

**STUDIU DE CIRCULAȚIE**  
**afereñt proiectului**

**P.U.Z. ȘI R.L.U. AFERENT PENTRU INVESTIȚIA "ADĂPOST  
DE CĂINI COMUNITARI ÎN MUNICIPIUL CARACAL"**

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. ȘI R.L.U. AFERENT PENTRU INVESTIȚIA "ADĂPOST DE CÂINI COMUNITARI ÎN MUNICIPIUL CARACAL"**

**la adresa: mun. Caracal, jud. Olt, CF: 58852**

- BENEFICIAR : U. A. T. MUNICIPIUL CARACAL
- PROIECTANTUL GENERAL : S.C ARHI STIL CONCEPT S.R.L.
- NR. PROIECT : 43
- DATA ELABORĂRII : 2025

### 2. Obiectul lucrării

Prezenta documentatie are ca obiect analiza circulației pietonale și auto din zona în care urmează să se realizeze INVESTIȚIA "ADĂPOST DE CÂINI COMUNITARI ÎN MUNICIPIUL CARACAL". Terenul care generează PUZ-ul și implicit prezentul studiu are o suprafață de 16.218,00 mp și este situat în partea sud-vestică a municipiului Caracal, cu deschidere spre drumul comunal DC147, în partea de est. Terenul este proprietate publică a Municipiului Caracal, liber de sarcini, neîmprejmuit, având categoria de folosință "curți-construcții", fiind situat în intravilan, conform Extrasului de carte funciară pentru informare nr. 58852/UAT Caracal.

Suprafața care face obiectul studiului relaționează bine cu localitatea din punct de vedere al accesibilității, mai puțin în ce privește cooperarea în domeniul edilitar (dispune doar de posibilitate de racordare la energie electrică), este înconjurat de terenuri extravilane astfel fiind potrivit pentru investiția propusă prin transformarea neajunsurilor în oportunități.

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

### 3. Surse de documentare

- ELABORARE P.U.Z. ȘI R.L.U. AFERENT PENTRU INVESTIȚIA "ADĂPOST DE CÂINI COMUNITARI ÎN MUNICIPIUL CARACAL"
- Certificat de urbanism 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 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 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 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 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 Dragășani, 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;

