul care a generat PUZ se afla in zona de protectie a monumentelor istorice: cod LMI OT – II – m - B – 08706 – Casa str. 1 Decembrie 1918, nr. 10/ inc. sec. XX, cod cod LMI OT – II – m - B – 08707 – Casa str. 1 Decembrie 1918, nr. 12/ inc. sec. XX. Acestea sunt pozitionate in sudul parcelei care a generat PUZ - peste strada. Avand in vedere faptul ca monumentele reprezinta locuinte individuale si faptul ca investitia propusa are ca functiune locuinta individuala incluzand spatii pentru profesii liberale, consideram ca nu va afecta in mod negativ ci pozitiv contextual urban si se potriveste ca functiune, din punct de vedere edilitar pentru terenul studiat.**

În cadrul studiului se vor analiza accesul și trama stradală existent din zonă, care deserveste terenul ce face obiectul prezentului studiu.

## Vecinătățile amplasamentului ce a generat PUZ-ul:

- La NORD – Proprietate privata – CF 50172, CF 57650; alipire la calcan între anexa beneficiarului și vecin.
- La SUD – Drum acces - Str. 1 Decembrie 1918 – (28,33m deschidere) 58323; cea mai apropiată construcție este la peste 10m.
- La VEST – Proprietate privata – CF 59417, CF 59418, CF 60110; cea mai apropiată construcție este la peste 5m.
- La EST - Proprietate privata – CF 52033. cea mai apropiată construcție este la peste 8m, același vecin are o anexa alipită cu terenul beneficiarului pe o distanță de 3,36m.

## 3. Surse de documentare

- PLAN URBANISTIC ZONAL (P.U.Z.) ȘI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM (R.L.U.) AFERENT ÎN VEDEREA REALIZĂRII INVESTIȚIEI “ECHIPAMENTE DE INTERES PUBLIC - LOCUINȚA INDIVIDUALĂ INCLUZÂND SPAȚII PENTRU PROFESII LIBERALE” pe Str. 1 Decembrie 1918 nr. 3, Mun. Caracal
- Certificat de urbanism și avizul de oportunitate aferent PUZ
- Aviz aferent PUZ al POLIȚIEI RUTIERE OLT
- 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 și 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 standarde 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 calitativa și cantitativa a caracteristicilor traficului pentru segmentul la care se refera. Aici se utilizează tehnici și metode ale ingineriei de trafic, specialitate tehnica 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 rutiera.

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 problematicii 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 deserve 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;

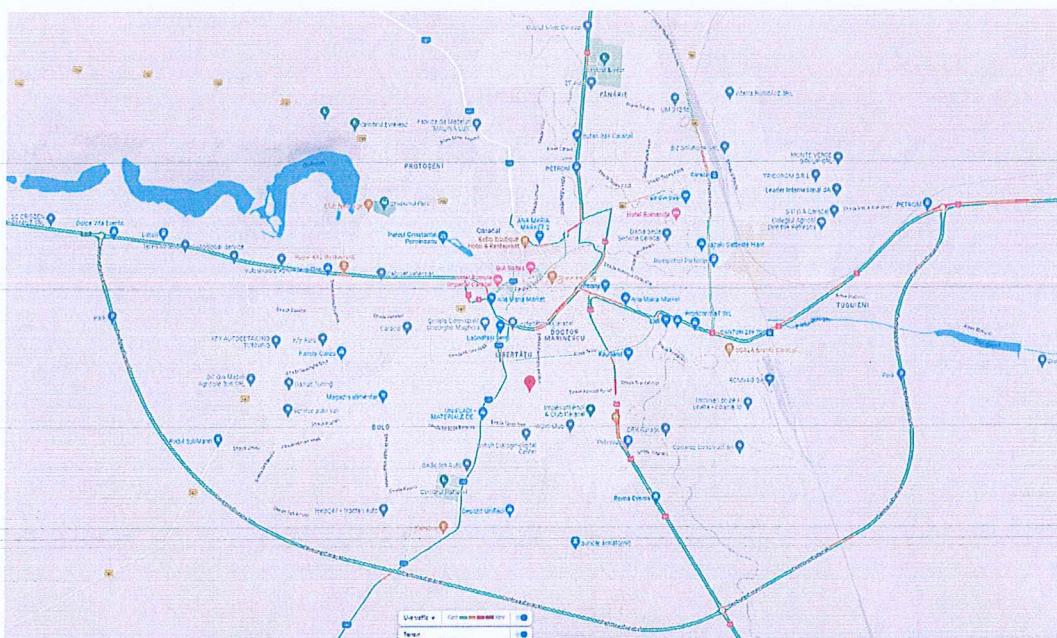


Fig. Încadrare la nivelul mun. Caracal. Google maps.

În prezent accesul auto și pietonal pe teren se realizează din str. 1 Decembrie 1918 către terenul care a generat PUZ.

