

STUDIU DE CIRCULAȚIE
afereent proiectului

**P.U.Z. SI R.L.U. AFERENT PENTRU INVESTITIA "STATIE TERMINUS
PENTRU MIJLOACELE DE TRANSPORT IN COMUN, BD. NICOLAE
TITULESCU NR. 90"**

Data:

2025

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 P.U.Z. SI R.L.U. AFERENT PENTRU INVESTITIA "STATIE TERMINUS PENTRU MIJLOACELE DE TRANSPORT IN COMUN, BD. NICOLAE TITULESCU NR. 90"

la adresa: str. Nicolae Titulescu, nr. 90, Mun. Caracal, jud. Olt, CF: 57018

- BENEFICIAR : U. A. T. MUNICIPIUL CARACAL
- PROIECTANTUL GENERAL : S.C ARHI STIL CONCEPT S.R.L.
- NR. PROIECT : 42
- DATA ELABORARII : 2025

2. Obiectul lucrării

Prezenta documentatie are ca obiect analiza circulației pietonale și auto din zona în care urmează să se realizeze o "STATIE TERMINUS PENTRU MIJLOACELE DE TRANSPORT IN COMUN, BD. NICOLAE TITULESCU NR. 90". Suprafața care face obiectul lucrării de față este reprezentată de parcela situata în intravilanul teritoriului mun. Caracal, judetul Olt, pe bd. Nicolae Titulescu nr. 90, nr. cad. 57018/UAT Caracal, cu o suprafata reglementata de 4.500,00 mp. Zona studiată este în relație de vecinătate cu zona centrală fiind pozitionata in partea de est, in proximitate spatiala apropiata fata de gara feroviara.

Suprafața care face obiectul studiului relaționează bine cu localitatea din punct de vedere al accesibilității, al cooperării în domeniul edilitar și al servituților cu instituțiile de interes general, dezvoltarea zonei fiind ușor de obținut prin dezvoltarea acestor oportunități.

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

3. Surse de documentare

- PLAN URBANISTIC ZONAL SI REGULAMENT LOCAL DE URBANISM AFERENT PENTRU INVESTITIA "STATIE TERMINUS PENTRU MIJLOACELE DE TRANSPORT IN COMUN, BD. NICOLAE TITULESCU NR. 90"
- 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-mediul 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 deservește 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 deservește 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;