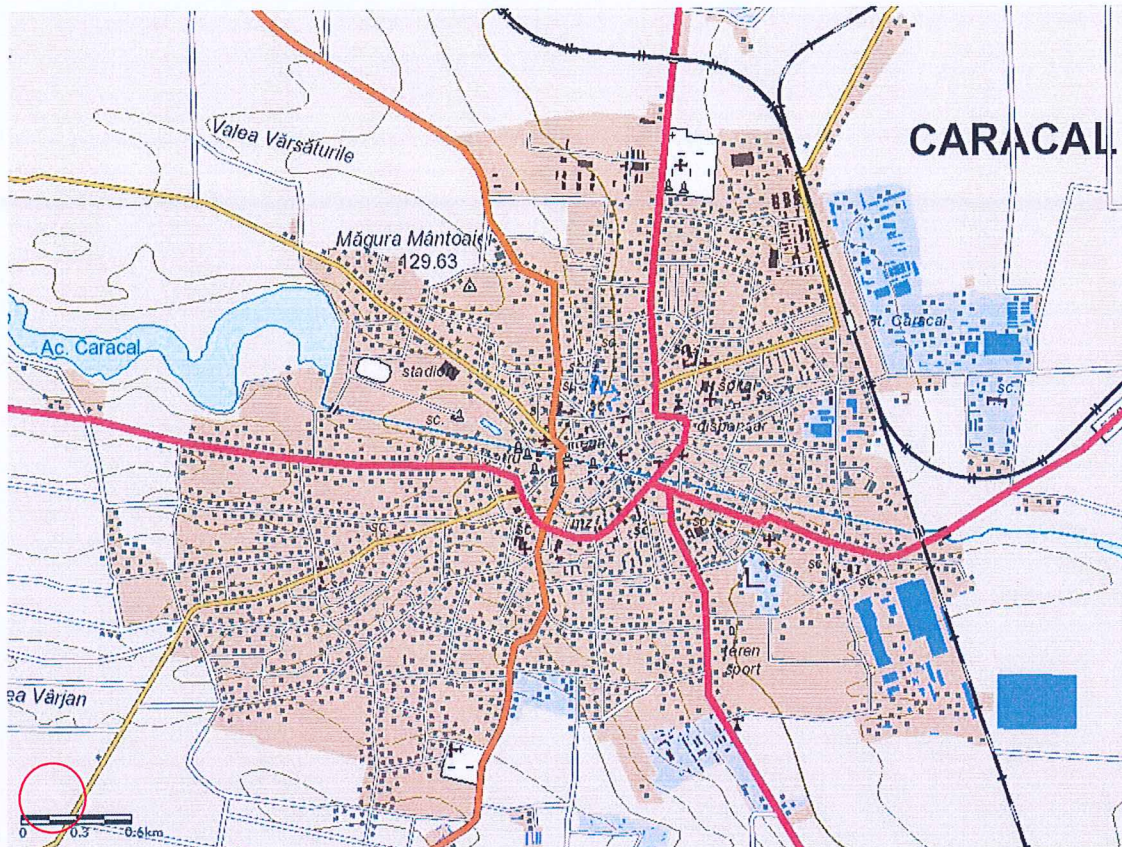


Fig. 1. Încadrare la nivelul mun. Caracal

În prezent pe terenul care a generat PUZ accesul auto și pietonal pe teren se realizează din drumul comunal DC147, în partea de est.

**Vecinătățile amplasamentului ce a generat PUZ-ul, terenul este înconjurat de terenuri extravilane și de circulație pe o latură, este un teren – satelit – al mun. Caracal dispus la distanța de peste 500m față de intravilanul orașului:**

- La NORD – Proprietate privată, extravilan, arabil, CF: 53986,
- La SUD – Proprietăți private extravilane, arabile, CF: 58839, CF: 58840
- La EST – drum comunal DC 174, din care se face accesul, Soseaua de Centura, CF: 51750.
- La VEST – Proprietăți private extravilane, arabile, CF: 52273, CF: 58835, CF: 58836, CF: 58837, CF: 58838

Terenul, în suprafață totală de 16.218,00 mp este proprietatea beneficiarului conform Extrasului de carte funciară pentru informare nr. 58852/UAT Caracal și are categoria de folosință "curți construcții", terenul este intravilan. Pe teren există construcții care nu interferează cu investiția propusă. Prin prezenta documentație se dorește reglementarea terenului pentru realizarea investiției - "Adăpost de câini comunitari în municipiul Caracal". Investiția se consideră oportună, astfel se analizează și se propun reglementări și criterii de construibilitate pentru inserarea investiției în țesutul construit existent pentru a aduce un plus de valoare atât orașului cât și la nivel județean.

