

Memoriu de prezentare,

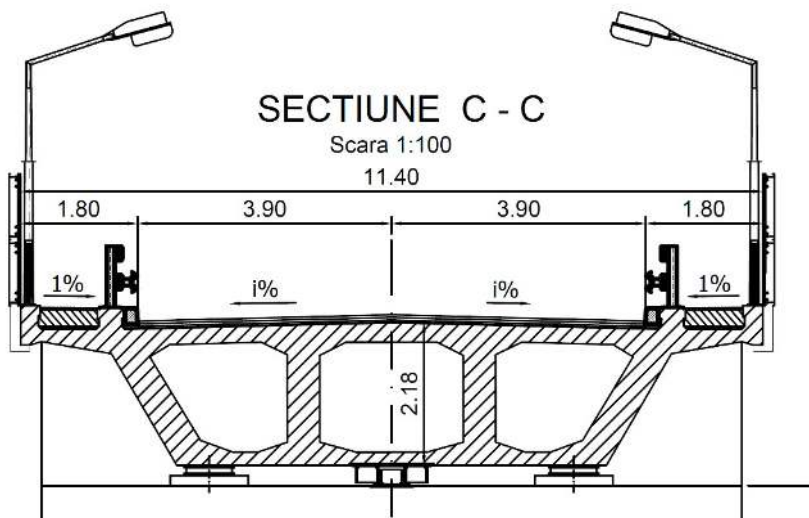
Prin prezenta, salutăm intenția Primăriei Cluj-Napoca de a rezolva problemele de trafic pe direcția de tranzit dintre straziile Taietura Turcului – Calea Baciului, prin găsirea unor soluții tehnice care să ajute la decongestionare traficului.

Deși intenția primăriei Cluj-Napoca este laudabila, alocând în acest sens un buget consistent, soluțiile alese de proiectantul de specialitate, consideram ca sunt departe de așteptările și nevoile comunității locale, afectând în mod nejustificat riveranii și proprietățile comerciale din zona, fără a rezolva radical și complet blocajele din trafic, iar în cazul aprobării în această formă de către Consiliul local, sunt un pericol pentru siguranța participanților la circulație, afectând fluxurile de trafic normale, cu consecințe extrem de grave pentru comunitatea locală și riverani aferenți starzilor Calea Baciului, Siemens, Romulus Vuia, Lombului, Oradiei, Transilvaniei, Taietura Turcului și Tudor Vladimirescu.

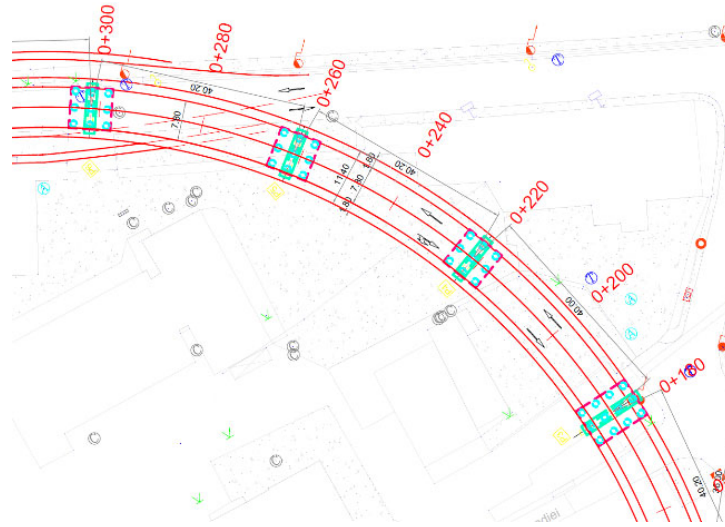
În urma unei analize tehnice asupra documentației „**INTOCMIRE STUDIU DE FEZABILITATE PENTRU OBIECTIVUL PASAJ RUTIER TAIETURA TURCULUI**” pus la dispoziția noastră, s-au constatat neconformități, erori tehnice și lipsuri în documentația elaborată pentru SF, care nu respectă cadrul legal în vigoare și încalcă cerințele Caietului de sarcini.

