



REFERAT
privind aprobarea Studiului „Reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public”

Prin Contractul de prestări servicii nr. 147/28.11.2012, Municipiul Timișoara a achiziționat serviciul: „Studiu privind reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public” pentru zona centrală a Municipiului Timișoara adiacentă inelului I de circulație și delimitată de calea ferată (la Nord), canalul Bega (la Sud), str. Academician Dimitrie Gusti (la Est) și str. Jiul (la Vest).

Acest studiu a fost achiziționat ținându-se cont de următoarele:

- Data fiind structura radială și cu inele incomplete a rețelei stradale majore, presiunea traficului se concentrează asupra zonei centrale a orașului, orientându-se către inelul I de circulație, singurul inel (oarecum) complet. În consecință congestiile de circulație pe inelul I de circulație cât și pe accesele radiale au devenit cvasi-permanente.
- Viteza medie de circulație în zona centrală a scăzut până la valori de sub 10 Km/h, consumul de carburanți depășind cu mult valorile normale (valori măsurate de 15-19 litri/100 Km cu autoturisme pt. care fabricantul indică consum urban de 6-7 litri/100 Km).

Fața de situația de mai sus, perspectiva imediată și pe termen mediu prefigurează condiții de circulație considerabil înrăutățite pe următoarele considerente:

- Proiectul de reamenajare a zonei ”Cetate”, în sensul extinderii spațiilor pietonale, implică modificarea radicală a circulației rutiere pe axa Nord-Sud a municipiului. Astfel, ca urmare a întreruperii circulației motorizate prin str. Serg. Musat – V. Alecsandri – L. Blaga și în condițiile în care Inelul II de circulație nu este încă închis (la Vest și la Est) presiunea asupra inelului I de circulație va crește și mai mult.
- Ca urmare a realizării autostrăzii Nadlac-Arad-Lugoj- traficul de penetrație (raportat la Municipiul Timișoara) dinspre Vest, Nord și Est va crește semnificativ în următorii ani. Totodată, ca o consecință a modului în care municipiul Timișoara este racordat la aceasta Autostrada și în lipsa inelelor interioare de circulație IV și II traficul de penetrație din direcția Vest/Nord se orientează preponderent către Timișoara pe culoarul DJ 691 – Calea Sever Bocu - Bd. Antenelor – str. Popa Sapca – Inel I de circulație, fără să fie distribuit corespunzător și pe alte culoare de circulație.

În conformitate cu Contractul de prestări servicii nr. 147/28.11.2012, SC VELTONA SRL a realizat și predate municipalității „Studiul privind reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public”.

În funcție de structura rutieră existentă pe traseul inelului I, de prognozele traficului rutier, de soluțiile de optimizare ale liniilor de transport public și de încadrarea investiției în politicile de urbanizare a zonei centrale a municipiului, s-au întocmit 2 (două) variante de reamenajare și redimensionare a elementelor componente ale prospectelor stradale existente (parte carosabilă, trotuare, piste de cicliști, zone verzi, etc.).

Ambele variante studiate s-au întocmit funcție de următoarele principii generale:

- păstrarea pe cât posibil a dotărilor existente (parte carosabilă, trotuare, piste de cicliști, etc.);
- fluidizarea traficului, prin reamenajarea traseului cu o parte carosabilă de 10,50 m lățime (3 benzi de circulație) cu circulație într-un singur sens (traseul urmează a funcționa după principiul sensurilor giratorii);
- optimizarea traseelor liniilor de transport public și creșterea atractivității deplasărilor cu transportul public. Pe cât posibil pe întregul traseu al inelului o bandă de circulație (de regulă bandă marginală) este destinată numai transportului în comun;
- creșterea atractivității mersului pe jos și a deplasărilor cu biciclete prin lărgirea trotuarelor existente și amenajarea de piste pentru bicicliști;
- măsuri de fluidizare a traficului (rutier și transport public), de sporire a siguranței și a confortului deplasărilor;
- reamenajarea intersecțiilor dintre inelul I și arterele majore ce penetrează în acesta, astfel încât traficul major de pe inel să aibă prioritate și pe cât posibil numai relații de viraj dreapta cu arterele adiacente;
- optimizarea spațiului urban existent prin sporirea suprafețelor destinate pietonului, pistelor de biciclete și a dotărilor urbane care să revigoreze viața urbană de pe inel.