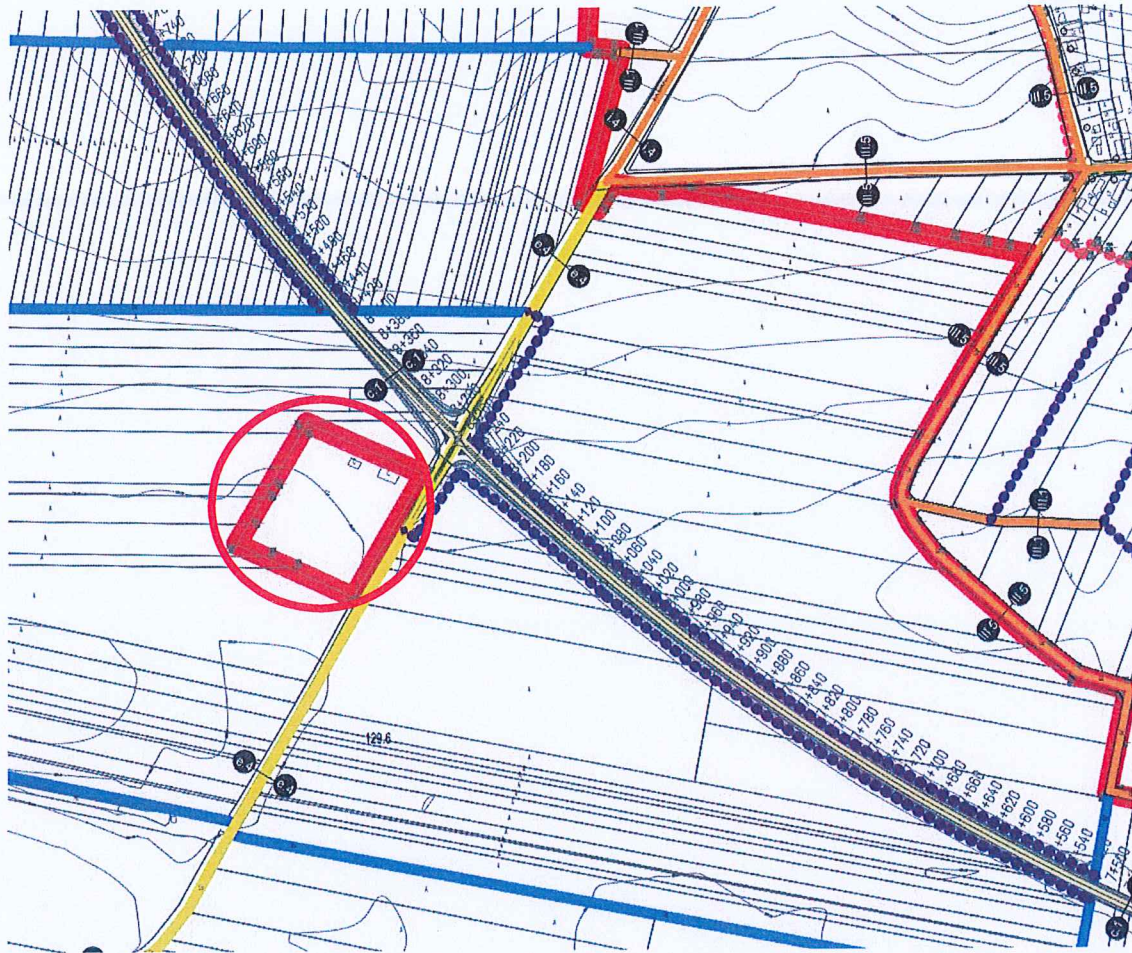


Fig. 2. Extras PUG, PL – 04. REGLEMENTARI URBANISTICE – CAI DE COMUNICATIE

## 2. Descrierea proiectului

Adăpostul pentru câini va fi conceput pentru a oferi condiții optime de adăpostire și îngrijire pentru animalele comunitare, fiind dotat cu spații special amenajate pentru găzduirea acestora. Pe lângă acestea, va include și un corp dedicat clinicii veterinare, unde se vor putea acorda îngrijiri medicale, tratamente și intervenții necesare animalelor aflate în adăpost. Acest corp va fi echipat cu facilități moderne pentru a asigura sănătatea și bunăstarea animalelor. În plus, având în vedere că zona nu dispune de rețea de canalizare, adăpostul va beneficia de o mini-stație de epurare, care va permite gestionarea eficientă a apelor uzate și va asigura condiții igienice corespunzătoare în incinta adăpostului. Astfel, întreaga infrastructură va fi adaptată pentru a respecta standardele de igienă, sănătate și protecție a mediului, având în vedere atât necesitățile animalelor, cât și impactul asupra comunității locale. Din primele aprecieri se dorește un adăpost pentru aproximativ 150 de animale.

### Circulația pietonală și auto

Zona din care face parte terenul studiat are acces la drumul comunal DC 147 de categoria e.4, aceasta fiind:

- Drumul comunal DC 147, cu acces direct la teren ce a generat P.U.Z. (având un profil existent general de 12.00m.

Circulația publică din zonă se desfășoară pe trama stradală existentă, cele aflate în proximitate sunt strazi de cat III, modernizate și giratoriu care face legătura cu centura Mun. Caracal – profil C.1, pe care traficul se desfășoară fără 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 Drumului comunal DC 147 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.

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 Planul Urbanistic Zonal (PUZ), conform Certificatului de Urbanism nr. 7 din 20.01.2025, este amplasat în zona funcțională IS 1 – Subzonă de echipamente publice în domeniul administrativ și financiar-bancar, conform reglementărilor urbanistice în vigoare.

Conform verificărilor, terenul nu se află în zona de protecție pentru monumente istorice și nu este grevat de sarcini sau restricții legale speciale.

Documentația PUZ are ca temă stabilirea criteriilor de construibilitate pentru terenul studiat, în vederea realizării unei investiții de interes public. Astfel, se propune instituirea unei subzone funcționale noi – IS 2-7, destinată obiectivului „Adăpost de câini comunitari în municipiul Caracal”.

