



ANALIZA SISTEMULUI DE TRANSPORT SI A TRAFICULUI RUTIER

Municipiul Slatina

Situatia de perspectiva – anul 2015

Bucuresti, 15 Noiembrie 2011



Cuprins

1. Descrierea scenariilor de perspectiva.....	2
2. Scenariul 0	6
3. Scenariul 1	10
4. Scenariul 2	14
5. Scenariul 3	18
6. Concluzii si recomandări	22



1. Descrierea scenariilor de perspectiva

În cadrul situației de perspectiva este realizată prognoza traficului rutier pentru orizontul de timp 2015, luând în considerare perspectiva de dezvoltare socio-economică a Municipiului Slatina pentru acest orizont de timp, proiecte de infrastructură specifice și de asemenea evoluția traficului de tranzit și a legăturii cu teritoriul de influență.

Scenariile pentru orizontul de timp 2015 constau în următoarele componente:

- 1) Componenta de perspectivă socio-economică;
- 2) Componenta de dezvoltare a infrastructurii de transport;
- 3) Componenta de politici de transport.

Scenariile au fost dezvoltate considerând o singură alternativă de dezvoltare socio-economică, trei alternative de dezvoltare a infrastructurii de transport și o singură alternativă de politici de transport. În cadrul fiecărui scenariu a fost luată în considerare organizarea circulației în dublu sens pe Str. Libertății și Cornișei.

Astfel, următoarele scenarii au fost luate în considerare:

- Scenariul 0: nici o altă intervenție din punct de vedere al infrastructurii de transport;
- Scenariul 1: scenariul 0 și realizarea variantei de ocolire Nord;
- Scenariul 2: scenariul 0 și realizarea variantei de ocolire Sud-Est;
- Scenariul 3: scenariul 0 și realizarea ambelor variante de ocolire.

În Figura 1 de mai jos se prezintă traseul variantelor de ocolire menționate mai sus.

Pentru fiecare din cele 4 scenarii a fost luată în considerare aceeași cerere de mobilitate – aceeași matrice OD de perspectivă, realizată pe baza prognozei optimiste de creștere a populației de 5% în perioada 2008 – 2015. De asemenea, cererea de transport pentru fluxurile de tranzit și relația cu teritoriul a fost corelată cu rezultatele recensământului general al circulației din anul 2010.

În Figura 2 de mai jos se prezintă cererea de mobilitate pentru anul 2015 – deplasări generate și atrase de către fiecare zonă.



Simulările pentru situația de perspectivă au fost realizate cu programul de modelare în transporturi VISUM, utilizând modelul de transport urban dezvoltat în cadrul evaluării situației actuale.

Pentru a stabili scenariul optim de dezvoltare a fost estimat timpul de deplasare economisit de către utilizatori prin implementarea scenariilor 1, 2 și 3 față de scenariul 0.



