

-  A JÓK.
-  DIE GUTEN.
-  KOLA LAČSE.
-  CEI BUNI.



# Pietonalizarea Centrului Istoric și Fluidizarea Traficului







 **A JÓK.**  
 **DIE GUTEN.**  
 **KOLA LAČSE.**  
 **CEI BUNI.**



Reducerea traficului auto devine din ce în ce mai mult etalonul dezvoltării sustenabile a orașelor, metoda principală de fluidizare a traficului și obiectivul fundamental al comunităților conștiente față de mediu. În special orașele mari din Europa au luat măsuri, care reduc semnificativ sau elimină complet traficul auto din zona centrală.

După ce administrația locală din Madrid a interzis traficul auto în centrul orașului, guvernul spaniol intenționează să interzică traficul auto în alte 100 de orașe. Un nou sondaj sugerează un sprijin larg din partea populației în întreaga țară, în medie 63% dintre respondenți sunt de acord cu o limitare severă. Această măsură ar interzice traficul auto în zonele centrale a 138 de orașe, cu excepția vehiculelor cu emisii zero.

Paris s-a alăturat în 2017 grupării numite “100 Resilient Cities”, în consecință câteva benzi auto de pe arterele majore au fost înlocuite cu spații verzi, care au devenit, sau vor deveni spații plantate cu 20.000 de arbori în total. Orașul vrea să devină “carbon neutru” și alimentat în întregime de energie regenerabilă până în 2050. Malurile râului Sena, propuse pentru pietonalizare prima dată în 2015, rămân în continuare oazele traficului nemotorizat în ciuda procesului intentat împotriva măsurilor de interzicere a traficului auto, pe care Primăria Paris l-a câștigat.

Orașul mai apropiat ca populație de Târgu Mureș, care a redus semnificativ traficul motorizat este Pontevedra. Orașelul din Spania cu doar 80.000 de locuitori a înlocuit zgomotul mașinilor cu sunetul vocilor umane, ciripitul păsărilor și ciocnirea lingurițelor cu ceștile de cafea. După câștigarea fotoliului de primar, Miguel Anxo Fernández Lores a pietonalizat 300.000 de metri pătrați din centrul medieval într-o lună, a desființat locurile de parcare de pe străzi, a creat 1.686 de locuri noi la periferie, a redus limita de viteză în zonele exterioare la 30 km/oră, astfel, în ciuda faptului că populația orașelor din zonă scade, a atras 12.000 de noi locuitori. “We've haven't undertaken grand projects. We've done what was within our grasp.” - Spune Lores, primarul orașului.

\*extras din PHCL inițiat de Tatár Lehel





 **A JÓK.**  
 **DIE GUTEN.**  
 **KOLA LAČSE.**  
 **CEI BUNI.**

  
**POL**  
PARTIDUL OAMENILOR LIBERI  
SZABAD EMBEREK PÁRTJA  
PARTEI DER FREIEN MENSCHEN

## Pietonalizarea centrului istoric

Găsiți în slideul următor propunerea POL pentru pietonalizarea parțială a centrului istoric, cu acces numai pentru autobuze, locatari și autovehiculele care ne asigură ordine, sănătate și siguranță.

Cu acest pas către a deveni un oraș mai curat, în care nu mașina are prioritate, vor fi multe efecte pozitive, pe lângă faptul că orașul ar urmări exemplul orașelor din occident.

Unul dintre aceste motive ar fi încurajarea antreprenoriatului din zona centrală a orașului, cum, după exemplul zonei Platoului, oamenii sunt atrași de zonele pietonale amenajate și întreținute, vor veni investitori, antreprenori din zona restaurantelor și a diverselor zone de amuzament.

Un alt beneficiu ar fi reducerea poluării din zona centrală a orașului și reducerea zgomotului produs de mașini. După achiziționarea autobuzelor hibride și electrice, tot zgomotul din centru ar fi generat de râsetul copiilor și ciripitul păsărilor.

Pe lângă acestea noul model ar fi benefic și pentru autovehiculele care se grăbesc la o intervenție urgentă, pentru că nu ar fi încurcate de traficul din zona centrală. Ar încuraja enorm și cetățenii, și turiștii să folosească transportul în comun (ecologic îndată ce vor fi livrate noile autobuze), deoarece ajung mai repede în centrul orașului sau, pe de altă parte, traversează centrul orașului mai rapid.

