



Soluții pentru îmbunătățirea traficului în Cluj-Napoca

**Implementarea benzilor dedicate
transportului în comun**

Autor:

George Trif

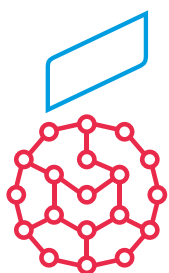
Contributor:

Adrian Dohotaru

Sursă:

Radu Mititean - Club Cicloturism Napoca

cluj.usr.ro fb.com/USRCluj



Monitorul de politici locale
USR Cluj

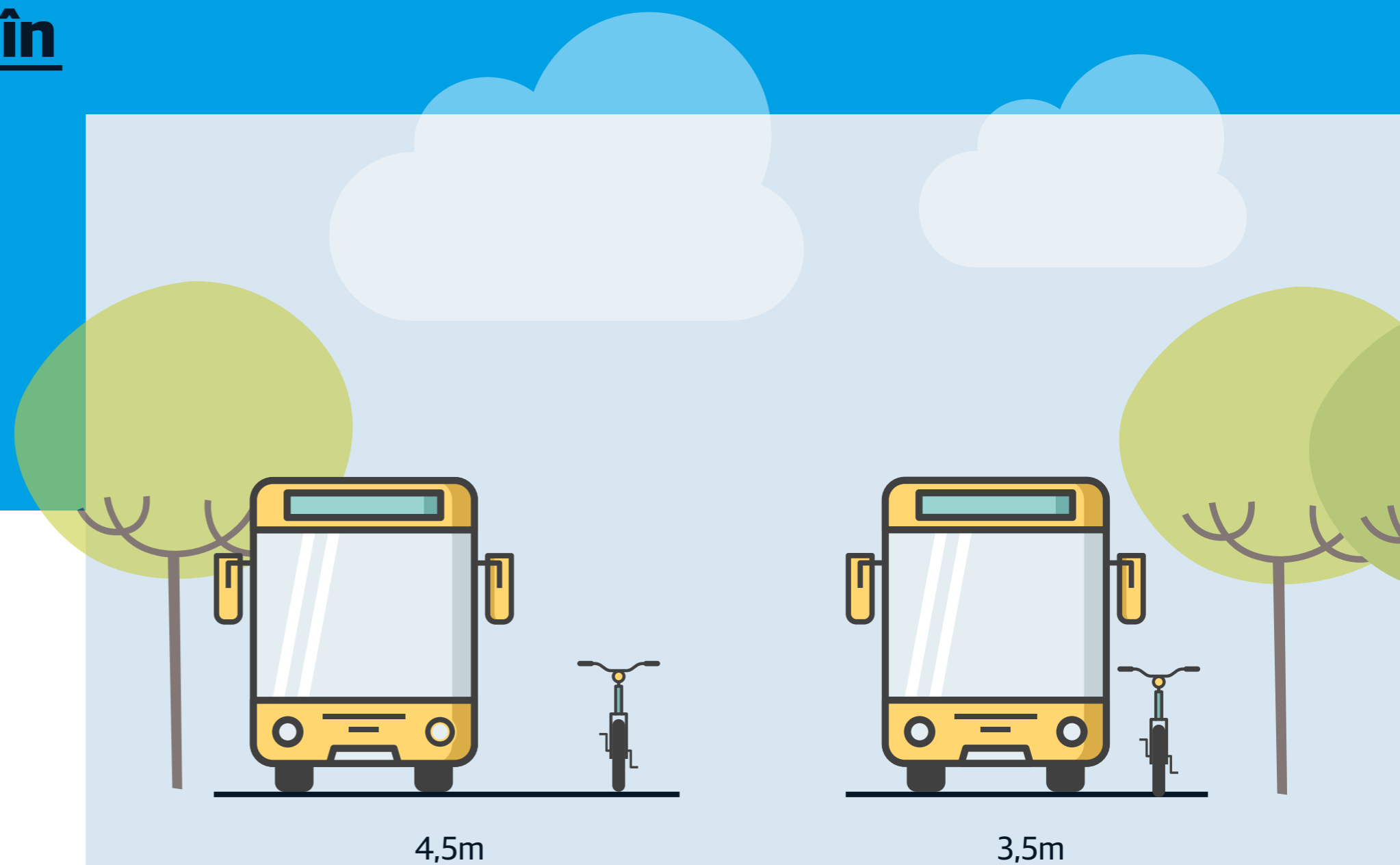
USR

Implementarea benzilor dedicate transportului în comun

Benzile dedicate transportului în comun există de ani buni în Cluj-Napoca, însă dezvoltarea rețelei existente în zona centrală pe direcția vest-est, în ciuda problemelor de trafic din ultimul deceniu, a fost uitată până în această vară. Autoritățile locale din Cluj-Napoca au reluat implementarea pe o distanță de 1,6 km într-un format care îngustează spațiul disponibil pentru pietoni și, deși sunt deschise traficului biciclist, sunt mult prea înguste pentru a fi adecvate acestui scop.