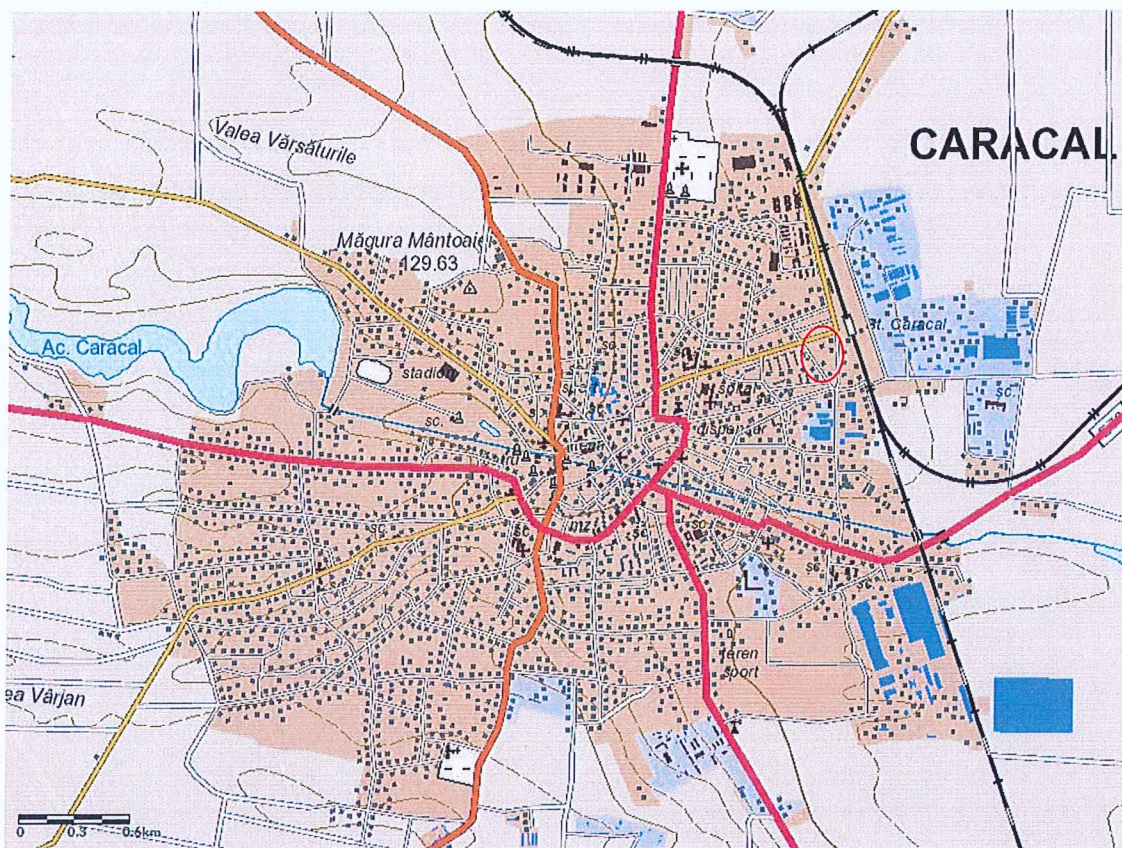


Fig. 1. Încadrare la nivelul mun. Caracal

În prezent pe terenul care a generat PUZ accesul auto și pietonal pe teren se realizează din bd. Nicolae Titulescu.

Vecinătățile amplasamentului ce a generat PUZ-ul:

- La NORD – acces principal, bd.. Nicolae Titulescu CF: 60335, cele mai apropiate proprietati sunt peste strada, zona mixta la distanta de peste 20m departare fata de limita de proprietate a investitiei propuse prin PUZ.
- La SUD – CF: 57019 - Gospodaria de apa a Mun. Caracal, a carei constructii se afla la distanta de peste 60m departare fata de limita de proprietate a investitiei propuse prin PUZ.
- La EST - Proprietate privata – fara numar cadastral – spatiu comercial construit pe limita de proprietate – fara acte, nr cad. 51538 liber de constructii, nr cad: 59851 pe suprafata caruia se gaseste un container, nr. cad 51160 — locuinte individuale fara acte, una dintre ele contruita la limita proprietatii. Totodata spre este are terenul iesire spre str. Caraiman. Daca luam in considerare cadastral si legal, terenul are coconstructii in vecinatate la o distanta de peste 20m.
- La VEST – domeniul public – parcare si locuinte colective la distanta de peste 17m.

Terenul, în suprafață totală de 4.500,00 mp este proprietatea beneficiarului conform Extrasului de carte funciară pentru informare nr. 57018/UAT Caracal și are categoria de folosință "curți construcții", terenul este intravilan. Pe teren NU există construcții. Se dorește construirea unei stații terminus, care va dispune de o construcție cu funcție administrativă, cu acces principal din bd. Nicolae Titulescu și acces secundar pentru angajați din str. Caraiman. Stația terminus va avea trei locuri pentru autobuze electrice și șase locuri de parcare pentru autoturisme dintre care două sunt alocate persoanelor cu dizabilități.