Arătăm că în conformitate cu cerințele Caietului de sarcini, scopul obiectivului de investiții este decongestionarea și fluidizarea traficului rutier prin eliminarea blocajelor de circulație datorate creșterii traficului și sporirea siguranței circulației pe traseul str. Taietura Turcului și str. C. Coposu ieșirea spre Zalău, împreună cu toate bretelele de racordare necesare, ori raportat la soluția propusă, scopul proiectului este compromis, după cum vom arăta în expunerea de mai jos:

1. Lățimea părții carosabile pe pasaj a fost proiectată la 7.80m, fiind formată din 2x3.50m - benzi de circulație și suplimentar a fost prevăzut un spațiu de 2x0.40m pentru efectul optic de îngustare.

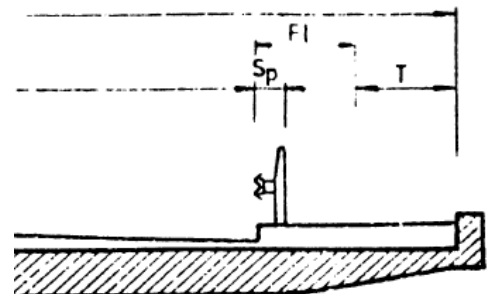
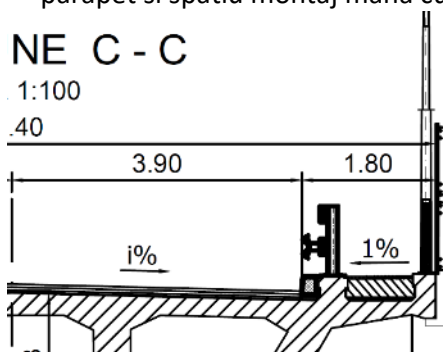


Datorita faptului ca pasajul este într-o curba cu raza de 150m, in conformitate cu **STAS 10144/3 Strazi-elemente-geometrice, aliniatul 3.14, tabel 9**, ar fi trebuit sa fie prevăzute supralărgirile aferente, respectiv $2 \times 0.30\text{m} = 0.60\text{m}$, rezultând astfel o lățime totala a părții carosabile de 8.40m fata de 7.80m cat a fost proiectat.

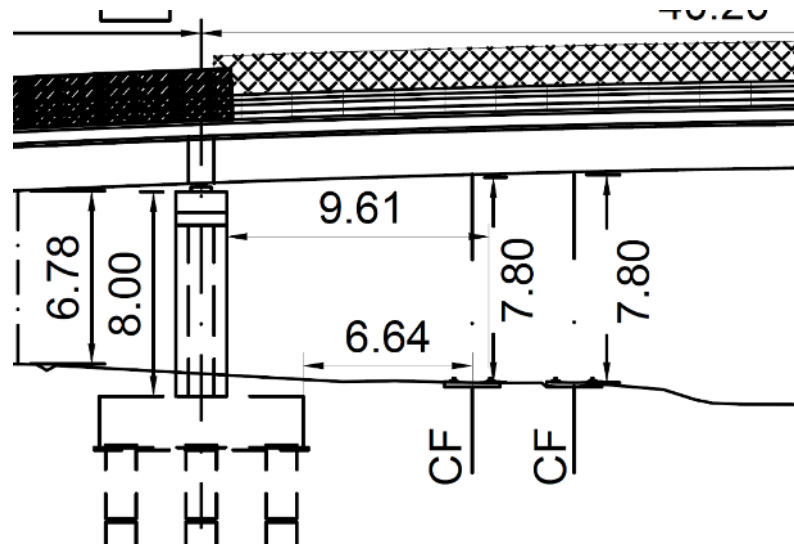


2. Datorita faptului ca proiectantul a adoptat o raza de 150m pentru racordarea pasajului cu strada Tăietura Turcului si strada Tudor Vladimirescu, sunt afectate foarte multe proprietăți particulare precum si industriale - hale de producție /servicii, clădiri cu funcțiuni economice, etc. Arătăm ca raza minima pentru acest tip de racordări la viteza de 50 km/h este de 90m, conform **STAS 10144/3, aliniatul 3.4 Tabelul 6**, astfel încât prin adoptarea unei raze mai mici ar fi fost posibil sa fie redus impactul asupra activității economice si a proprietarilor privați din zona, precum si reducerea semnificativa a costurilor de expropriere.