Din punct de vedere urbanistic, pentru zona de studiu se propune menținerea prevederilor și indicatorilor urbanistici din PUG și RLU aferente Municipiului Caracal, în vigoare la data elaborării documentației.

Având în vedere funcțiunea propusă, terenul poate fi considerat o zonă cu potențial redus de generare a traficului intens, cu un impact localizat asupra rețelei rutiere existente. Totodată,

prin natura sa, obiectivul va atrage un flux de trafic specific (personal operativ, transport de animale, aprovizionare, vizite ocazionale), fără a reprezenta o sursă majoră de congestie sau atracție intensă pentru trafic general.

## **2. Caracteristicile tramei stradale existente**

Zona studiată beneficiază de acces direct la drumul comunal DC 147, arteră de categoria e.4, care constituie principala cale de acces rutier către terenul ce a generat documentația PUZ. Profilul transversal existent al DC 147 este de aproximativ 12,00 metri, ceea ce permite desfășurarea în condiții normale a traficului auto, inclusiv al celui de serviciu sau utilitar, specific funcțiunii propuse.

Circulația publică în zonă se realizează pe trama stradală existentă, care este compusă preponderent din străzi de categoria III, majoritatea fiind modernizate. Acestea asigură legături eficiente cu restul localității și cu infrastructura de rang superior.

În imediata proximitate a amplasamentului se află un sens giratoriu modern, care asigură conexiunea directă cu centura ocolitoare a municipiului Caracal, arteră încadrată la categoria C.1. Pe această cale, traficul se desfășoară în condiții bune, fără înregistrarea unor probleme majore de capacitate sau fluenta circulației.

Ansamblul infrastructurii rutiere existente oferă premise favorabile pentru funcționarea obiectivului propus, fără a impune intervenții semnificative asupra rețelei de drumuri din zonă.

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

Având în vedere poziționarea periferică a terenului ce face obiectul PUZ, precum și natura obiectivului propus – „Adăpost de câini comunitari în municipiul Caracal”, nu se impune realizarea unor amenajări dedicate pentru circulația pietonală sau ciclistă în cadrul amplasamentului ori în proximitatea imediată.

Accesul publicului general în zonă va fi limitat și ocazional, iar fluxul principal de persoane va fi reprezentat de personalul operativ, echipele de intervenție și vehiculele de transport animale, pentru care infrastructura existentă este adecvată.

Prin urmare, nu se justifică din punct de vedere tehnic și funcțional implementarea unor piste pentru bicicliști sau trotuare dedicate pietonilor, întrucât zona nu are un caracter urban activ și nu este inclusă într-un coridor de mobilitate nemotorizată.

În concluzie, circulația pietonală și ciclistă nu reprezintă un factor relevant pentru acest tip de investiție, iar infrastructura existentă este suficientă pentru necesitățile prevăzute.