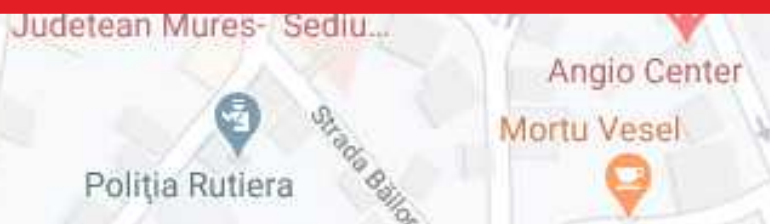
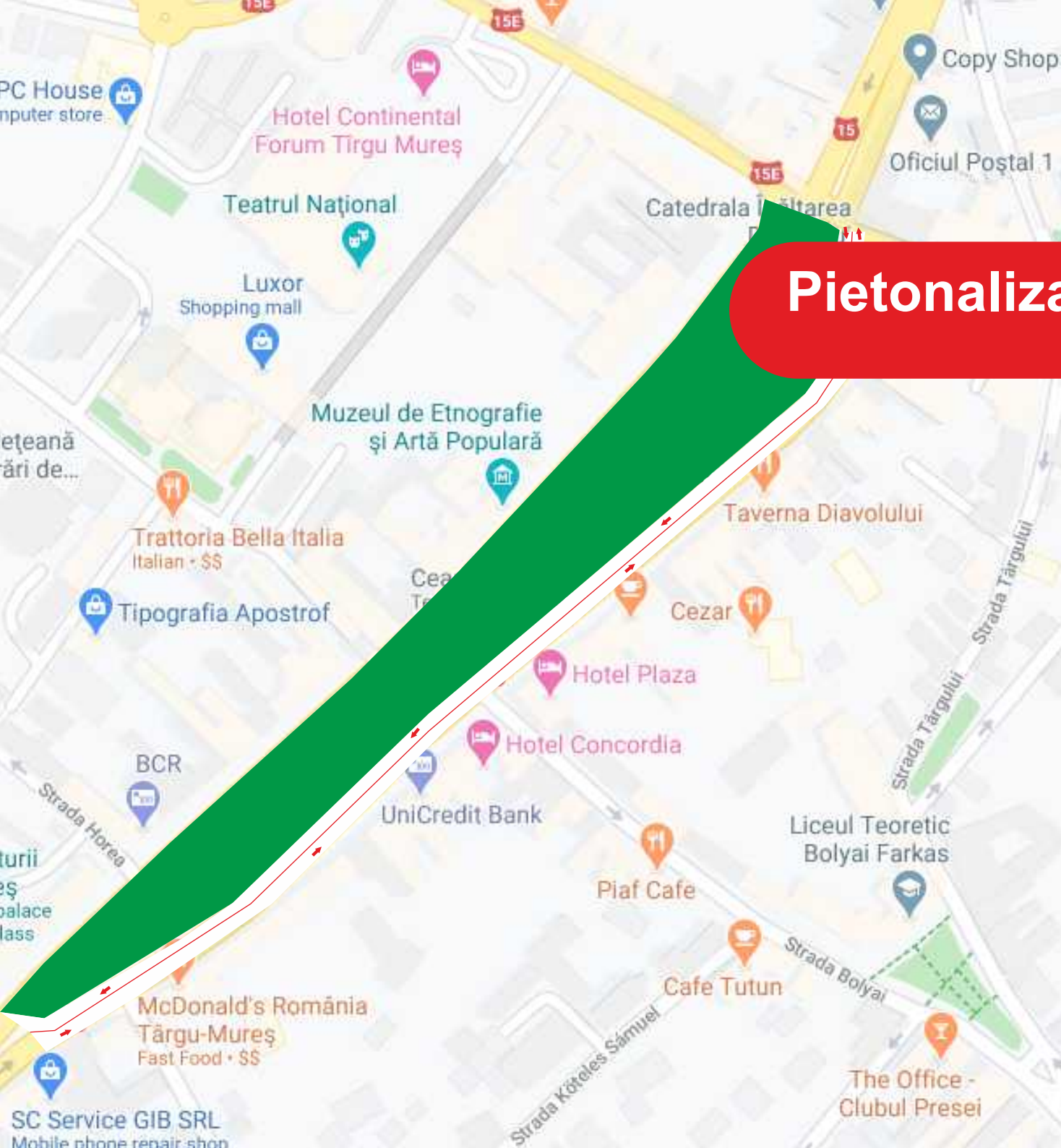


-  A JÓK.
-  DIE GUTEN.
-  KOLA LAČSE.
-  CEI BUNI.