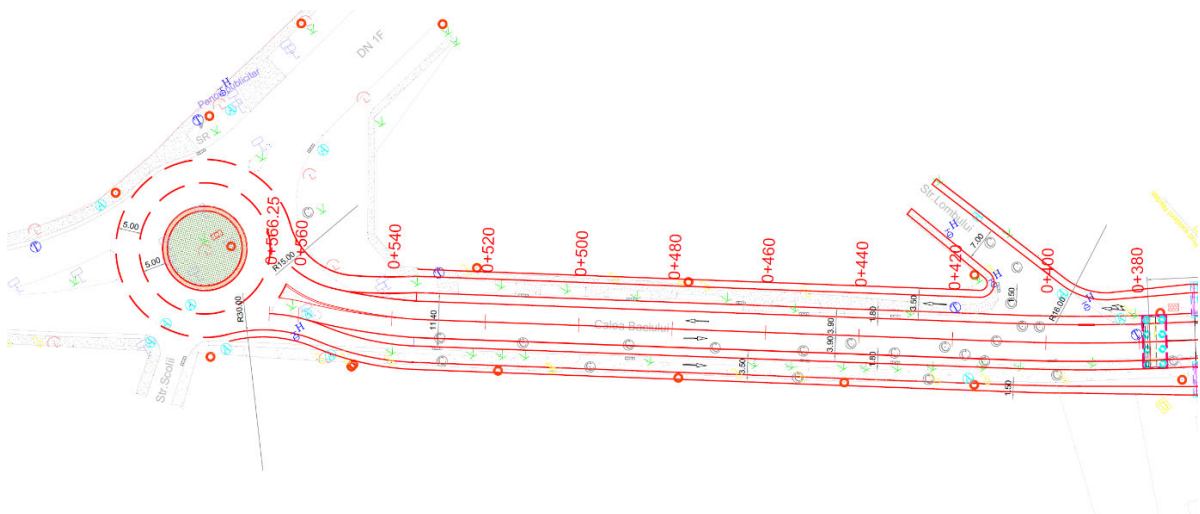
3. Lățimea trotuarului proiectat este de 1.80 m dar in aceasta lățime este inclusa si lățimea parapetului direccional de 0.60m si spatiu montaj mana curenta in latime de aprox. 0.40m , adică practic va rămâne un spațiu pentru circulația pietonala de doar 0.80m, spațiu insuficient si este in contradicție cu **STAS 2924 aliniatul 4.3.2, tabel 21**, care prevede pentru strazile de categorie III ca lățimea trotuarului să fie cuprinsă între 1.00m si 3,00m. Astfel, lățimea trotuarului împreuna cu spatiul parapet si spatiu montaj mana curenta ar trebui sa fie de minim 2.00m.



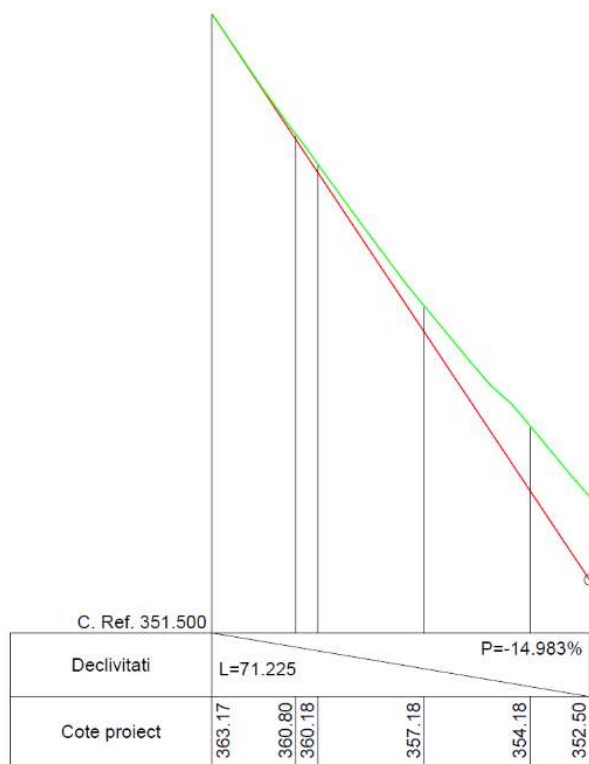
4. Înălțimea liberă de gabarit vertical pentru Firul 1 și Firul 2 al caili ferate este prevăzută 7.80m. Arătăm astfel că nici în ceea ce privește gabaritul de liberă trecere pentru calea ferată nu sunt respectate prevederile normativelor tehnice și avizului de la Compania Națională de Căi Ferate CFR obținut, în care este specificat gabaritul vertical de minim 7,98m.