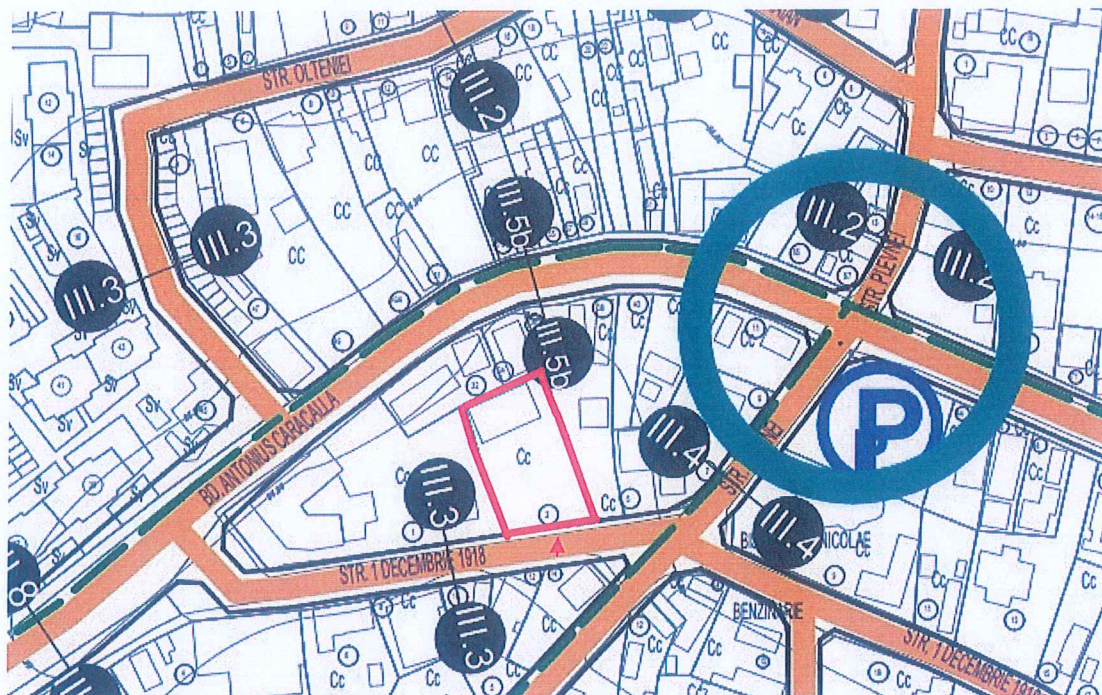


Fig. Extras PUG Caracal, incadrarea terenului care a generat PUZ

## 2. Descrierea proiectului

Terenul, în suprafață totală de 1.197,00 mp este proprietatea beneficiarului conform Contractului de Donatie nr. 2688, din 12.10.2023 și are categoria de folosință curți construcții și arabil, terenul este intravilan. Pe teren există două construcții supraterane, care datează din 2001 cu funcțiune de construcții anexa cu o suprafață de C1 – 229,00mp, C2 – 37,00mp, regim de înălțime parter – acestea vor fi păstrate așa cum sunt și se prevede o distanță minimă de 3.00m între acestea și edificabilul propus. Prin prezenta documentație se dorește construcția unui alt corp de clădire amplasat pe aceeași parcelă.

Funcțiunea noului corp de clădire propus va fi echipament de interes public – locuința individuală incluzând spații pentru profesii liberale, detalierea funcțiilor se va face în etapa de autorizatie de construcție, iar funcțiunile care pot fi propuse sau comasate sunt detaliate în subzona funcțională nou propusă și Regulamentul Local de Urbanism aferent prezentei documentații. Se vor propune funcțiuni compatibile cu zona centrală a mun. Caracal. Profesiile liberale vor ocupa cel puțin 50% din construcția propusă.

Investiția este oportuna prin completarea țesutului urban din zona, care este caracterizat prin funcțiunea de locuire individuală, astfel investiția propusă se integrează și este oportuna și totodată activează un teren în prezent arabil care reprezintă o disfuncționalitate a țesutului construit al orașului și propune soluționarea acesteia.

### Circulația pietonală și auto

Accesul auto și pietonal către terenul care a generat PUZ se realizează în prezent din str. 1 Decembrie 1918.

Zona din care face parte terenul studiat are acces la străzi de categoria a III-a, aceasta fiind:

- Strada 1 Decembrie 1918, (cat III.3) cu acces direct la teren ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m.

- Strada Plevnei, (cat III.4) la Est fata de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m).
- Strada Antonius Caracalla, (cat III.5b) la Nord si Nord-Vest fata de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 14.00m).

Circulația publică din zonă se desfășoară pe trama stradală existentă, cele aflate în proximitate sunt strazi de cat III, modernizate, pe care traficul se desfășoară fara probleme.

Elaborarea studiului de circulație presupune următoarele:

- Anchetă 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 următorii 5 ani.