Figura 1 Traseele variantelor de ocolire propuse pentru orizontul de timp 2015

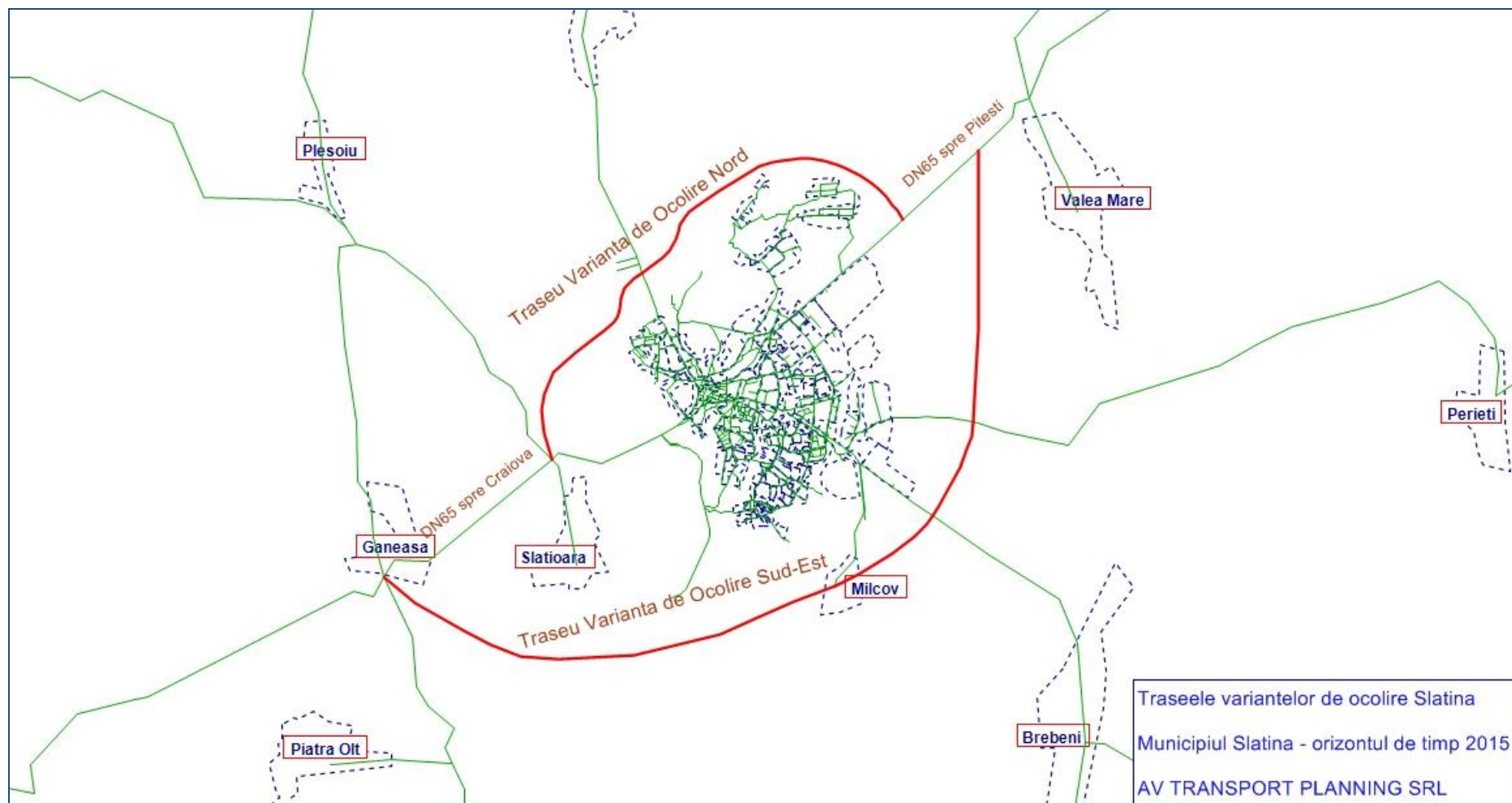
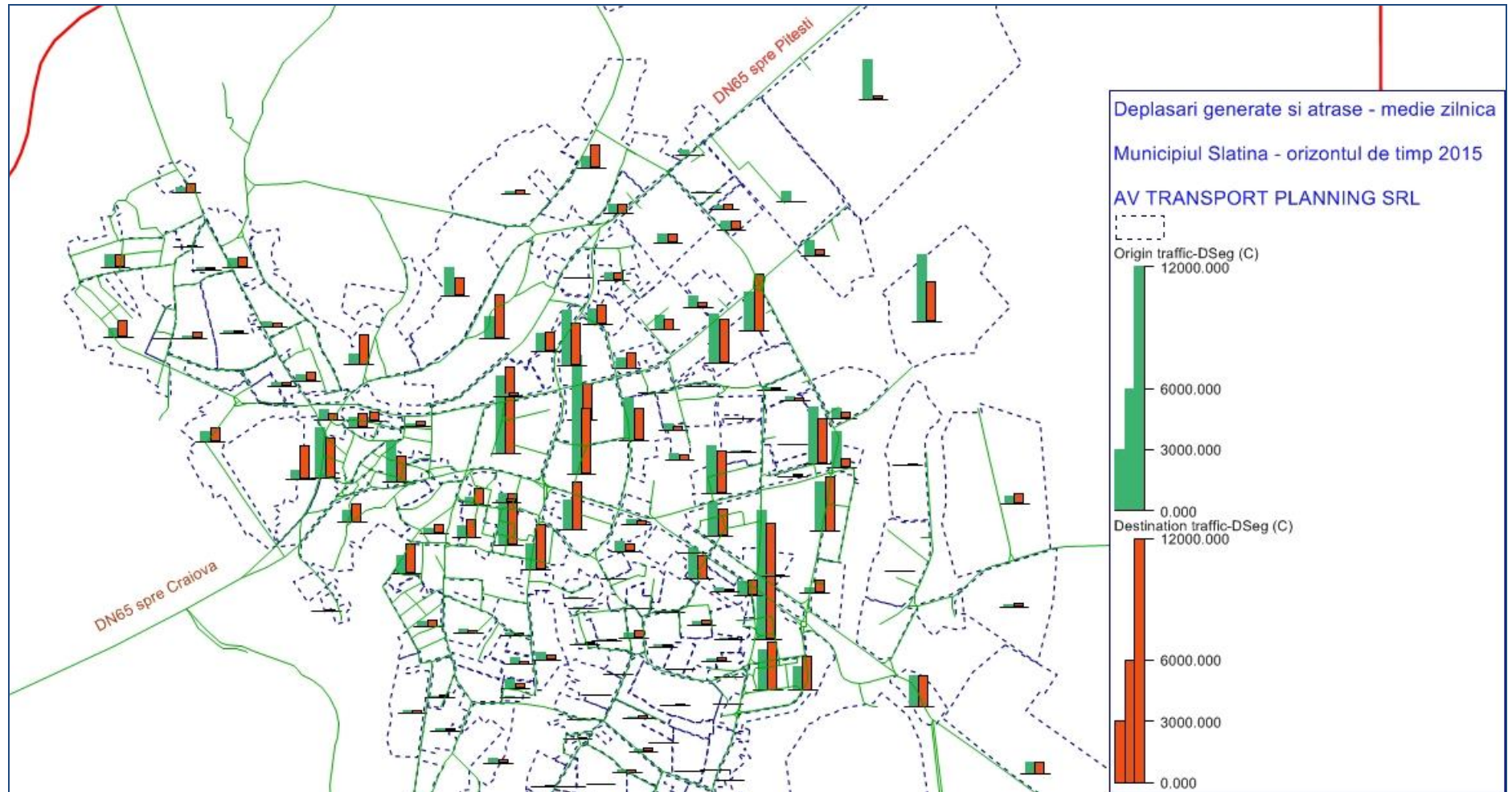