5. Pe lungimea străzii Calea Baciului, soluția propusă prevede realizarea a două cai unidirecționale cu lățimea de 3.50m, amplasate de o parte și de alta a pasajului care face legătura cu strada Tudor Vladimirescu. În cazul prezentei soluției proiectate, în eventualitatea unui accident/defecțiuni pe calea unidirecțională, se va crea un blocaj cu efect în lanț spre sensul giratoriu, deoarece vehiculul accidentat/defect nu poate fi ocolit datorită lățimii insuficiente.



6. Sensul giratoriu prevazut in zona de acces la Teratom de pe strada Tăietura Turcului este amplasat la baza rampei de urcare spre cartierul Grigorescu, iar accesul în/din sensul giratoriu, se va face pe o panta cu declivitatea de 14.983%, asa cum este prevazut in propunerea facuta. Acest aspect este inadmisibil din punct de vedere tehnic, deoarece conform **STAS 10144/5, aliniat3,1, Tabel 2**, declivitatea maxima pe bratele de acces in intersectiile cu viteza de circulatie reglementata de 25 km/h se recomanda sa nu depaseasca 4.00%, pentru conditii de siguranta la franare, in special iarna cand starea carosabilului diminueaza coeficientul de frecare.



7. Sensul giratoriu de pe strada Tăietura Turcului este amplasat pe direcția principală de circulație. Este cunoscut faptul ca sensurile giratorii funcționează optim atunci când traficul este echilibrat pe toate direcțiile, ori in acest caz fluxul de trafic principal este preponderent pe relația Str. Calea Baciului <> Str. Tăietura Turcului(cartier Grigorescu) in ambele sensuri, astfel încât autovehiculele care circula pe celelalte direcții de circulație, vor intra cu dificultate in sensul giratoriu, creând-se astfel blocaje pe direcțiile respective.

8. Ieșirea de pe pasajul propus pe relația str.Calea Baciului spre str.Romulus Vuia se face direct din banda cu lățime de 3.50m printr-o bretea cu raza de 16m, raza minimă fiind 20m conform **STAS 10144/3 Aliniamentul 3.4, tabelul 6**. Mentionam ca racordarea la bretea se face fără banda de decelerare, fapt ce poate conduce la ambuteiaje datorita autovehiculelor care încetinesc pentru virajul la dreapta, iar in eventualitatea blocării relației spre strada Romulus Vuia se blochează si relația cu Str. Tietura Turcului, respectiv spre Cartieul Grigorescu.



9. Prin Caietul de sarcini se solicita foraje la minim 25m adâncime la fiecare 100m pe tot traseul, nu doar in zona pasajului. Conform documentatiei prezentate in Studiul Geotehnic s-au efectuat un numar de 8 Foraje Geotehnice, din care unul avand adancimea de 20m, trei avand 15m si 4 avand adancimea de 2m.

In urma analizei solutiei propuse in Studiul de fezabilitate, s-au identificat numeroase deficiente tehnice ale solutiei propuse atat din punct de vedere al respectarii Caietului de Sarcini, Normativelor in vigoare, cat si din prisma functionalitatii si sigurantei in exploatare a pasajului in relatie cu reseaua stradala din zona.

Avand in vedere acestea, am propus solutii tehnice care vor rezolva eficient toate fluxurile de circulatie, fiind totodata minim invazive din punct de vedere al expropriilor, limitand la minim disconfortul riveranilor si traficului din zona atat pe perioada de implementare cat si pe perioada de exploatare.

Fata de solutia propusa in Studiul de Fezabilitate elaborată de catre Aduro SRL, propunem o alternativă net superioara din punct de vedere al impactului asupra zonei, precum si tehnico - economic.