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

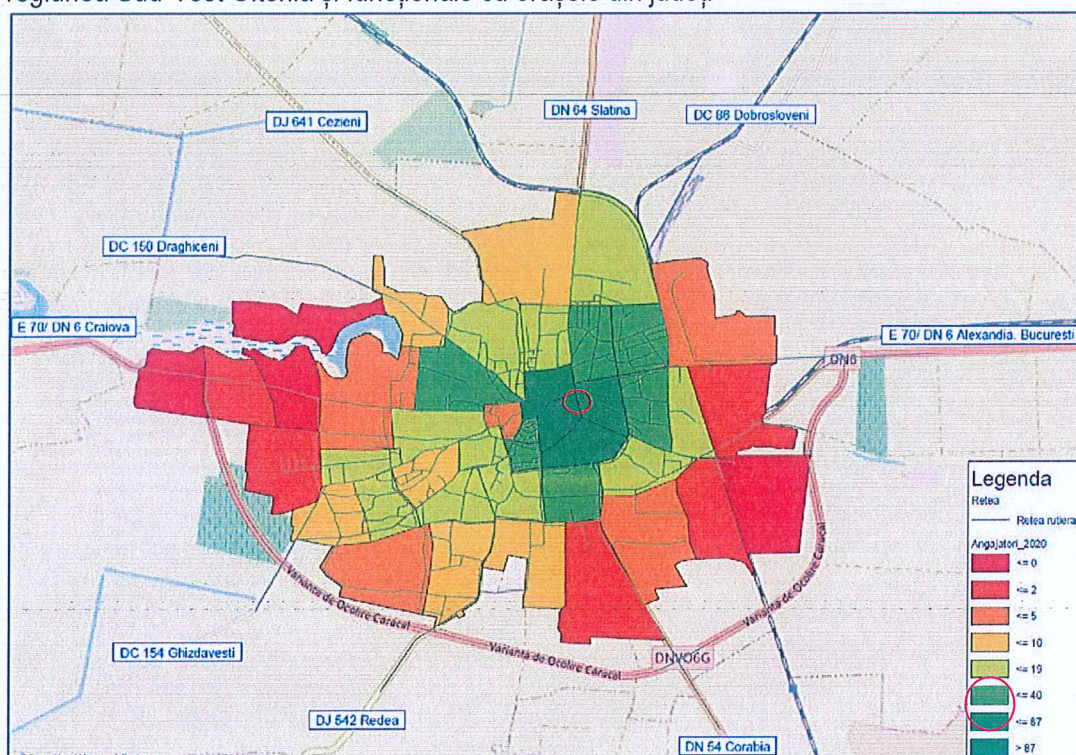
Studiul de circulație analizează circulația existentă, propusă și accesul către terenul studiat. În cadrul studiului s-au folosit date despre trafic din care se va realiza accesul către teren din:

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

Prin măsurătorile de trafic se va evidenția încărcarea actuală a str. 1 Decembrie 1918, astfel se va putea analiza impactul pe care îl va avea construirea imobilului asupra tramei stradale din zona.

### 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.

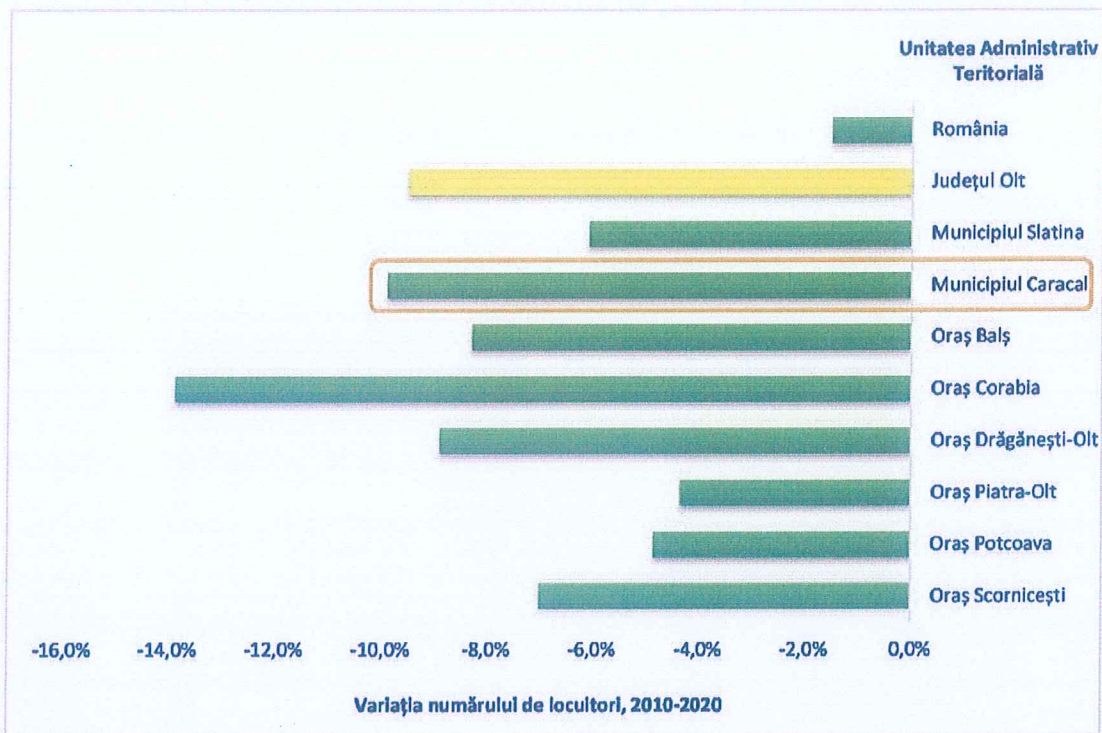


Img. Extras Angajatori 2020 - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobillity Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

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 antrena 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.