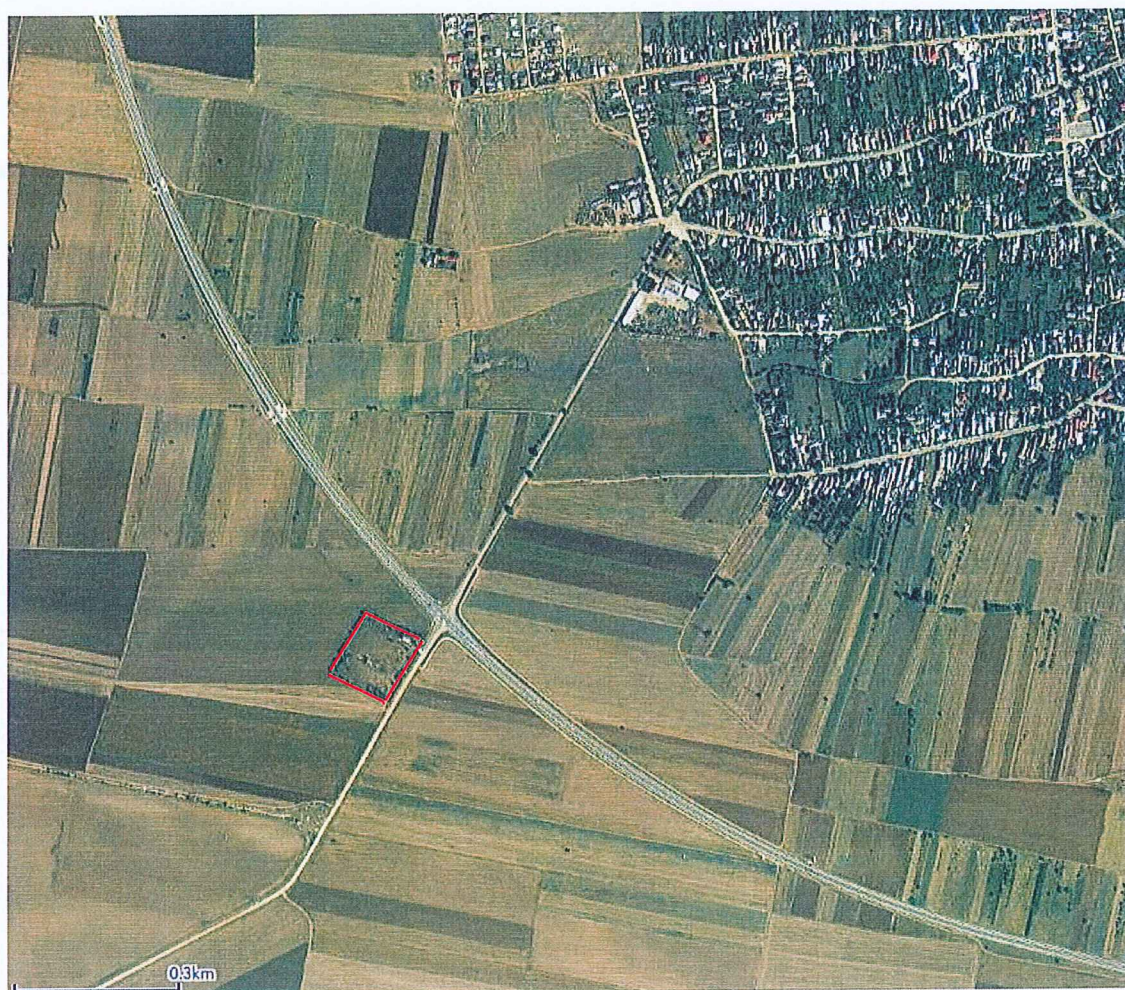


Fig. 3. Vedere aeriana teren care a generat PUZ

#### 4. Caracteristicile traficului existent

Zona în care se află amplasamentul analizat prezintă un nivel redus de trafic rutier, specific zonelor periferice, cu funcțiuni preponderent utilitare sau agricole. Accesul către terenul care face obiectul PUZ se realizează din drumul comunal DC 147, care preia în prezent un trafic local moderat, fără înregistrarea unor disfuncționalități sau blocaje.

Arterele rutiere din proximitate – străzi de categoria III, modernizate – susțin în mod adecvat traficul de deservire pentru activitățile din zonă, incluzând circulația de turism rural, gospodării individuale și traficul de serviciu. Sensul giratoriu aflat în apropiere asigură conexiunea cu centura municipiului Caracal (profil C.1), care preia fluxurile de tranzit, contribuind la degrevarea traficului din zona studiată.

În lipsa unor generatoare de trafic intens în zonă (centre comerciale, unități rezidențiale dense sau platforme industriale), circulația rutieră actuală se desfășoară fluid, fără întârzieri sau conflicte semnificative de trafic.

Totodată, zona nu este deservită de transport public în comun pe distanțe scurte, iar circulația pietonală și ciclistă este sporadică, nefiind identificată ca o componentă semnificativă a mobilității locale în acest perimetru.

În concluzie, caracterul slab polarizator al traficului existent, coroborat cu funcțiunea propusă, susține viabilitatea investiției fără a impune măsuri suplimentare de adaptare a infrastructurii rutiere actuale.

## 5. Disfuncționalități

În urma analizei traficului existent și a infrastructurii rutiere aferente zonei studiate, nu au fost identificate disfuncționalități majore în ceea ce privește circulația rutieră sau accesibilitatea perimetrului care a generat PUZ.

Trama stradală este funcțională, cu străzi de categoria III modernizate, iar drumul comunal DC 147, cu profil transversal de 12,00 m, asigură accesul facil și în condiții de siguranță. Legătura cu centura municipiului Caracal prin intermediul unui sens giratoriu eficient contribuie suplimentar la buna desfășurare a traficului local și de tranzit.