Solutia a rezultat in urma unei abordari directe, plecand de la atingerea scopului proiectului prin cea mai eficienta solutie, facand abstractie de amplasamentul actual al trecerii la nivel cu calea ferata. Considerentul major a fost ca pentru CFR sau Primaria Cluj-Napoca este irelevant amplasamentul pasajului atata timp cat solutia rezolva problemele de congestie rutiera intr-un mod corect din punct de vedere tehnic, siguranta in exploatare, avand implicatii sociale reduse, timp si cost de executie reduse si cel mai important aspect afectarea minima pe durata de implementare a traficului din zona.

Aceasta alternativa are in principal urmatoarele avantaje:

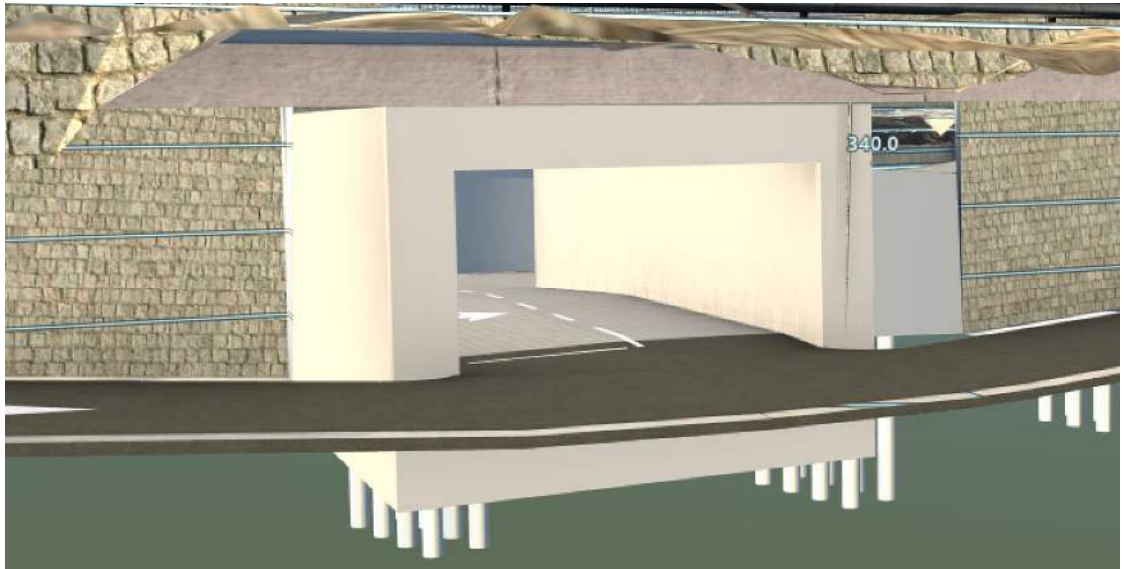
- Lungimea pasajului este redusa, pasajul efectiv fiind necesar strict in zona de traversare CF, astfel dificultatea tehnica de executie este redusa;
- Suprastructura pasajului efectiv va fi realizata cu grinzi din beton prefabricat, fapt ce usureaza substantial tehnologia de executie si reduce durata de executie a constructiei si costurile, fata de solutia propusa de Aduro SRL cu grinda casetata monolita;



— Gabaritul pe pasaj este in conformitate cu normele in vigoare, partea carosabila avand o latime de 10m cu trotuare de serviciu, iar pentru traficul pietonal si ciclistii se va realiza un pasaj subteran care va elimina toate riscurile asociate cu traversarea unui pasaj avand diferenta de cota fata de terenul natural de peste 12m;