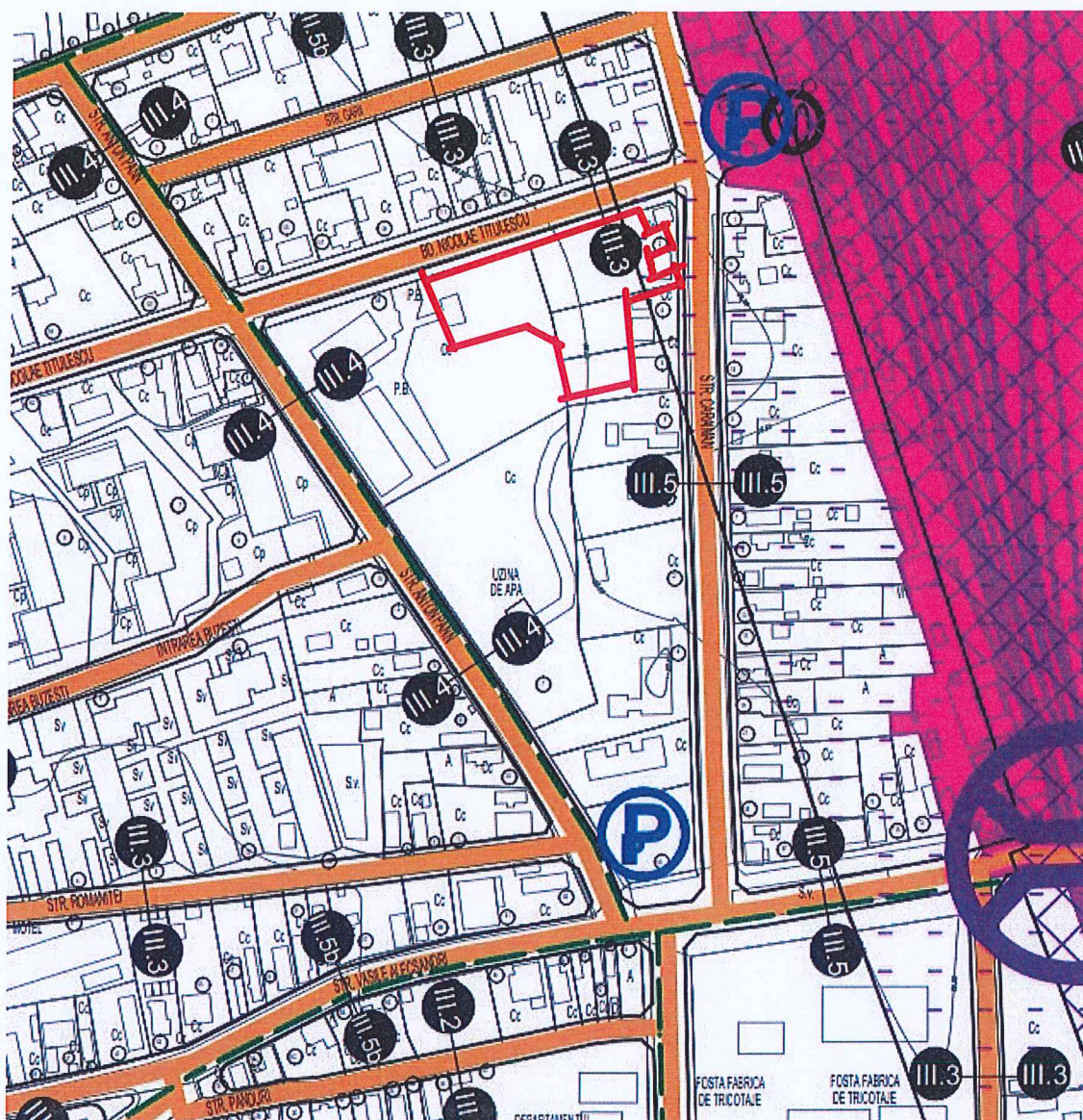


Fig. 2. Extras PUG Caracal, incadrarea terenului care a generat PUZ

2. Descrierea proiectului

Terenul, în suprafață totală de 4.500,00 mp este proprietatea beneficiarului conform Extrasului de carte funciară pentru informare nr. 57018/UAT Caracal și are categoria de folosință "curți construcții", terenul este intravilan. Pe teren NU există construcții. Se dorește construirea unei stații terminus, care va dispune de o construcție cu funcție administrativă, cu acces principal din bd. Nicolae Titulescu și acces secundar pentru angajați din str. Caraiman. Stația terminus va avea trei locuri pentru autobuze electrice și șase locuri de parcare pentru autoturisme dintre care două sunt alocate persoanelor cu dizabilități.

Stația terminus va dispune de o construcție cu funcție administrativă, cu acces principal din str. Nicolae Titulescu și acces secundar pentru angajați din str. Caraiman. Stația terminus va avea trei locuri pentru autobuze electrice și șase locuri de parcare pentru autoturisme dintre care două sunt alocate persoanelor cu dizabilități.

Terenul care a generat PUZ, conform CU nr 6 din 20.01.2025 se află în mai multe zone funcționale: M1 – subzona mixtă destinate locuințelor individuale și colective mici și serviciilor; Lc – subzona locuințelor colective medii cu P+3 - P+4 niveluri în ansambluri

preponderant rezidentiale și Li1 – subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri în ansambluri preponderant rezidentiale.

Terenul care a generat PUZ NU se află în ZONA DE PROTECȚIE PENTRU MONUMENTE ISTORICE, nu are sarcini. Conform CU citat anterior, amplasamentul se află în zona obiectivului SEVESO, care se încadrează în prevederile Legii nr. 59/2016 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase, din str. Vornicu Ureche nr. 7 (SC ADE GAS OIL COMPANY SRL Caracal). Acest fapt nu interferează cu investiția propusă, deoarece se află în zona IV și se pot propune funcțiunile zonei mixte M.

Descriere obiectiv propus:

Stația Terminus va fi situată pe Str. Nicolae Titulescu, nr. 90, cu acces principal din această stradă și acces de urgență din Str. Caraiman. Amenajările planificate pentru stație includ următoarele:

Clădire terminal transport: Va avea regimul de înălțime P+1, cu o suprafață construită de 169 mp și o suprafață desfășurată de 266 mp. Clădirea are funcțiuni administrative și poate găzdui simultan până la 20 de persoane.

