

9.5 Managementul traficului

În cadrul PMUD se propune extinderea sistemului integrat de management al traficului pentru prioritizarea transportului public și al pietonilor și biciclistilor pe alte artere ale municipiului, care nu au fost incluse în proiectul 2014-2020.

9.6 Zonele cu grad ridicat de complexitate

Reducerea capacității de circulație auto în zona centrală – Calea Mărășești – Bd. Nicolae Bălcescu (model Rambla) și Războieni

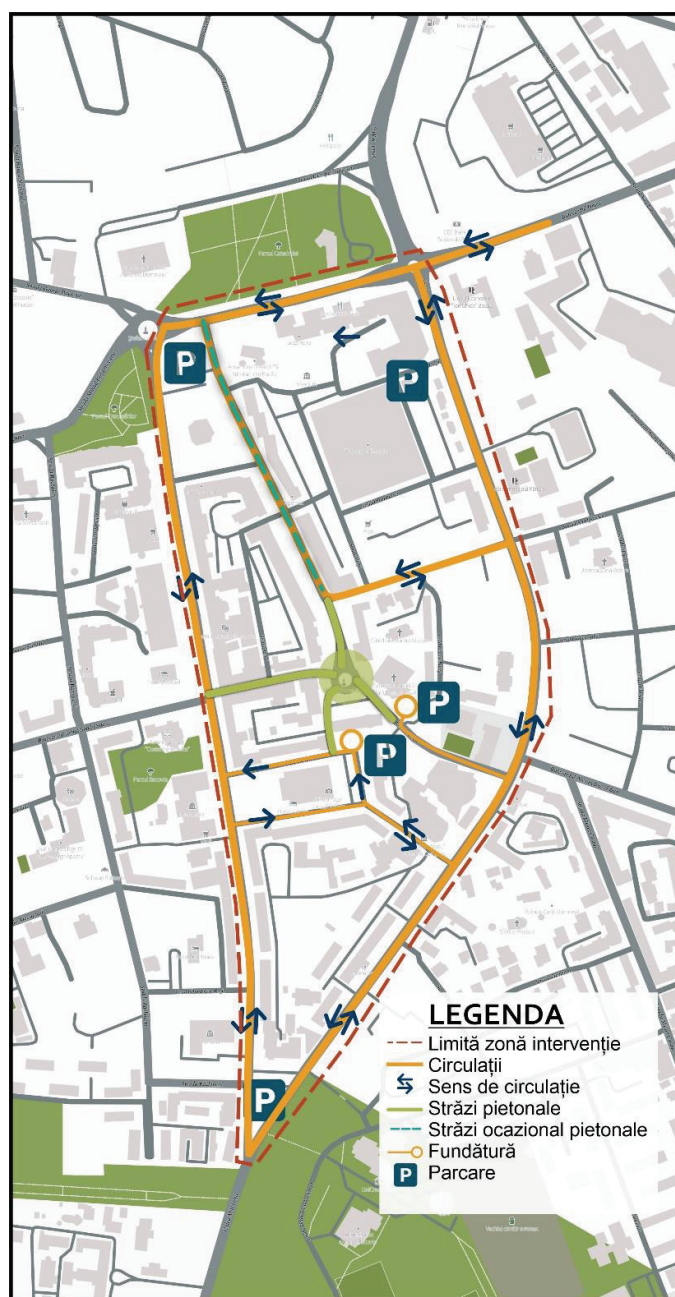
Proiectul propune reconfigurarea străzilor din limita de intervenție prin orientarea acestora către mijloacele de transport nemotorizate (velo și pietonale). Parcărilor la sol prezente pe străzile 9 Mai, Nicolae Bălcescu, Mihai Viteazul și Iulian Antonescu se vor reloca în parcările subterane noi propuse. Astfel, Spațiile eliberate vor fi folosite pentru lărgirea suprafeței pietonale și realizarea unor trasee nemotorizate.