Figura 2 Cererea de mobilitate pentru orizontul de timp 2015 – deplasări generate si atrase de către fiecare zona





2. Scenariul 0

Rezultatele obținute în cadrul Scenariului 0 sunt prezentate astfel:

- Figura 3: Fluxurile de circulație, în vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 0 – anul 2015
- Figura 4: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 0 - anul 2015, vedere generală
- Figura 5: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 0 - anul 2015, detaliu.

Timpu total petrecut în trafic pentru efectuarea deplasărilor este de 69.868 vehicule etalon-ora.



Figura 3 Fluxurile de circulație, in vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 0 – anul 2015

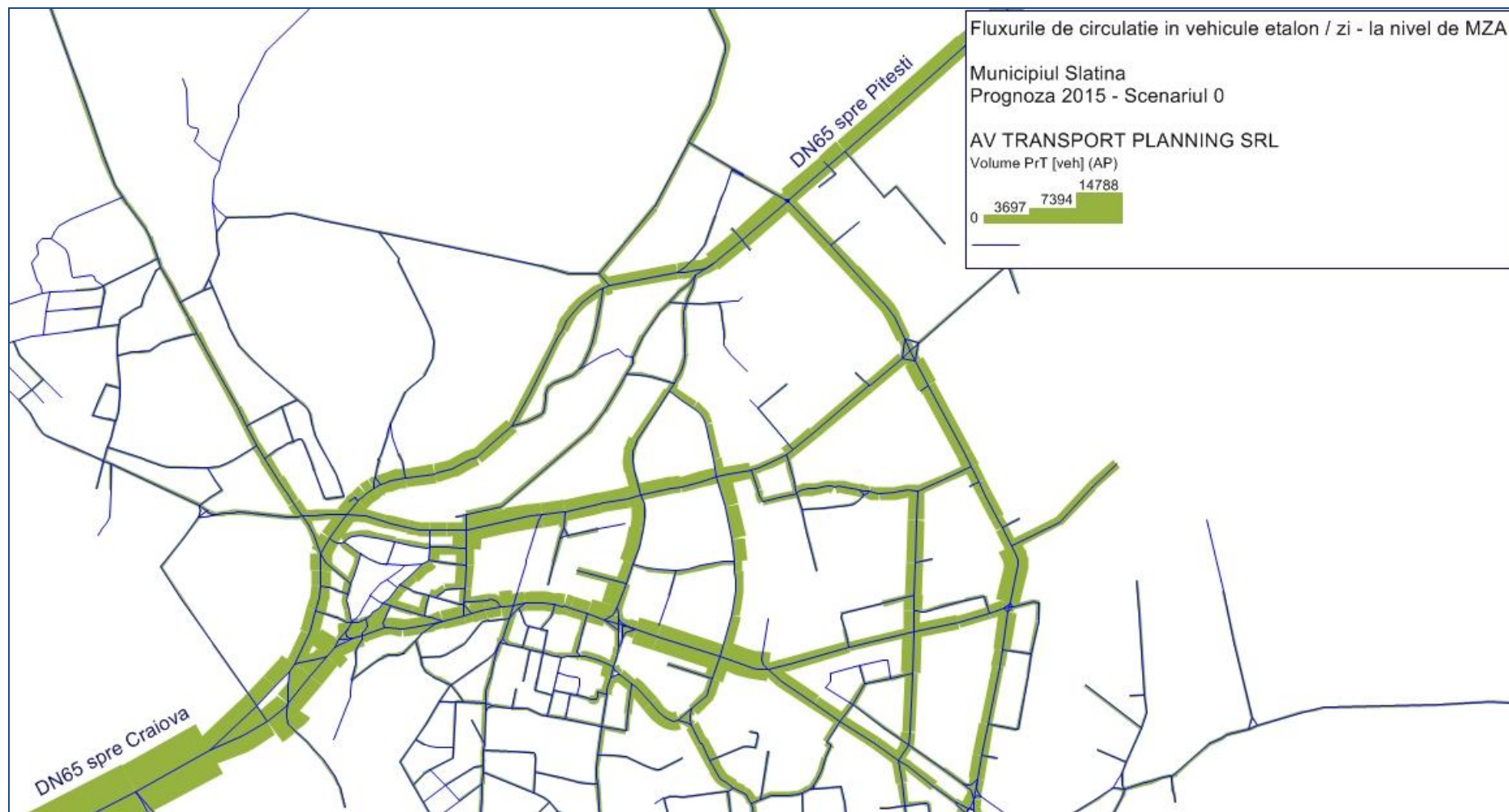




Figura 4 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 0 - anul 2015, vedere generala