- Trotuar/alee pietonală: Va înconjura clădirea terminalului pentru a facilita circulația pietonală.
- Platformă carosabilă: Se va realiza o platformă din beton rutier cu o suprafață de 908 mp.
- Peroane pentru călători: Vor fi construite 3 peroane din asfalt, cu o suprafață totală de 84 mp.
- Spațiu verde: Va fi amenajat un spațiu verde cu sistem de irigare inclus.
- Gard de împrejmuire: Se va desface gardul existent pe o lungime de 63 m și va fi înlocuit cu un gard din beton prefabricat. Va fi instalată o poartă culisantă automatizată de 22 m și o poartă auto batantă de 4 m, împreună cu o poartă pietonală de 1 m.
- Instalații exterioare: Se vor instala sisteme de iluminat, apă, canalizare menajeră și pluvială, inclusiv 6 stâlpi de iluminat cu panouri fotovoltaice și un separator de hidrocarburi.

Alte amenajări importante includ:

- Clădire administrativă: Terminalul va include o zonă administrativă pentru gestionarea transportului.
- Platformă și peroane autobuze: Va fi realizată o platformă pentru autobuze și peroane pentru călători.
- Alee pietonală: Va conecta diferitele zone ale stației.

Pardoselile exterioare vor fi rezistente la îngheț și vor fi tratate cu materiale antiderapante și impermeabile. De asemenea, treptele și balustradele vor fi echipate cu elemente antiderapante, iar ușile interioare vor fi din PVC, MDF și metal rezistent la foc.

Sistemul de încălzire va fi asigurat prin pompe de căldură aer-aer, iar ventilația spațiilor va fi prevăzută pentru a asigura un confort optim.

Panourile fotovoltaice vor contribui la eficiența energetică a stației.

Implementarea acestui proiect va aduce beneficii semnificative pentru comunitatea locală, fără a produce zgomot sau alte disconforturi. De asemenea, va contribui la îmbunătățirea calității vieții urbane și la reducerea impactului asupra mediului.

Circulația pietonală și auto

Accesul auto și pietonal către terenul care a generat PUZ se realizează în prezent din bd. Nicolae Titulescu, str. Anton Pann. Str. Caraiman - străzi de categoria a III-a (12m-14.):

- Bulevardul Nicolae Titulescu al cărui capăt de perspectivă este gara feroviara, terenul are acces principal și direct la bulevard. – cat. III. 3 -
- Strada Caraiman cu acces secundar la terenul care a generat P.U.Z. – cat. III. 5

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

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 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 stazilor Primăverii și Trandafirilor 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 depășit 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 depășit 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 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. 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

Terenul care a generat PUZ, conform CU nr 6 din 20.01.2025 se afla în mai multe zone funcționale: M1 – subzona mixta destinate locuințelor individuale și colective mici și serviciilor; Lc – subzona locuințelor colective medii cu P+3 - P+4 niveluri în ansambluri preponderant rezidențiale și Li1 – subzona locuințelor individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri în ansambluri preponderant rezidențiale. Zona a devenit în ultimii ani un pol important în ce privește mobilitatea, bulevardul din care se face accesul având capăt de perspectivă gara feroviara, astfel având în vedere lipsa unui sistem de transport public, și poziția terenului studiat – lângă gara feroviara, se considera favorabilă construcția unei stații terminus pentru mijloace de transport în comun. Fluxurile principale de trafic și intensitățile maxime atinse pe trasa 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 strazile mentionate, bd. Nicolae Titulescu si str. Caraiman, sunt dimensionate corespunzator si fac fata fluxului de trafic propus prin investitie.

2. Caracteristicile tramei stradale existente

În cadrul studiului de circulație s-a analizat trama stradala care este cuprinsă în zona de studiu adică – Bd. Nicolae Titulescu, (cat III.3); Strada Anton Pann (cat III.4) la Vest fata de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m. Strada Caraiman, (cat III.5) la Est fata de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 14.00m.

3. Amenajările pentru circulația pietonilor și a bicicliștilor

In prezent nu exista piste de biciclete, datorita traficului scazut, deplasarea pe biciclete se face pe carosabil. Trotuarele sunt amenajate.



Fig. 4. Vedere aeriana zona studiata

4. Caracteristicile traficului existent

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 transport marfuri. Autobuzele, autocare și vehiculele grele de transport de mărfuri se întâlnesc pe această stradă având în vedere că bulevardul duce către gara feroviara și de asemenea face legătura cu strada Caraiman care oferă traseu către centura orașului.