În zona analizată nu se înregistrează conflicte de circulație, ambuteiaje, intersecții problematice sau capacități depășite, iar fluxul redus de vehicule asociat funcțiunii propuse nu este de natură să genereze presiune suplimentară asupra rețelei existente.

Singurele aspecte care pot fi considerate limitări minore (dar nu disfuncționalități în sens tehnic) sunt:

- Lipsa transportului public local în proximitate (nejustificată însă de cerere);
- Absența infrastructurii pietonale sau cicliste dedicate – neimpusă prin natura obiectivului propus.

Prin urmare, se poate concluziona că nu există disfuncționalități actuale care să afecteze negativ accesibilitatea sau siguranța rutieră în zona analizată, iar investiția propusă poate fi integrată fără necesitatea unor măsuri corective semnificative.

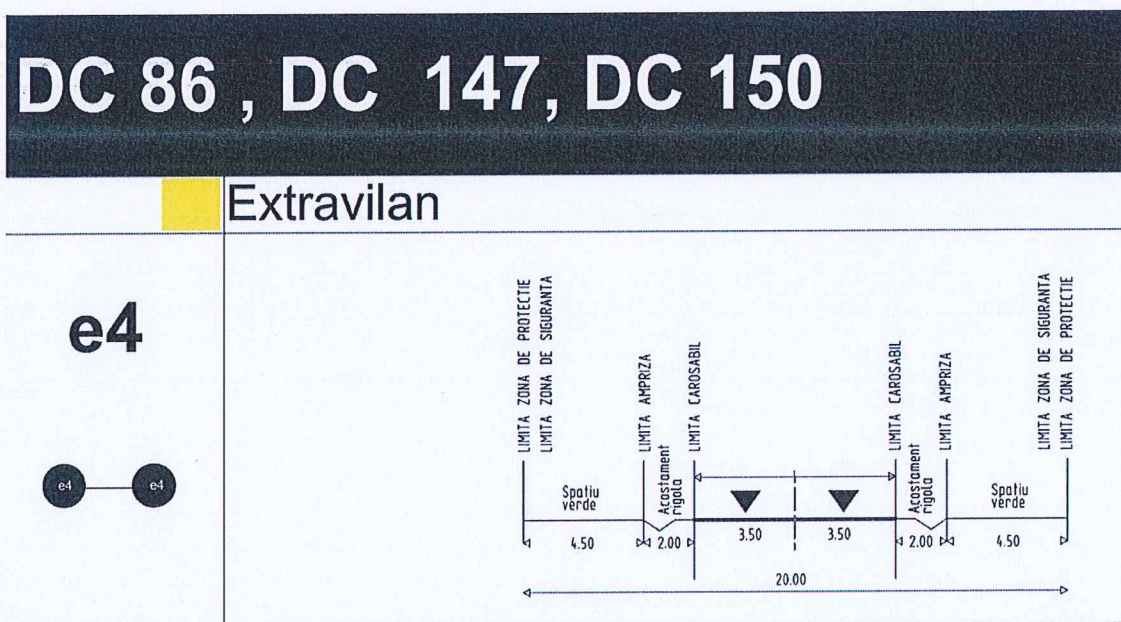


Fig. 4. Profil extras PUG al Mun Caracal in vigoare.

## IV. PROGNOZA CIRCULAȚIEI

### 1. Traficul generat de obiectiv

Obiectivul propus prin prezenta documentație PUZ – „Adăpost de câini comunitari în municipiul Caracal” – este o funcțiune specifică de interes public, cu un caracter utilitar și administrativ, ce nu atrage un flux semnificativ de persoane sau vehicule.

Traficul generat de acest tip de investiție este redus și predictibil, fiind alcătuit în principal din:

- Vehicule utilitare (transport animale, aprovizionare, intervenții veterinare);
- Autoturisme ale personalului angajat (1–2 schimburi/zi, în medie 5–10 vehicule);
- Vizite ocazionale ale cetățenilor sau voluntarilor (flux neconstant, redus);
- Vehicule de întreținere sau control periodic (administrativ, veterinar etc.).