Traficul rutier a crescut cu 40% față de anul 2013, iar această creștere nu dă semne că se va opri prea curând. Orașul are nevoie de alternative de transport înspre și dinspre centru, iar implementarea benzilor de transport este una dintre cele care consolidează poziția transportului în comun ca una dintre acestea. Măsura este așteptată de mult timp de către toți cetățenii și ne bucurăm să vedem că se fac pași înspre adresarea problemelor de trafic. Subiectul nu este unul nou, ci a apărut în spațiul public ca o certitudine în urma studiului de trafic realizat în perioada 2005-2007, și a fost confirmat drept esențial în urma Planului de Mobilitate Urbană asumat de către administrație în 2015, însă discuții despre această nevoie au existat încă din anii

'90, cu toate că au fost ignorate de autorități. Având în vedere perioada îndelungată avută la dispoziție pentru planificare pare surprinzătoare graba cu care se ignoră recomandările specialiștilor formulate în cadrul dezbaterilor și studiilor din spațiul public în tot acest timp. Cluj-Napoca suferă din cauza traficului care crește proporționat cu dezvoltarea orașului din punct de vedere demografic, economic și social. În contextul actual, va fi doar o perioadă de timp până când infrastructura rutieră nou creată va fi saturată, ducând la noi blocaje. O lecție pe care o putem prelua de la alte orașe mult mai mari este că problema traficului nu a fost niciodată soluționată prin dezvoltarea infrastructurii destinată autovehiculelor.



4,5m

3,5m

Lățimea maximă rezultată în urma modificărilor recente a benzilor dedicate transportului în comun, de 3.5m, este insuficientă pentru a permite traficul autobuzelor și a bicicliștilor în siguranță

Normele în domeniu recomandă o lățime minimă de 4.5m pentru astfel de benzi dedicate.

Benzile dedicate transportului în comun și velo

În teorie, benzile dedicate transportului în comun și velo sunt un compromis între nevoia de a îmbunătăți calitatea transportului în comun, prin îmbunătățirea vitezei de deplasare, și nevoia de a suplini lipsa infrastructurii pentru bicicliști. Acest compromis poate fi un succes atunci când spațiul pus la dispoziție este suficient pentru a acomoda ambele tipuri de transport în siguranță.

În practică însă, lățimea acestor benzi va fi de maxim 3,5 m, mult sub lățimea recomandată de specialiști, de 4,5 m, în linie dreaptă, și 5 m în curbe, pentru a permite depășirea bicicliștilor în siguranță¹. În configurația actuală, traficul biciclist nu va putea funcționa în paralel cu transportul în comun, astfel încât este de așteptat scăderea vitezei de transport în comun. Mai

mult, administrația a anunțat deja că aceste benzi vor fi deschise în viitor și taximetrelor, astfel încât bicicliștii vor fi obligați să circule în condiții asemănătoare cu cele existente înaintea implementării benzilor, pe aceeași bandă cu autovehiculele, doar că acum spațiul de mișcare va fi chiar mai restrâns decât înainte datorită limitării prin stâlpi de demarcare. Aceste probleme ar fi putut fi preîntâmpinate prin organizarea dezbaterilor publice în etapa de planificare a proiectului, nu ulterior acesteia.

Este probabil ca în final efectul să fie opus celui sperat: descurajarea traficului biciclist întrucât spațiul insuficient nu oferă suficientă siguranță pentru toți participanții la trafic.

Benzile dedicate nu trebuie implementate în defavoarea pietonilor

Scopul acestor măsuri este încurajarea transportului în comun în dauna celui auto, însă, în practică, pentru implementarea acestui concept autoritățile au ales să facă mai mult loc autovehiculelor personale. Astfel, unele străzi au fost lărgite și a fost sacrificat spațiul destinat pietonilor. Lărgirea carosabilului a condus la desființarea unei piste de biciclete în Piața Unirii și retragerea pe trotuar.

În unele zone nu este clar unde se așteaptă autoritățile să se desfășoare traficul pietonal, odată ce acestea coboară din transportul în comun. Un bun exemplu este în Piața Cipariu, unde trotuarul va fi redus la doar 2.1 metri în dreptul trecerii de pietoni, într-o zonă de tranzit esențială pentru cartierul Gheorgheni și Andrei Mureșanu cu extensiile sale Bună ziua, Becaș și Sopor înspre Centru, dar și pe strada Memorandumului a avut loc o reducere asemănătoare a trotuarului.