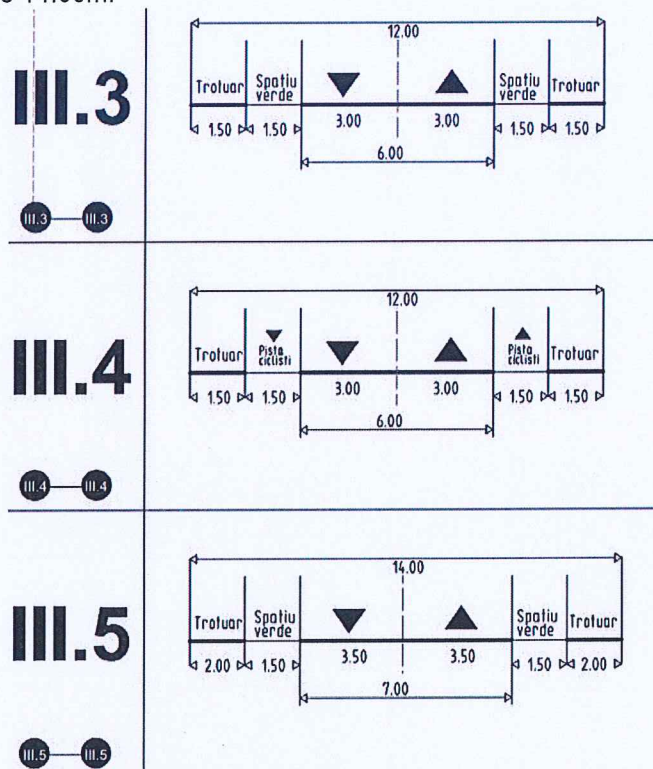
Având în vedere faptul că investiția propusă reprezintă stație terminus și face parte din programul de rețea de transport în comun propusă, nu va crea disconfort traficului, fiind astfel favorabilă dezvoltării zonei.

5. Disfuncționalități

În urma vizitei efectuate la fața locului și a analizei multicriteriale, nu au fost identificate disfuncționalități majore la nivelul circulației din zonă, ci oportunități. Amplasamentul studiat are o poziție favorabilă atât din punct de vedere al circulației. Aspecte favorabile: proximitatea spațială față de infrastructura edilitară a orașului, accesul spre bd. Nicolae Titulescu dimensionat corespunzător, apropierea față de gara feroviara, ș.a.

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

- Strada Bd. Nicolae Titulescu, (cat III.3) cu acces direct la teren ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m).
- Strada Anton Pann (cat III.4) la Vest față de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m).
- Strada Caraiman, (cat III.5) la Est față de terenul ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 14.00m).



Profile extrase PUG al Mun Caracal în vigoare.

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

- Zona studiată nu are amenajate piste de bicicliști.
- Lipsesc amenajarea peisagistică în zonă, delimitarea cu spațiu verde ar putea fi îmbunătățită.

- Îmbunătățirea semnalizării străzilor și reglementarea locurilor de parcare în interiorul parcelei exclusiv.

IV. PROGNOZA CIRCULAȚIEI

1. Traficul generat de obiectiv

Pentru evaluarea condițiilor de circulație pe trama 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. Un sistem de transport în comun ar fi benefic orașului, iar poziția terenului este una favorabilă.

În analizele din cadrul studiului și a propunerii din PUZ, se ia în calcul un număr de 3 locuri de staționare pentru mijloacele de transport în comun, există posibilitate de extindere, și două locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități 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 bd. Nicolae Titulescu dar și secundar pentru angajați din str. Caraiman, ambele deservește parcela. Deschiderea parcelei care a generat PUZ la strada reprezintă cele două laturi ale parcelei. În partea desentată sunt prezentate două variante de circulație interioară, dacă se propun dimensionate corepunzător, pot suferi modificări în DTAC.

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.

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 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 pozitivă asupra tramei stradale din zonă și asupra orașului fiind parte dintr-un proiect mai mare de implementare a unui sistem de transport în comun pentru Municipiul Caracal. Poziția terenului este favorabilă investiției propuse. Mărirea profilului stradal este recomandată având în vedere documentațiile și studiile desfășurate și de autoritatea locală și propunerile acestora. Dacă se va decide acest lucru – mărirea profilului stradal se va întocmi o documentație specializată separată de proiectul de față. În partea desentată sunt prezentate două variante ale circulației în interiorul parcelei, la nivelul tramei stradale nu sunt necesare modificări specifice, se vor prevedea semnalistica corespunzătoare de intrare și ieșire din parcelă.

Intocmit,

Ing. Mihai Gabriel

arh. Ionescu Aurel-Lazar

arh. Tatiana Andrei