Estimativ, în regim normal de funcționare, obiectivul poate genera:

- 10–15 vehicule/zi în medie (VMD – Valoare Medie Zilnică),
- cu un vârf estimat de 3–5 vehicule/oră în perioadele de activitate maximă (dimineața).

Această valoare este neglijabilă în raport cu capacitatea drumului comunal DC 147 și a străzilor adiacente, care sunt deja adaptate pentru trafic ușor și mediu. În plus, amplasamentul este conectat eficient la rețeaua rutieră prin sensul giratoriu ce face legătura cu centura municipiului Caracal (profil C.1), ceea ce permite dispersarea rapidă și eficientă a fluxurilor auto.

Prin urmare, traficul generat de obiectiv nu impune măsuri suplimentare de adaptare a infrastructurii rutiere existente, neavând un impact semnificativ asupra capacității sau siguranței circulației în zonă.

## 2. Accesul catre obiectiv

Accesul către terenul ce face obiectul PUZ – destinat realizării Adăpostului de câini comunitari în municipiul Caracal – se va realiza direct din drumul comunal DC 147, arteră rutieră de categoria e.4, care dispune de un profil transversal existent de aproximativ 12,00 metri.

Acest drum asigură condiții corespunzătoare pentru circulația vehiculelor utilitare, a personalului operativ și a vizitatorilor ocazionali, fără a necesita intervenții suplimentare pentru extindere sau modernizare în contextul obiectivului propus.

Punctul de acces principal va fi amplasat pe limita de proprietate adiacentă drumului DC 147, urmând a fi configurat corespunzător cu:

- Poartă de acces auto și pietonal;
- Zonă de întoarcere/staționare în interiorul amplasamentului;
- Vizibilitate corespunzătoare în ambele sensuri, conform reglementărilor de circulație (STAS 10144 și NP 051-2012).

Drumul DC 147 face legătura cu străzi de categoria III din zona urbană și, în continuare, cu centura ocolitoare a municipiului Caracal (profil C.1), prin intermediul unui sens giratoriu modern, care permite conectivitate rutieră eficientă în toate direcțiile, inclusiv către rețeaua județeană și națională.

În concluzie, accesul auto și pietonal către obiectiv este asigurat în condiții optime, fără a fi necesare modificări majore ale tramei stradale existente sau implementarea de soluții tehnice complexe.

## 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) IN 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	Bibidele 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. 6.

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

## V. CONCLUZII

În urma analizelor efectuate privind contextul urbanistic, traficul existent și impactul generat de investiție, se pot formula următoarele concluzii:

1. Amplasamentul analizat este deservit în mod corespunzător de drumul comunal DC 147 (categoria e.4), cu un profil transversal de 12,00 m, care asigură acces facil către rețeaua rutieră urbană și către centura municipiului Caracal (profil C.1), fără a înregistra disfuncționalități sau congestii.
2. Trama stradală existentă din zonă este compusă din străzi de categoria III modernizate, iar conexiunea cu rețeaua principală de circulație se realizează printr-un sens giratoriu funcțional, care permite dispersarea eficientă a fluxurilor auto.
3. Investiția propusă, având funcțiunea de adăpost pentru câini comunitari, generează un trafic redus și controlat, estimat la maximum 10–15 vehicule/zi, fără impact semnificativ asupra capacității drumurilor existente.

4. Accesul către obiectiv se va realiza în mod direct din DC 147, cu respectarea normelor tehnice privind siguranța rutieră și vizibilitatea la ieșire, fără a necesita lucrări suplimentare asupra infrastructurii publice.
5. Circulația pietonală și ciclistă nu este relevantă în această zonă, din cauza poziției periferice și a specificului funcțional, nefiind necesare amenajări dedicate.
6. Pe baza observațiilor din teren și a analizei contextului rutier, nu au fost identificate disfuncționalități care să afecteze desfășurarea normală a traficului sau care să impună măsuri compensatorii în infrastructura de transport.

Obiectivul propus se poate integra fără impact negativ asupra rețelei rutiere existente, accesul fiind asigurat corespunzător, iar traficul generat rămânând în limitele admisibile pentru categoria drumului de acces. Prin urmare, din punct de vedere al circulației, realizarea investiției este oportună și viabilă.

Intocmit,

**Ing. Mihai Gabriel**



**arh. Ionescu Aurel-Lazar**



**arh. Tatiana Andrei**