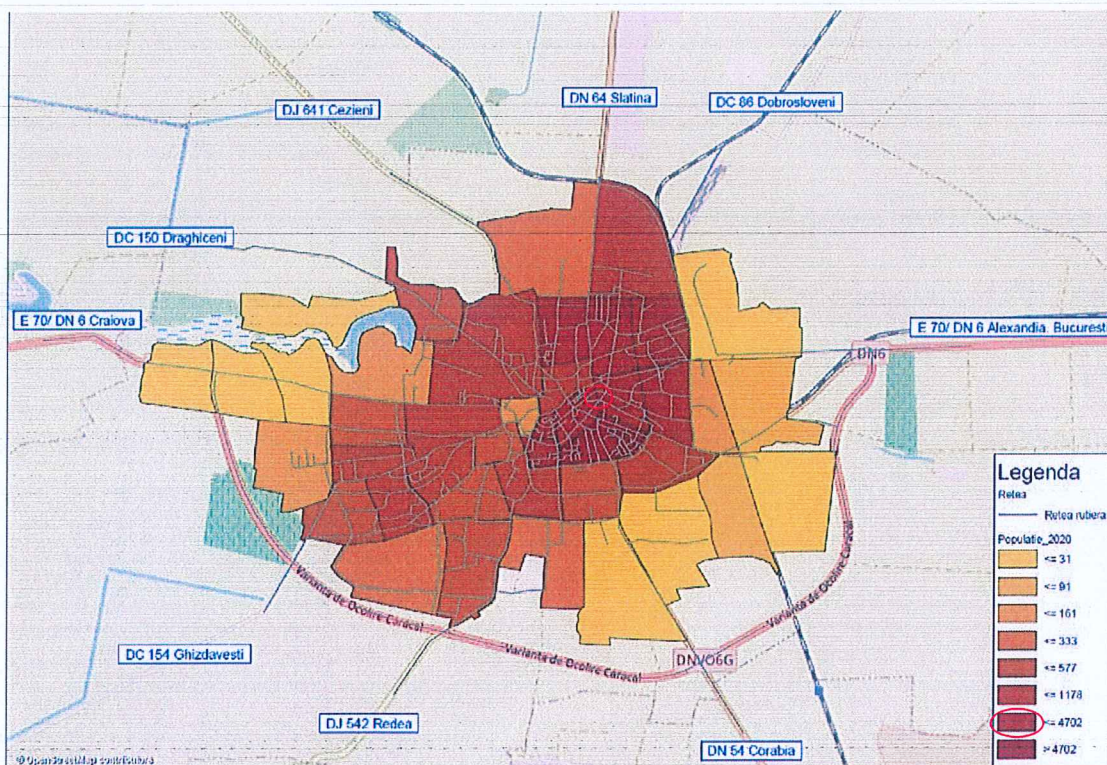
Municipiul Caracal beneficiază încă de un raport de dependență demografică favorabil dar, pe termen mediu și lung, există șanse ca acest raport să se schimbe, în condițiile în care sporul natural se menține de un trend negativ, descendent și orașul nu reușește să atragă un capital uman tânăr, care să 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).



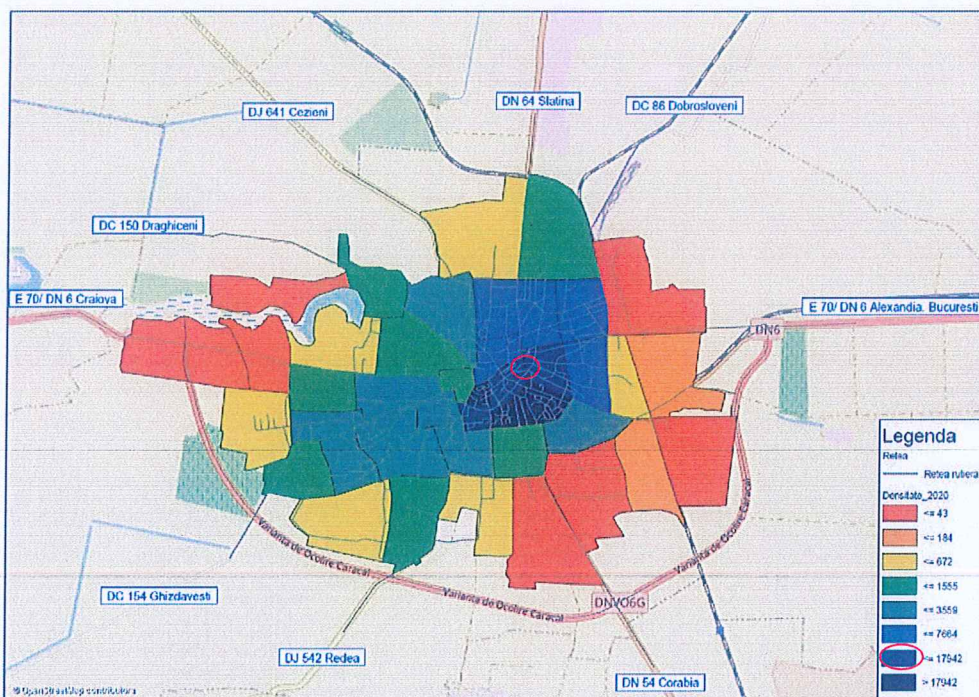
Img. Extras Variatia numarului de locuitori 2010-2020 - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobillity Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

Mișcarea generală a populației municipiului Caracal are drept consecință modificarea numărului, structurii și caracteristicilor demografice ale comunități 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.