În jurul Pieței Avram Iancu lățimea trotuarului a fost aproximativ înjumătățită, media acestuia situându-se în jurul valorii de 1 metru.

Regulamentul normativ din domeniu² cere o lățime minimă de 1 metru pentru un trotuar care deservește un flux de 800 pietoni/oră aflat lângă locuințe, 700 pietoni/oră în zone comerciale, și 600 pietoni/oră în zonele de parc. Aceste valori se dublează pentru un trotuar de 1,5 metri, iar lățimea maximă prevăzută, de 4 metri, este pentru un flux de 4000 pietoni/oră lângă locuințe, respectiv 3500 lângă magazine și 3000 în parc. Chiar și acest act normativ pare restrictiv pentru pietoni, având în vedere că la lățimea minimă două fotolii rulante nu încap în paralel pe trotuar, nici măcar două persoane în paralele fără să se strecoare. Așadar, cu noile modificări ale infrastructurii constatăm că ne-am îndepărtat și mai mult de respectarea acestui minim.

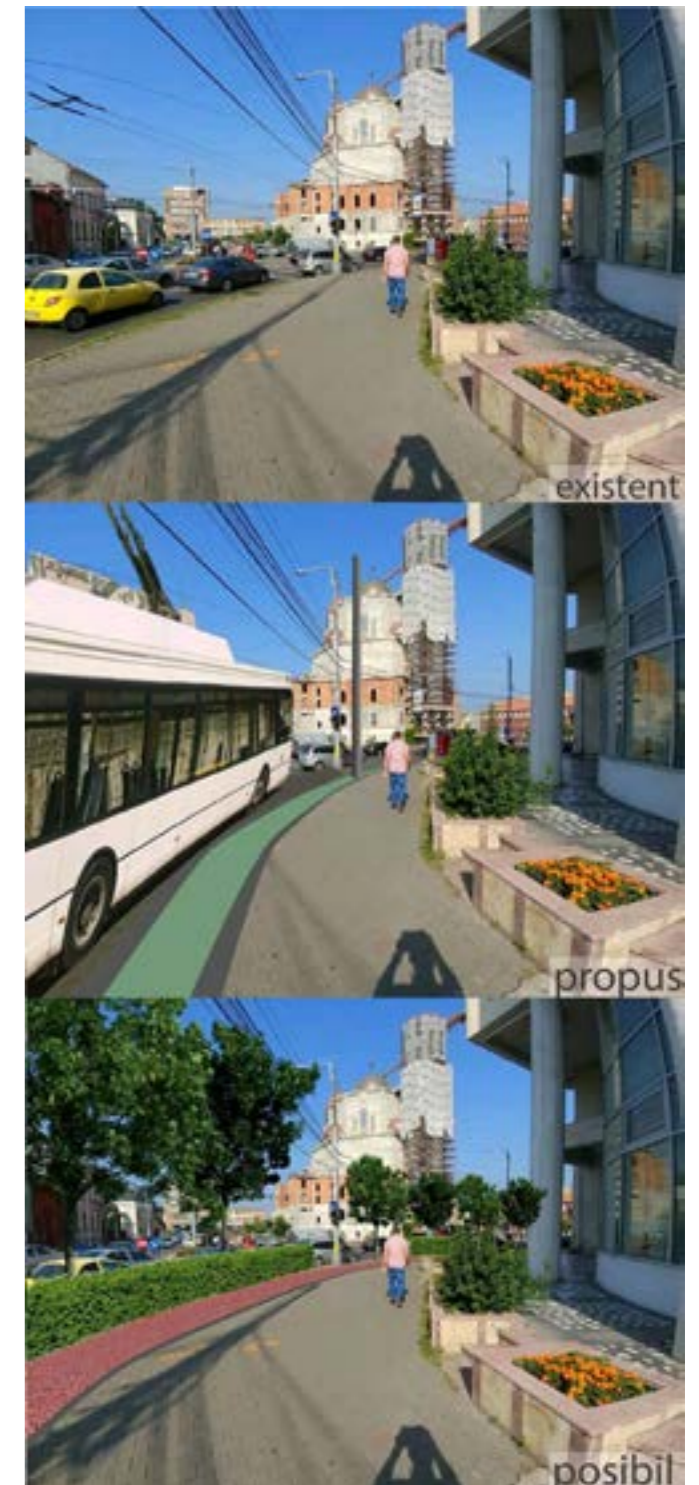
Măsuri complementare

Benzile dedicate transportului în comun sunt necesare pentru dezvoltarea unui sistem de transport durabil, dar nu sunt suficiente și trebuie cuplate cu măsuri care să încurajeze utilizarea acestora printr-o infrastructură nouă, dar și prin mesaje administrative și civice care prioritizează mobilitatea sustenabilă.