# Pietonalizarea centrului istoric

## Varianta proiect "My City"



Această variantă a câștigat concursul de proiecte "My city". Dat fiind faptul că actuala conducere a primăriei nu l-a implementat, este o variantă de lucru ușor de realizat.



-  zonă pietonală
-  schimbări

# Pietonalizarea centrului istoric

## Varianta 2

Această schimbare a fost realizată cu un program de simulare a traficului auto (SUMO), din care rezultă că nu va avea efect negativ asupra traficului, ba, mai mult, va ajuta autobuzele, mașinile de ambulață, pompieri și poliție să ajungă la destinație mai repede.

Fiind conștienți de faptul că viața bate filmul câteodată, propunem ca după studiile de oportunitate, fezabilitate și trafic, să implementăm proiectul într-o primă fază de "test", timp de 3 luni, și să îl ajustăm în funcție de feedback-ul primit de la cetățeni și companii.

● zonă pietonală

● schimbări





 **A JÓK.**  
 **DIE GUTEN.**  
 **KOLA LAČSE.**  
 **CEI BUNI.**



## Fluidizarea traficului

Fluidizarea traficului este un subiect aproape netratat de toți politicienii din urbe, dar este o problemă reală și trebuie rezolvată ca atare.

Este un subiect în strânsă legătură cu pistele de biciclete, benzile destinate autobuzelor și parcărilor supraterrane, care, fiecare la rândul său, ajută la reducerea traficului auto: din șoferi se fac bicicliști, autobuzele nu mai încurcă traficul și nu mai sunt ambuteiaje din cauza mașinilor care se deplasează încet, căutând locul de parcare de pe marginea drumului.

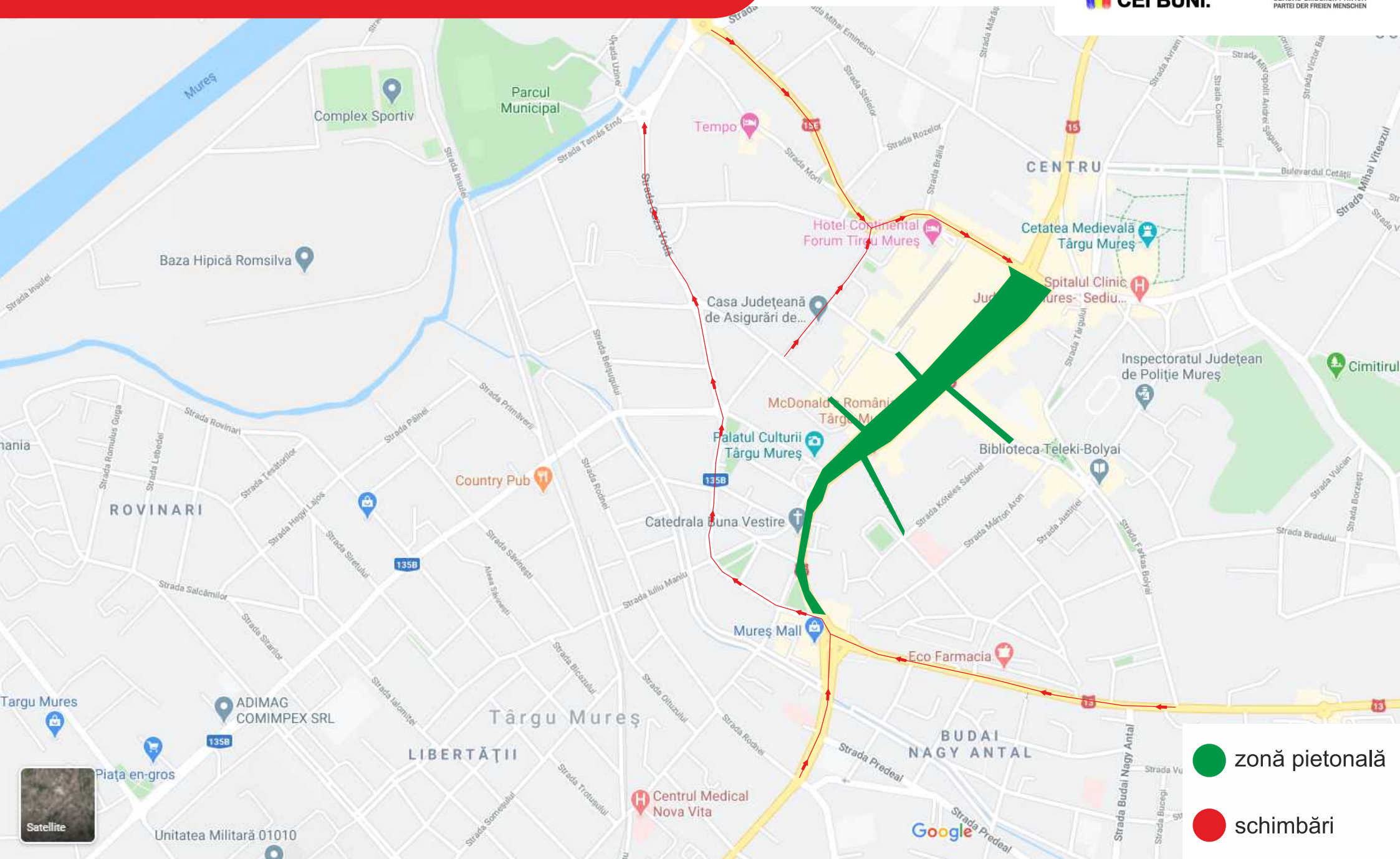
Pe lângă reducerea numărului autovehiculelor de pe carosabil, fluidizarea traficului auto presupune și un flux continuu de mașini, care au rămas pe carosabil, fără ambuteiaje sau deplasare dificilă.