Cele 2 (doua) variante de baza elaborate, fiecare cu câte trei subvariante, conțin scenarii privind reorganizarea circulației generale cât și de reconfigurare a sistemului de linii transport public (cele de troleibuze și autobuze ce se orientează către zona centrală de pe 8 (opt) direcții radiale):

* **Varianta V1** prevede reorganizarea circulației generale de pe Inelul I, pe sens unic pe traseul existent, adică: P-ta. Marasti – str. Gh.Dima – str. Sf.Ioan/str.Paris – str. Republicii – P-ta. Regina Maria – B-dul. Ferdinand I. – B-dul. C.D. Loga – str. 20 Decembrie 1989 – B-dul.I.C.Bratianu – str. Hector – P-ta. I.I.C. Bratianu – str. Oituz – P-ta. Marasti.

* **Varianta V2** prevede reintregirea Inelului I de circulație prin realizarea unui pasaj subteran prin P-ta. Operei și organizarea circulației generale pe sens unic pe traseul: P-ta. Marasti – str. Gh.Dima – str. Sf.Ioan/str.Paris – pasaj subteran P-ta. Operei - B-dul.I.C.Bratianu – str. Hector – P-ta. I.I.C. Bratianu – str. Oituz – P-ta. Marasti.

Ambele variante studiate s-au întocmit în funcție de următoarele principii generale:

- păstrarea pe cât posibil a dotărilor existente (parte carosabilă, trotuare, piste de cicliști, etc.);
- fluidizarea traficului, prin reamenajarea traseului cu o parte carosabilă de 10,50 m lățime (3 benzi de circulație) cu circulație într-un singur sens (traseul urmează a funcționa după principiul sensurilor giratorii);
- optimizarea traseelor liniilor de transport public și creșterea atractivității deplasărilor cu transportul public. Pe cât posibil pe întregul traseu al inelului o bandă de circulație (de regulă bandă marginală) este destinată numai transportului în comun;
- creșterea atractivității mersului pe jos și a deplasărilor cu biciclete prin lărgirea trotuarelor existente și amenajarea de piste pentru bicicliști;
- măsuri de fluidizare a traficului (rutier și transport public), de sporire a siguranței și a confortului deplasărilor;
- reamenajarea intersecțiilor dintre inelul I și arterele majore ce penetrează în acesta, astfel încât traficul major de pe inel să aibă prioritate și pe cât posibil numai relații de viraj dreapta cu arterele adiacente;
- optimizarea spațiului urban existent prin sporirea suprafețelor destinate pietonului, pistelor de biciclete și a dotărilor urbane care să revigoreze viața urbană de pe inel.

Soluția de principiu propusă constă în reorganizarea circulației generale pe inelul I de circulație, pe sens unic, eliminând astfel (parțial) conflictele din principalele intersecții de pe Inelul I și în reconfigurarea sistemului de linii de transport public prin realizarea unui circuit pe Inelul I cu circulația reorganizată, astfel încât să crească semnificativ atractivitatea transportului public.

În vederea elaborării propunerilor ce vizează scopul urmărit, s-au parcurs următoarele faze:

- Elaborarea scenariilor conceptuale de reorganizare a circulației generale pe Inelul I și de reconfigurare (parțială) a sistemului de linii de transport public cu troleibuze și autobuze;

- Analize comparative de trafic între situația existentă și cele propuse (variantele de reorganizare propuse);
- Elaborarea scenariilor tehnico-economice prin care obiectivele proiectului pot fi atinse (proponeri de soluții pentru reproiectarea infrastructurii rutiere și cea aferentă transportului public);
- Evaluarea costului estimativ al investiției.

Comisia de circulație din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara, prin avizul cu nr. RE2013-001458/21.02.2013, a aprobat „Studiul privind reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public” – Varianta II, variantă care prevede reîntregirea Inelului I de circulație prin realizarea unui pasaj subteran prin Piața Operei și organizarea circulației generale pe sens unic pe traseul: Piața Mărășești - Str. Ghe. Dima - Str. Sf. Ioan/Str. Paris - pasaj subteran Piața Operei - Bv. I.C. Brătianu - Str. Hector - Piața I.C. Brătianu - Str. Oituz - Piața Mărășești, conform unui planulan de situație anexat.

Având în vedere cele prezentate propunem aprobarea Studiului privind reorganizarea circulației rutiere pe inelul I de circulație și reproiectarea infrastructurii rutiere și de transport public”.

VICEPRIMAR,
DAN DIACONU

DIRECTOR
CULIȚĂ CHIȘ

ȘEF SERVICIU,
ADRIAN COLOJOARĂ

CONSILIER,
NASTASIA MIRCEA

AVIZAT JURIDIC,