Img. Extras date populatie 2020 - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobillity Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

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.



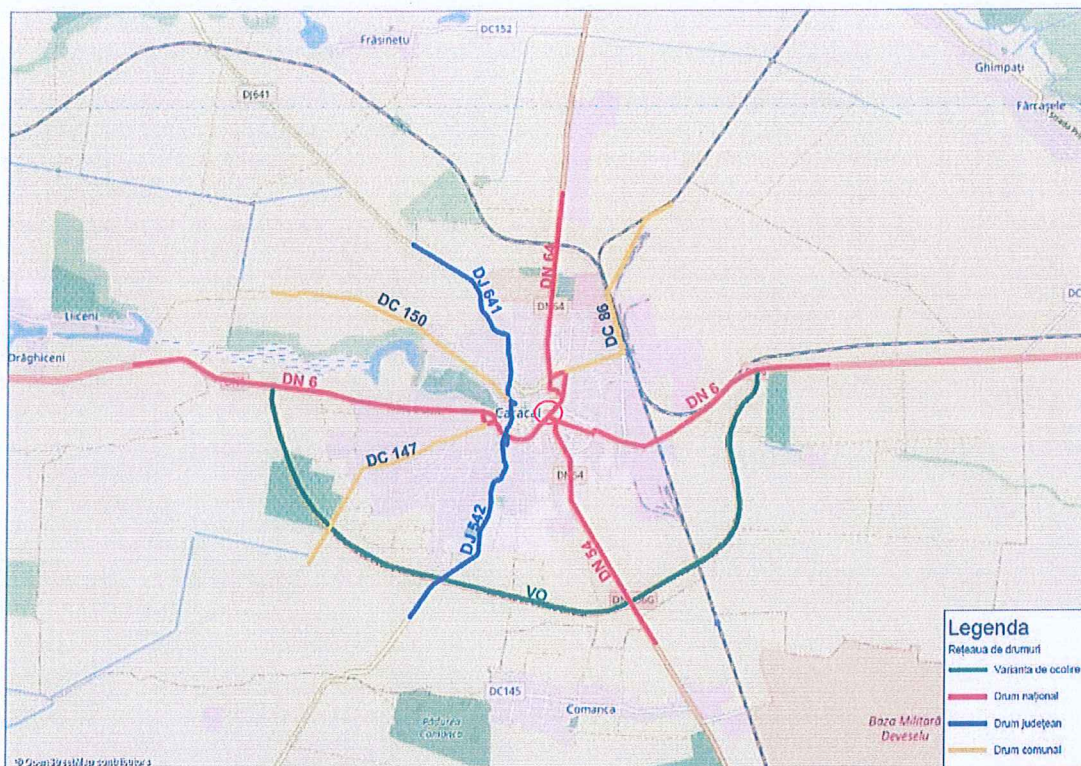
Img. Extras date densitate - 2020 - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobilitty Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

### III. ANALIZA CRITICA A CIRCULAȚIEI EXISTENTE

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

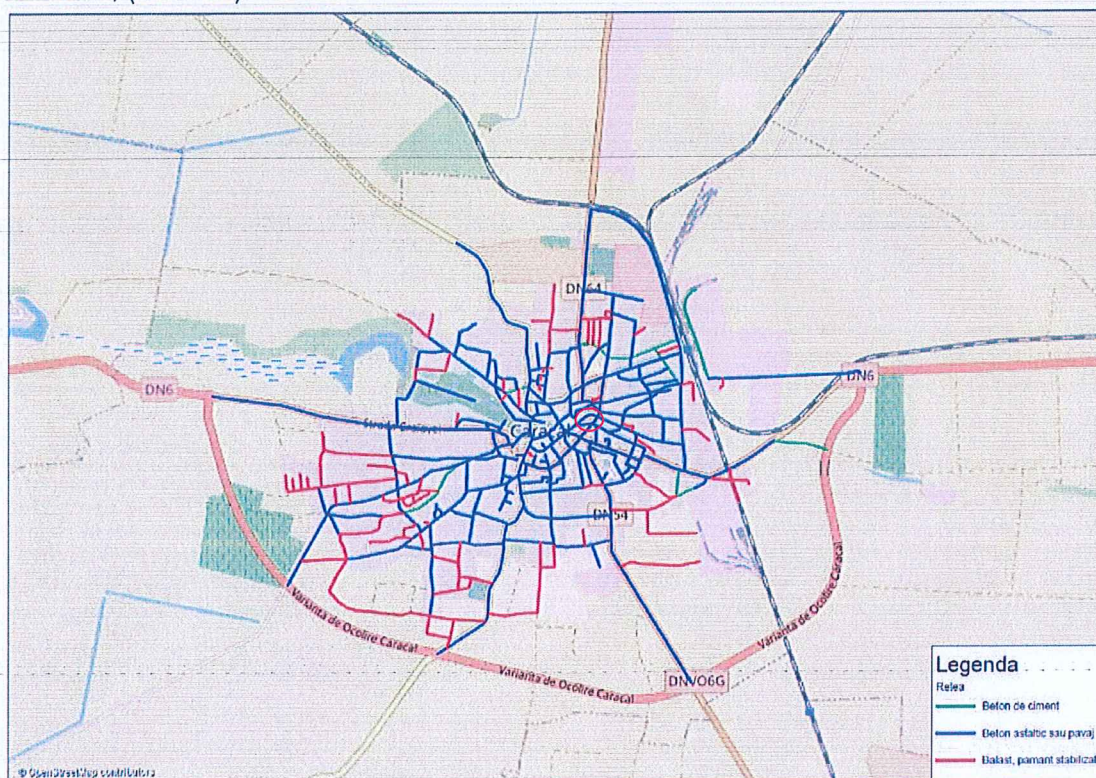
- Terenul care a generat studiul PUZ face parte din zona de servicii și locuințe individuale și aparține insulei urbane marginite de strazile de categoria III-a. Strada 1 Decembrie 1918, (cat III.3) cu acces direct la teren ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m. Strada Plevnei, (cat III.4) la Est fata de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m. Strada Antonius Caracalla, (cat III.5b). Zona a devenit în ultimii ani un pol important pentru imobilele de tip locuințe individuale și servicii 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 dimineata și 7-20 seara când cetățenii se deplasează către și dinspre locurile de munca.