Pentru acesta soluția este SCHIMBAREA UNOR DRUMURI ÎN SENS UNIC și nu crearea mai multor locuri de parcare lângă carosabil:  
str. Cuza Vodă - sens unic pe direcția Centru - Sala Polivalentă, str. Călărașilor - sens unic pe direcția Podul Mureș - Centru, etc. vezi slide-ul următor.

La fel cum am procedat și la simularea centrului parțial pietonalizat, am folosit același soft pentru identificarea soluției. Tot așa știm că este doar o simulare, deci vom proceda la fel: după studiile de oportunitate, fezabilitate și trafic vom avea o perioadă de test de 3 luni, timp în care așteptăm feedback-ul și adaptăm proiectul după acestea.

# Fluidizarea traficului

- A JÓK.
- DIE GUTEN.
- KOLA LAČSE.
- CEI BUNI.







 **A JÓK.**  
 **DIE GUTEN.**  
 **KOLA LAČSE.**  
 **CEI BUNI.**

  
**POL**  
PARTIDUL OAMENILOR LIBERI  
SZABAD EMBEREK PÁRTJA  
PARTEI DER FREIEN MENSCHEN

## Fluidizarea traficului

După cum se poate observa în slideul anterior, fluidizarea traficului auto are un obiectiv secundar și anume pietonalizarea centrului istoric în întregime. POL susține că un oraș deștept, "smart city", nu se rezumă la niște aplicații sau site-uri web. Un oraș deștept este și un oraș al pietoniilor și în nici un caz un oraș al mașinilor. Puteți citi mai mult despre aceste aspecte în proiectul POL "Orașul frumos, deștept și bogat".

Dorim să redăm cât mai mult spațiu, distrus de actuala conducere, pietonilor, dar nu numai în Centru. În acest scop ne va ajuta și perioada de testare din acest proiect.

După cum se vede, Bulevardul 1 Decembrie 1918, de la intersecția cu Ștefan cel Mare până la Mureș Mall este cu un sens. Aceasta va însemna 4 benzi de circulație plus banda de parcare de pe marginea drumului. În perioada de 3 luni vom putea observa exact de câte benzi avem nevoie. Poate de toate cele 5, dar cel mai probabil de maximum 3. Restul benzilor se vor putea reda integral pietonilor și spațiului verde. La fel vom proceda și la celălalte străzi și vom maximiza spațiul oamenilor și nu al mașinilor.

Se poate observa că titlul nu este "Fluidizarea Traficului Auto" și are în vedere fluidizarea traficului pietonal, cu bicicleta și a mijloacelor de transport comun.

**TÂRGUMUREȘENII SUNT OAMENI FRUMOȘI ȘI DEȘTEPTI.  
HAI SĂ TRĂIM ÎNTR-UN ORAȘ LA FEL!**