Piața Revoluției va fi eliberată de trafic și se va propune un concurs de arhitectură pentru amenajarea spațiului public. Parcărilor din jurul pieței rămân accesibile dar vor funcționa ca spații de întoarcere.

Strada Mihai Viteazul va deveni temporar pietonală pe durata unor evenimente publice(culturale etc) pentru a crește cererea și acceptabilitatea pietonizării pe termen mediu.

Circulațiile secundare prezente în zona de intervenție vor deveni ocazional carosabile.

Se propune realizarea unui tronson pietonal în zona centrală, între Piața Revoluției și Calea Mărășești, în lungime totală de 450m, în scopul sporirii siguranței și confortului pietonilor. Strada comercială cu numeroase dotări de interes leagă două artere cu fluxuri pietonale majore. Se propune reorganizarea infrastructurii și a spațiilor verzi, extinderea și modernizarea sistemului de iluminat și a celui de supraveghere, a infrastructurilor edilitare, instalații de suprafață și subterane,



Figură 224 - Localizare proiect zona centrală

Sursa: Hartă realizată de consultant

modificări trasee rețele de apă, canalizare, electricitate și montarea de mobilier urban modern, cu design atractiv.

Intervențiile asupra acestei zone vor trebui corelate cu:

- Proiectul de introducere al tramvaiului pentru deservirea acestei zone, care presupune pietonizarea Căii Marasesti
- Proiectele de regenerare urbană din zonele de locuire colectivă din proximitatea amplasamentului, care ar presupune realizarea de parcuri subterane.

9.7 Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Implementarea unui proiect precum amplasarea de rasteluri de biciclete în Stațiile de transport în comun va facilita asigurarea intermodalității între diverse tipuri de transporturi. Viitoarele facilități vor susține un schimb modal direct și eficient și o mai bună accesibilitate spre interiorul orașului. De asemenea, ele trebuie asociate cu parcuri de biciclete sau sisteme de închirieri biciclete, odată ce acestea sunt implementate la scară urbană.

Același lucru este recomandat și pentru principalele stații de transport în comun existente, aflate în zone cu potențial comercial și pietonal deosebit, precum centrele de cartier sau arealul instituțiilor de larg interes public. Aceste puncte trebuie identificate și analizate, urmând a fi propuse noduri modale în care să se intersecteze mai multe moduri de transport, într-un manieră eficientă și care să faciliteze o trecere comodă de la unul la altul, în funcție de necesități.

Se vor lua în considerare probleme generate de siguranță în trafic, asigurarea unei accesibilități rapide și directe din toate părțile, mai ales în contextul relației cu vehiculele de transport în comun. Atunci când spațiul străzilor este modernizat, insulele de trafic și trecerile de pietoni vor fi analizate cu atenție: o orientare ușoară în zona stațiilor este un factor esențial care definește utilizabilitatea acestora. Stația și funcțiunile asociate trebuie și fie ușor de identificat și înconjurată de un mediu plăcut. Un aranjament urban clar și un acces fără praguri și bariere fizice sunt principii de design cruciale în acest sens. Ar trebui luată în considerare o abordare multisenzorială în vederea facilitării accesului fără bariere pentru utilizatorii cu deficiențe de vedere, de auz sau de deplasare. O înțelegere intuitivă a spațiului trebuie să fie dublată de un sistem de orientare, acest lucru fiind important în punctele intermodale majore, locuri în care se sugerează utilizarea diferitelor metode de semnalizare a direcțiilor. Pe termen scurt, Stațiile de transport public se vor echipa cu panouri digitale de informare care să indice timpul de așteptare până la următoarea deplasare sau alte posibile informații suplimentare, în funcție de context.

Pentru asigurarea terenului necesar implementării măsurilor infrastructurale (artere noi, lărgiri de artere existente, intersecții, etc.) este absolut necesară studierea posibilităților tehnice în cadrul unor planuri urbanistice zonale PUZ prin intermediul cărora se pot aduce modificări în tipul utilizării terenului, a delimitărilor exacte și pregătirea studiilor de fezabilitate ulterioare.

Proiectele propuse în acest domeniu sunt: