

MEMORIU DE CIRCULATIE ZONA PENINSULA - CONSTANTA

SITUATIA EXISTENTA

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Constanța trebuie să asigure accesul facil și fluent dinspre București (DN 3A, DN 3, DN 2A) și de la Aeroportul Kogălniceanu (DN 2A) către centrul orașului și către viitorul port de călători, precum și legătura către Mamaia și spre Eforie și Mangalia (DN39).

În imediata vecinătate sau în apropierea zonei studiate converg principalele artere de circulație care prelungesc în oraș drumurile de acces dinspre București prin Fetești, Călărași (bd. Brătianu), respectiv Hârșova (bd. Tomis), Tulcea (bd. Tomis, bd. Mamaia) și Mangalia (bd. 1 Mai, bd. Republicii). Legătura cu trama majoră a orașului se face în prezent prin intermediul bd. Tomis și în continuare str. Traian și str. Mircea cel Bătrân care în Peninsulă funcționează ca artere cu sens unic (str. Traian spre Peninsulă, str. Mircea cel Bătrân spre oraș).

Trama stradală se așează pe curbele de nivel deși există intenții de geometrizare.

O parte importantă a traficului dintre oraș și port trece în prezent prin Peninsulă generând o serie de disfuncționalități.

Străzile sunt înguste și preiau curbele de nivel ale terenului, unele dintre ele având traseu descendent spre faleză și perspective deschise spre mare (A. Karatzali, Vântului, Callatis, Sulmona). Odata cu amenajarea zonei de versant se propune legarea acestor capete dispre mare printr-un pietonal de cornisa.

Arterele pe care se desfășoară principalele **fluxuri auto** sunt bd. Tomis, str. Traian, str. Arhiepiscopiei, str. R. Opreanu, str. Mircea cel Bătrân, bd. Ferdinand.

Legătura cu zonei cu portul comercial se face prin porțile 1 (auto și pietonal), 2 (pietonal) și 3 (auto și pietonal). Alte puncte de legătură port – oraș sunt porțile 4, 5 (auto și pietonal) și 6 (auto, pietonal și c.f.). Legătura cu plaja și portul de agrement se face prin prelungirea str. R. Opreanu. Astfel, o parte importantă a traficului dintre oraș și port, respectiv oraș și plajă se face prin Peninsulă.

În general starea tehnică a străzilor este proastă.

Traficul staționar este intens și dezorganizat afectând fluența circulației. Cea mai mare parte dintre parcajele amenajate în afara circulațiilor carosabile sunt situate pe terenuri virane în cadrul unor insule destructurate, asigurând sub 30% din necesarul de parcaje pentru locuitorii din zonă.

Fluxul major pietonal se desfășoară pe direcția nord-vest sud-est de-a lungul bd. Tomis, str. Mircea cel Bătrân, str. N. Titulescu, str. Revoluția din 22 Decembrie. O parte din bd. Tomis (între hotelul Tineretului și Piața Ovidiu) și promenada dintre poarta 1 și portul de agrement sunt închise circulației auto. De-a lungul falezii de nord există trei puncte de legătură pietonală cu plaja Modern și portul Tomis. Lipsa unei rețele pietonale segregate de cea auto și discontinuitatea unor trasee pietonale existente duce la conflicte între circulația pietonală și cea auto. De exemplu Piața Ovidiu – deși un spațiu reprezentativ, care ar putea genera animație urbană – din cauza afectării sale pentru circulația auto și pentru traficul staționar precum și din cauza lipsei unor amenajări minimale este improprie, în momentul de față, folosinței pietonale.

Lipsa unui sistem coerent de circulații (auto și pietonale) atât la nivelul zonei cât și în relație cu zonele învecinate face dificilă legătura între zone importante ale orașului și descurajează animația pietonală

Traficul pietonal mai important este generat în principal de artera comercială bd. Tomis, dar și de promenada pe faleză din zona Cazinoului.

PROPUNERI

Dezvoltarea sistemului de circulații, așa cum este prevăzută prin P.U.Z., se poate face etapizat și are drept scop asigurarea fluenței circulației și a unor legături directe între oraș, Peninsula, portul Tomis și plaja Modern, permițând în același timp redarea unor spații cheie din Peninsula (Piața Ovidiu, arterele comerciale etc.) circulației pietonale.

Prin propunerile de organizare a căilor de comunicație s-a urmărit constituirea unui sistem de circulații coerent care să asigure legăturile intra- și interzonale. Pentru aceasta se propune:

- modernizarea și echiparea drumurilor;
- crearea unei rețele de străzi pietonale în interiorul Peninsulei complementară cu circulația auto (sistem pieptăn) urmărindu-se segregarea circulației auto de cea pietonală permițându-se accesul pentru aprovizionarea numai între anumite ore;
- punerea în valoare a elementelor naturale prin constituirea unor circuite pietonale pe faleză și pe cornișă;
- crearea unui sistem de parcuri (subterane și de suprafață) atât în zonele limitrofe Peninsulei cât și pe aleile ocazional carosabile (pentru riverani și pentru vizitatori);
- crearea unei noi legături auto cu orașul prin subtraversarea Peninsulei în zona Pieței Ovidiu având drept rezultat crearea unor legături mai bune cu centrele de interes urbane – centrul politico-administrativ, centrul comercial, zona de loisir, portul de agrement, viitorul port de călători și pol terțiar (în zona portului vechi) și eliminarea circulației de tranzit prin segregarea circulației pentru port de cea pentru Peninsula.

Pasajul va avea cele două capete în Bdul Marinarilor, respectiv noua Sosea a Falezii aflată la nivelul taluzului inferior, deci destul de jos fata de restul terenului. Același lucru se întâmplă și la capatul opus, unde, după intersecția cu str. V. Canarache terenul coboară până la intersecția cu Bdul Marinarilor.

Din punct de vedere al profilului transversal, pasajul va avea câte o bandă pe sens, deci 7,0 m, cu trotuar de 1,5m pe ambele laturi.

Marele avantaj al creării acestui tunel este că se va scurtcircuita relația dintre zona portului și implicit a viitoarei sosele a falezei - cu Bdul Marinarilor care, la rândul lui face legătura cu restul orașului (strategia pe termen scurt).

Pe termen lung este prevăzută deschiderea portului către oraș și înglobarea acestuia, lucru ce va necesita o bună comunicare cu restul zonei și integrarea în circulația existentă prin crearea unei artere ce va deservi zona portuară și care se va continua, opțional, cu pasajul subteran.

În momentul construirii Soselei de Faleză aceasta se va intersecta cu strada cu pasajul printr-o giratie dimensionată astfel încât să poată prelua și traficul generat de viitoarea dezvoltare a portului. Pentru Soseaua de Faleză se propun câte o bandă pe sens, spațiu verde de 1,5m și trotuar de 2,0m, pe ambele laturi, ajungându-se la un profil de 14,0m.

Existența pasajului subteran va ajuta de asemenea la conturarea spațiului pietonal în zona Pieței Ovidiu, împreună cu măsurile de deviere a traficului pe străzi ocolitoare cu sens unic, ajungându-se ca în final pietonalul să se extindă prin închiderea mai multor străzi.

Etapizarea propusă are drept scop eliminarea circulației de tranzit și redarea unor spații semnificative din Peninsulă pentru circulația pietonală în cât mai scurt timp, în condițiile asigurării unor legături fluente cu celelalte zone:

➤ **etapa 1 (imediată):**

- eliminarea traficului de tranzit către port prin închiderea pentru autovehicule a străzii de acces dinspre Peninsulă la Poarta 1
- crearea unui circuit cu sens unic pe străzile Vasile Canarache, Arhiepiscopiei, Regina Elisabeta, Remus Opreanu, Revoluția din 22 decembrie, Marcus Aurelius, Dimitrie Cantemir, Mircea cel Bătrân prin care să se asigure legătura cu orașul și, în același timp, eliminarea traficului auto ce traversează Piața Ovidiu (deviat prin colțurile de sud-est și, respectiv, nord-est ale pieței)
- instituirea unui statut de alei carosabile pe celelalte străzi din Peninsulă și realizarea pe acestea a unor denivelări pentru reducerea vitezei și descurajarea circulației auto;

➤ **etapa 2 (termen mediu):**

- prelungirea drumului de două fire de acces pe plajă de-a lungul taluzului și realizarea legăturii lui cu bd. Mamaia
- închiderea pentru circulația auto a străzilor Traian (deci și străzile dintre aceasta și bd. Tomis – actualmente pietonal), Revoluția din 22 decembrie (până la intersecția cu str. Remus Opreanu)
- din punctul de vedere al traficului auto străzile Mircea cel Bătrân (până la intersecția cu bd. Ferdinand), Traian (din dreptul Cercului Militar până la intersecția cu bd. Marinarilor și, respectiv str. Traian care bordează scuarul Prefecturii), bd. Tomis (de la intersecția cu bd. Ferdinand la intersecția cu str. Traian) devin străzi de importanță locală;

➤ **etapa 3 (termen lung):**

- redeschiderea străzii de acces dinspre Peninsulă la Poarta 1 va conduce traficul de legătură cu orașul pe perimetrul Peninsulei (bd. Marinarilor, bd. Regina Elisabeta, str. Remus Opreanu, noul drum de legătură cu bd. Mamaia)
- str. Arhiepiscopiei devine pietonală conturându-se astfel axul pietonal major propus în Schița de Strategie
- completarea pietonalului de cornișă pentru a deveni un traseu continuu și amenajarea de belvederi;

➤ **etapa finală:**

- deschiderea tunelului pe sub Piața Ovidiu, realizarea străpungerii în continuarea bd. I. G. Duca până la nivelul platformei potului comercial, lărgirea drumului de-a lungul taluzului la 4 fire
- realizarea unui sistem de acces auto controlat (bariere) în Peninsulă cu puncte de trecere distribuite astfel:
 - din str. Mircea cel Bătrân la intersecțiile cu str. Dragoș Vodă și Aristide Karatzali
 - din str. Vasile Canarache la intersecția cu str. Sulmona
 - din str. Ovidiu la intersecția cu str. Dr. Cantacuzino
 - din str. Remus Opreanu la intersecția cu str. Revoluția din 22 decembrie
 - toate celelalte intersecții de pe străzile menționate sunt închise circulației auto
 - în afară de străzile cu bariere menționate accesul auto în Peninsulă este permis pe bd. Tomis (până la intersecția cu str. Traian), bd. Regina Elisabeta (până la intersecția cu str. Revoluția din 22 decembrie) și str. Traian (până la Judecătoria); de asemenea intersecțiile de pe aceste străzi sunt închise circulației auto
- legătura cu trama majoră a orașului se face prin străzile de acces menționate către bd. Ferdinand, drumul nou propus, bd. Marinarilor și, mai departe spre gară, str. Traian, str. Mihai Viteazu și drumul existent (cu unele corecții de traseu și completări) la baza taluzului prin portul comercial
- celelalte străzi din Peninsulă devin pietonale ocazional carosabile (aprovizionare, urgențe etc.).

În afara organizării circulației, calitatea spațiilor publice neconstruite (piețe, scuaruri, pietonale) trebuie asigurată prin acțiuni de reamenajare a spațiilor verzi, îmbunătățirea iluminatului public, refacerea îmbrăcăminții străzilor transformate în pietonale, dotarea cu mobilier urban, acțiuni de salubritate și întreținere permanentă.

Intocmit,

Urb. Ana-Maria Hutu