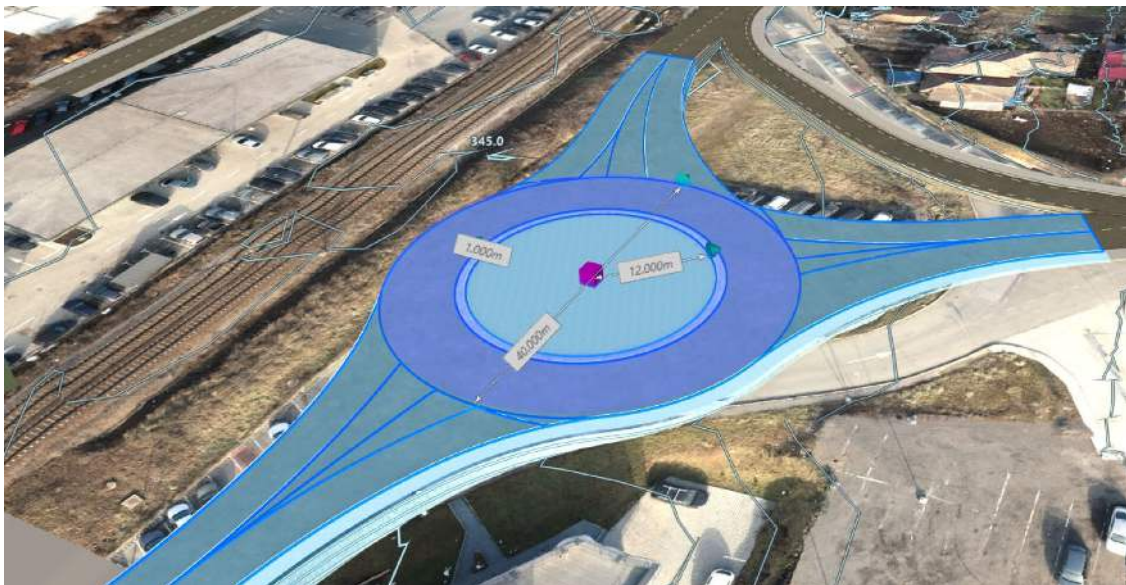
— Pasajul subteran pietonal este prevazut cu rampe de acces care respecta normele cu privire la accesul persoanelor cu handicap si ciclisti, avand toate elementele geometrice si structurale in conformitate cu normele in vigoare;



— Lucrarile de realizare a investitiei se pot executa fara inchiderea circulatiei in zona, impactul asupra traficului si riveranilor fiind minim;



— Sensul giratoriu propus in proximitatea cai ferate se racordeaza corect din punct de vedere al declivitatii si rezolva toate fluxurile de trafic in mod eficient, fara a crea riscuri si conflicte de trafic; pe langa acest aspect dimensiunile si elementele geometrice ale giratie permit o capacitate de circulatie ridicata, permitand si circulatia mijloacelor de transport in comun de capacitate mare;



— Nu mai este nevoie sa fie pastrata trecerea existenta la nivel cu calea ferata pentru a asigura accesul la strada Oradiei, accesul la aceasta strada facandu-se nerestictionat, fiind modernizata doar intersectia pentru a permite cresterea capacitatii de circulatie si fluidizarea traficului rutier;



— Costul de executie este considerabil mai mic, prin solutia tehnica propusa de noi eliminandu-se lucrarile prevazute de pe strada Tudor Vladimirescu(reabilitarea podului peste paraul Nadas) si Calea Baciului, in conformitate cu estimarile facute in anexele prezentate mai jos.

In incheiere reamintim principalele atuuri ale conceptului intocmit de noi enumerand principalele avantaje:

	Solutie ADURO	Solutie EXPLAN
DURATA DE EXECUTIE	30 luni	18 luni
COSTUL INVESTITIEI DE BAZA	73 mil.RON(inclusiv TVA)	38 mil. RON(inclusiv TVA)
Deranj pe perioada de executie a lucrarilor (Strazi afectate)	Calea Baciului Strada Siemens Strada Romulus Vuia Strada Lombului Strada Oradiei Strada Transilvaniei Taietura Turcului Strada Tudor Vladimirescu	Strada Romulus Vuia Strada Oradiei Taietura Turcului Strada Tudor Vladimirescu Mentionam ca peste 75% din lucrarile prevazute se pot executa fara afectarea traficului de pe stazile mentionate

ELEMENTELE GEOMETRICE/GABARITE	Nu sunt respectate in totalitate	Sunt respectate
AFECTAREA RIVERANILOR	Sunt afectate accesele riveranilor de pe mai multe stazi si solutiile prezentate rezolva doar partial necesitatile riveranilor din zona	Solutiile prezentate nu afecteaza accesul riveranilor
ASIGURAREA CIRCULATIEI PIETONALE SI A CICLISTILOR	Nu sunt asigurate prin solutiile prezentate circulatia pietonilor si a ciclistilor in conditii de confort si siguranta	Prin solutiile prezentate este asigurata circulatia pietonilor si a ciclistilor in conditii de confort si siguranta