În primul rând, este nevoie de implementarea unor noduri de transfer, „Park & Ride”, în care cei care doresc să se deplaseze în oraș să poată parca autovehiculul pentru a continua călătoria cu mijloace de transport în comun. Având în vedere dificultatea cu care administrația implementează proiecte de noi construcții, considerăm că este necesară adoptarea unei soluții care să facă tranziția către un asemenea sistem. Astfel, este necesară inițierea negocierilor cu operatorii economici care administrează parcuri de mari dimensiuni în zone de tranzit limitrofe orașului pentru a obține alocarea a cel puțin 25% din locurile de parcare deja construite acestui proiect. Din acest proiect pilot pot face parte următoarele zone comerciale:

- în zona de vest: Vivo!, Cora, Lidl (Calea Baciului), Carrefour/Penny (Calea Florești);
- în zona de nord: Auchan;
- în zona de sud: Lidl (Bună Ziua),
- în zona de est: Selgros.

În acest proiect pot fi cooptate și zone administrate de autorități publice - Zona Gării sau spațiile disponibile în cadrul Aeroportului Internațional Avram Iancu. Având în vedere că aceste spații suportă un grad mic de încărcare în timpul programului de lucru al participanților la trafic, considerăm că există considerentele unui scenariu care să aducă beneficii pentru toți cei implicați. Astfel de spații sunt implementate încă din anii '60 în Marea Britanie, iar un exemplu de urmat este serviciul de Park & Ride al orașului Oxford, cu o populație de aproximativ 150000 de persoane, care



¹ The Florida Department of Transportation Research Center, A Summary of Design, Policies and Operational Characteristics for Shared Bicycle/Bus Lanes, disponibil la https://nacto.org/docs/usdg/summary_design_policies_and_operational_characteristics_bus_lanes_hillsman.pdf accesat în data de 16 august. http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/polis_smartcities_policy_paper_november_2015.pdf

² Ordinul 49 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane emis de către Ministerul Transporturilor., disponibil la <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliuDocument/14665>.

are la dispoziție peste 5000 de locuri de parcare în total. În Praga, funcționează peste 20 de asemenea parcări cu peste 5500 de locuri de parcare.

În al doilea rând, este necesară ajustarea serviciilor CTPCJ pentru a suporta rolul crescut în transportul urban. O asemenea ajustare trebuie să includă:

- reconfigurarea rutelor atât pentru a putea deservi aceste puncte de transfer, „Park & Ride”, cât și pentru a deservi zonele nou urbanizate ale orașului.
- Îmbunătățirea sistemului de ticketing electronic pentru a crește gradul de încredere pe care îl oferă, reducând incidentele care-l fac inoperabil.
- Îmbunătățirea standardelor de calitate privind mijloacele de transport în comun.
- Dezvoltarea unui plan multi-anual pentru a înlocui parcul auto existent, bazat pe consumul de combustibili fosili, cu autovehicule electrice, pregătind totodată tranziția către mijloace de transport în comun autonome.

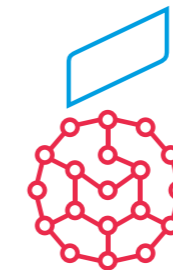
În al treilea rând, este necesară implementarea benzilor de transport în comun și pe alte trasee, precum strada Horea, Traian, Dacia, și extinderea celor existente în cadrul axei est-vest până în centrele cartierelor mari sau chiar Florești, pentru că o bună parte din traseele acestor mijloace de transport se întinde și în cartiere, nu doar în centru. În unele cazuri implemen-

țarea ar fi mai complexă, dar beneficiem de suficiente date din trafic pentru a găsi o soluție adecvată.

În al patrulea rând, este nevoie de creșterea parcului auto astfel încât să poată face față aflului de călători la orele de vârf. Creșterea vitezei transportului în comun nu este suficientă pentru a elibera autovehiculele necesare întrucât mare parte din volumul de transport disponibil este ocupat încă din primele stații. Astfel, benzile de transport dedicate adresează doar problema vitezei călătoriei, nu și scăderea intervalului de plecare din garaje a autovehiculelor, care trebuie reglată prin reevaluarea orarelor de călătorie.

Cluj-Napoca este un oraș suficient de extins și de încheat cât să poată asigura un transport în comun eficient și o infrastructură velo corespunzătoare, dar este nevoie de corelarea măsurilor luate pentru decongestionarea traficului cu cele necesare dezvoltării durabile și creșterea calității vieții. Mai mult, transportul în comun trebuie corelat cu o politică mai consistentă de dezvoltare a orașului care să se asigure că transportul în comun rămâne o alternativă pentru toți viitorii locuitori ai noile imobile construite, punând capăt practicilor actuale de autorizare a șantierelor izolate.

Mulțumim



Monitorul de politici locale

USR Cluj