## 2. Caracteristicile tramei stradale existente



Img. Extras rețeaua de drumuri - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobility Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

În cadrul studiului de circulație s-a analizat trama stradala care este cuprinsă în zona studiata PUZ de studiu Strada 1 Decembrie 1918, (cat III.3) cu acces direct la teren ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m. Strada Plevnei, (cat III.4) la Est fata de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m. Strada Antonius Caracalla, (cat III.5b). - asfaltate de maxim 14m.



Img. Extras imbracamintea drumurilor - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobillity Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

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

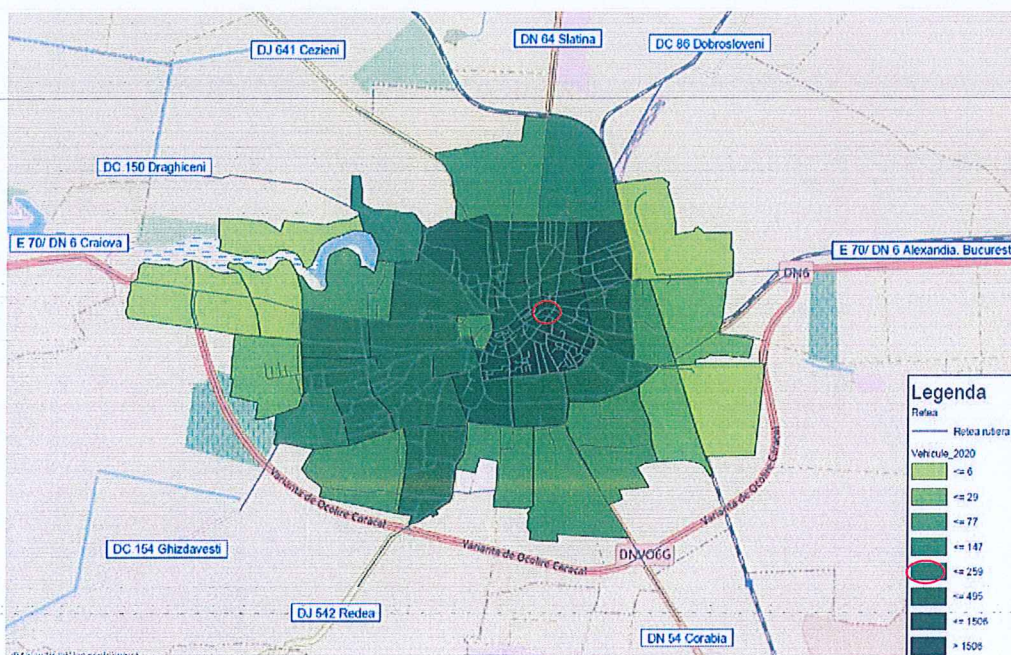
În prezent nu există piste de biciclete, datorită traficului scăzut, deplasarea pe biciclete se face pe carosabil. Trotuarele sunt amenajate.



Fig. Perspectiva strada 1 Decembrie 1918, nr. 3

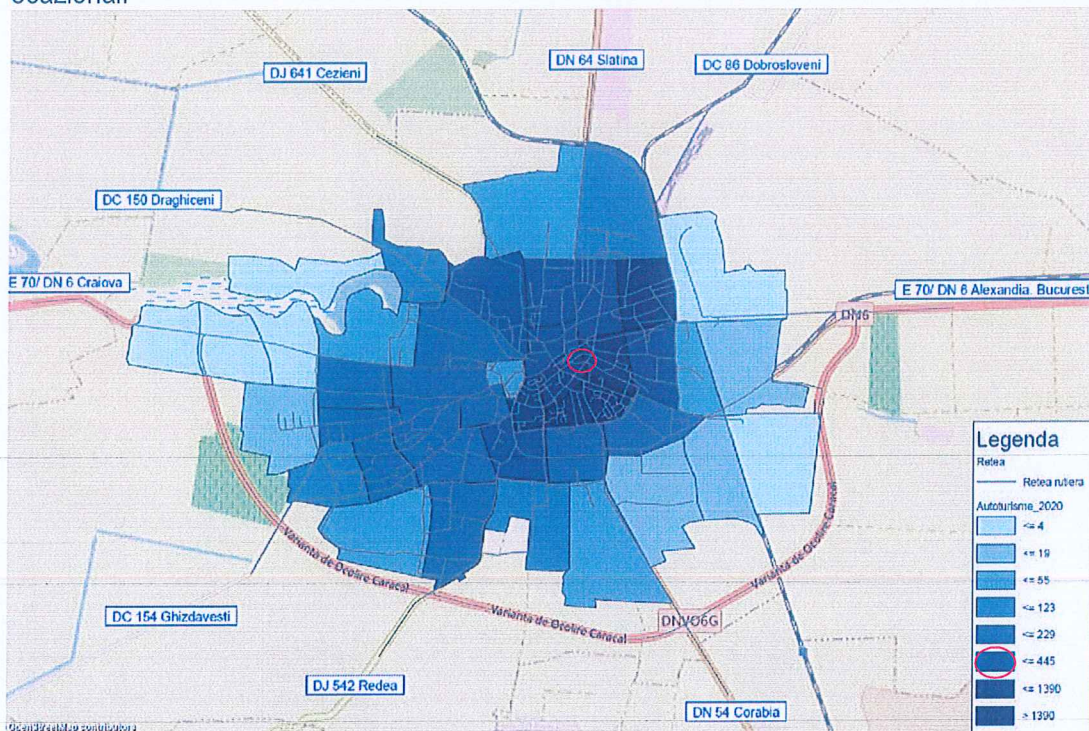
Acces teren care a generat PUZ

### 4. Caracteristicile traficului existent



Img. Extras vehicule - 2020 - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobillity Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

În urma documentarii pe teren și analiza studiilor efectuate în proximitate, se poate concluziona ca aceasta strada este frecventata în cea mai mare parte de vehicule ușoare – autoturisme mici, furgonete, vehiculele ușoare de trasport marfuri sunt foarte rar întâlnite, de obicei acestea stacioneaza temporar pe trotuar in mod retras sau parcheaza in interiorul parcelei daca necesita lucrari si interventii de lunga durata (cateva ore), zile. Autobuzele, autocare si vehiculele grele de transport de mărfuri se întâlnesc pe aceasta strada foarte rar, mai degrabă ocazional.



Img. Extras autoturisme - 2020 - Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobillity Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

Portiunea de strada relevanta pentru studiul de farta este reglementata cu sens unic. Având în vedere faptul că investitia propusă reprezintă locuință individuală, parcare mașinilor se va face în interiorul parcelei și nu va crea disconfort traficului, fiind astfel oportuna.

## 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 1 Decembrie 1918 are un profil transversal variabil
- Strada 1 Decembrie 1918 nu are amenajate piste de biciclisti sau spatiu verde, conform profilului transversal III.3 reglementat în PUG al Municipiului Caracal.

# III.3

III.3 — III.3

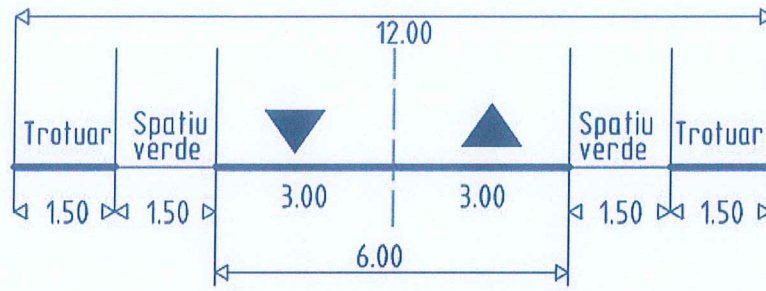


Fig. 4. Extras din PUG – profil transversal pentru strada 1 Decembrie 1918, (cat III.3)

# III.4

III.4 — III.4

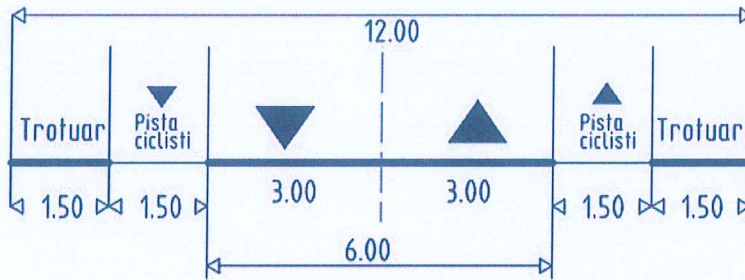


Fig. 5. Extras din PUG – profil transversal pentru strada Plevnei, (cat III.4)

# III.5b

III.5b — III.5b

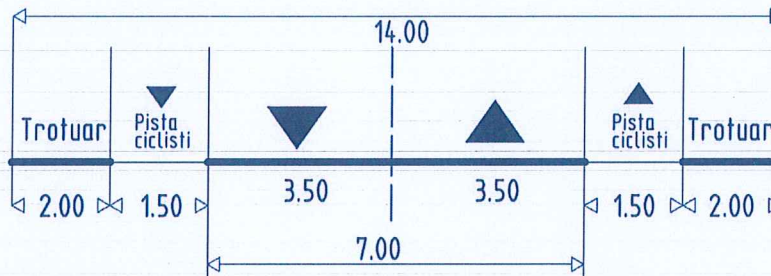


Fig. Extras din PUG – profil transversal pentru Strada Antonius Caracalla, (cat III.5b).

## IV. PROGNOZA CIRCULAȚIEI

### 1. Traficul generat de obiectiv

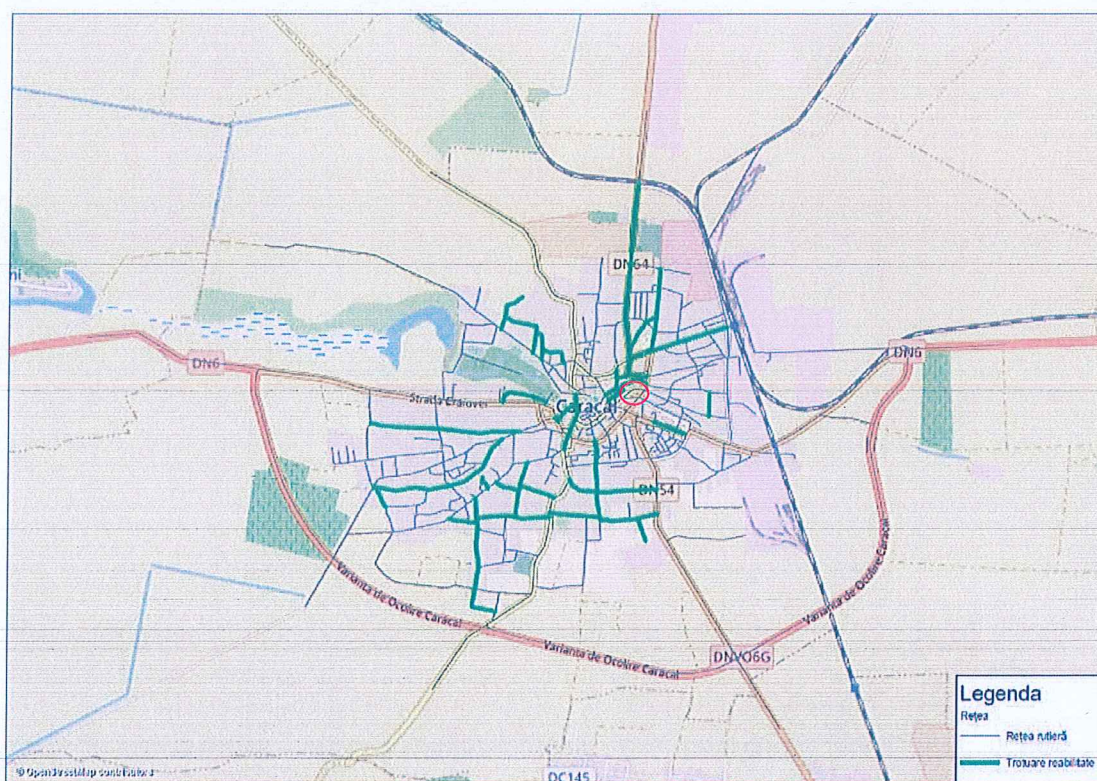
Pentru evaluarea condițiilor de circulație pe trasa stradala adiacentă terenului care a generat PUZ, se considere traficul generat de obiectiv atât de cel individual motorizat, cât și de cel public, va fi conform distribuției modale și a cererii de transport al localității.

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 locuinței individuale, dispuse pe parcela beneficiarului. Terenul are suprafața suficientă pentru a putea fi parcate temporar mașinile vizitatorilor.

## 2. Accesul către obiectiv

Conform planului de situație propus prin PUZ, există acces direct din Str. 1 Decembrie 1918 nr 3, care deservește parcela. Deschiderea parcelei care a generat PUZ la strada fiind de 28,33m.



Img. Extras trotuare reabilitate- Plan de Mobilitate Urbana Durabila al Mun. Caracal 2021-2036, efectuat de dr. Ing. Gabriela Mitran – Sigma Mobility Engineering, accesat la <https://www.primariacaracal.ro/>.

## 3. Prognoza

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 50km și de 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 monitorizării, 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.

Proгноza 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	Bibidete 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 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

Coeficienți de evoluție a traficului pe grupe de vehicule

Fig. 6.

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 prognozată de vehicule nu va depăși capacitatea maximă de circulație a străzii din care se face accesul Str. 1 Decembrie 1918 și a străzilor adiacente.

Intocmit,

**arh. Ionescu Aurel-Lazar**

**ing. Gabriel Mihai**

**arh. Tatiana Andrei (Silvestru)**