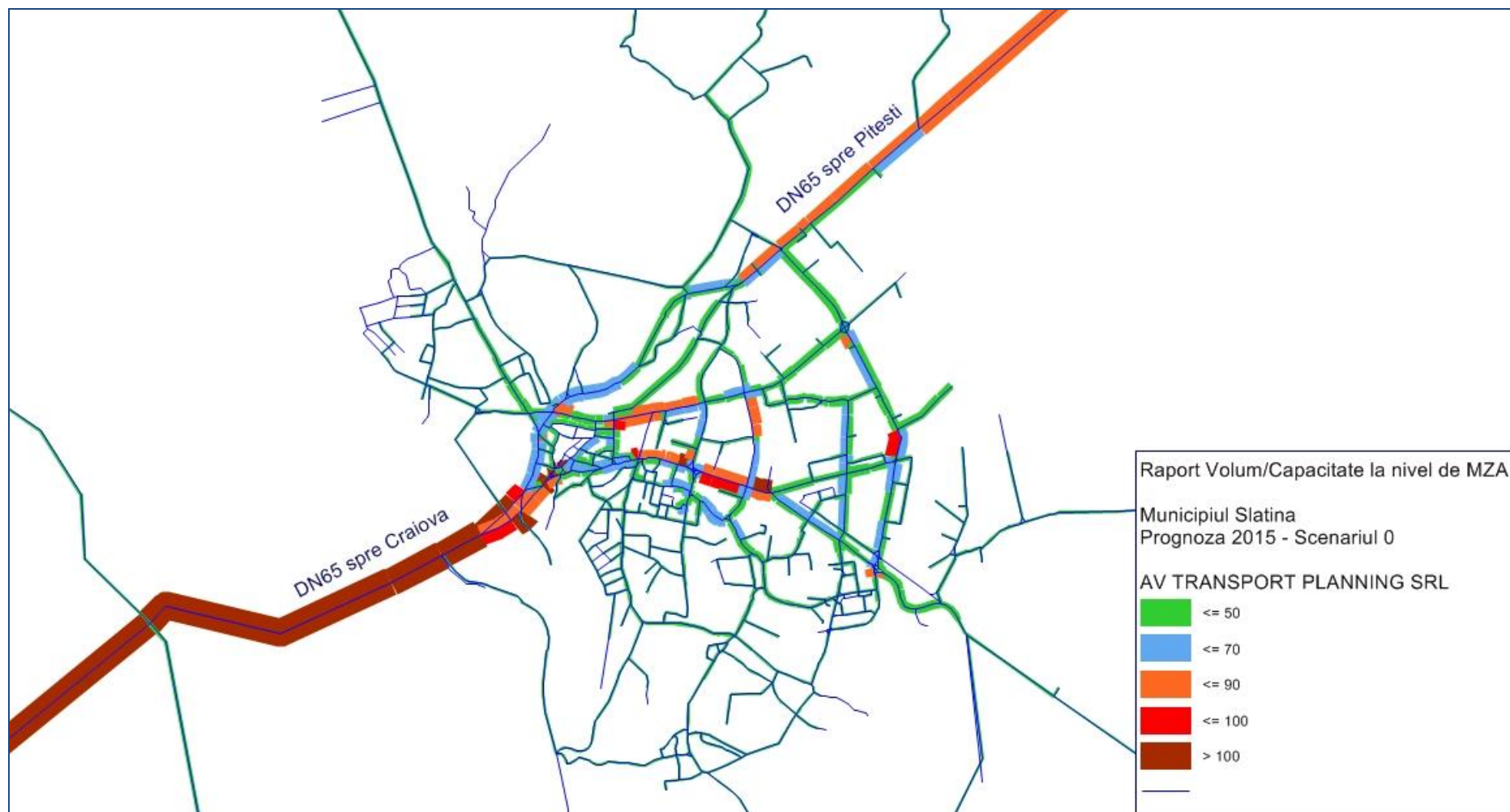
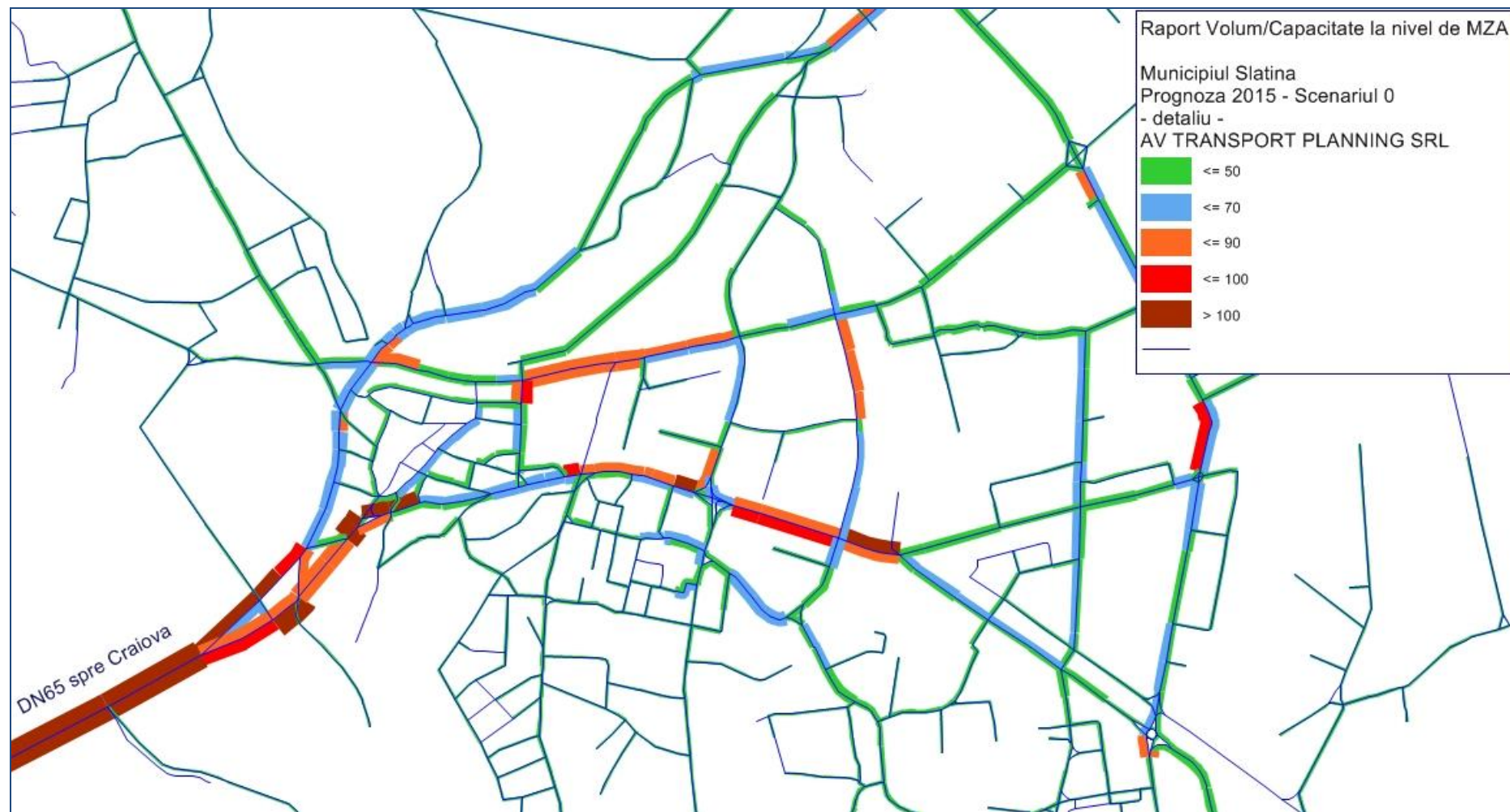




Figura 5 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 0 - anul 2015, detaliu





3. Scenariul 1

Rezultatele obținute în cadrul Scenariului 0 sunt prezentate astfel:

- Figura 6: Fluxurile de circulație, în vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 1 – anul 2015
- Figura 7: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 1 - anul 2015, vedere generală
- Figura 8: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 1 - anul 2015, detaliu.

Timpul total petrecut în trafic pentru efectuarea deplasărilor este de 58.791 vehicule etalon-ora.



Figura 6 Fluxurile de circulație, in vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 1 – anul 2015

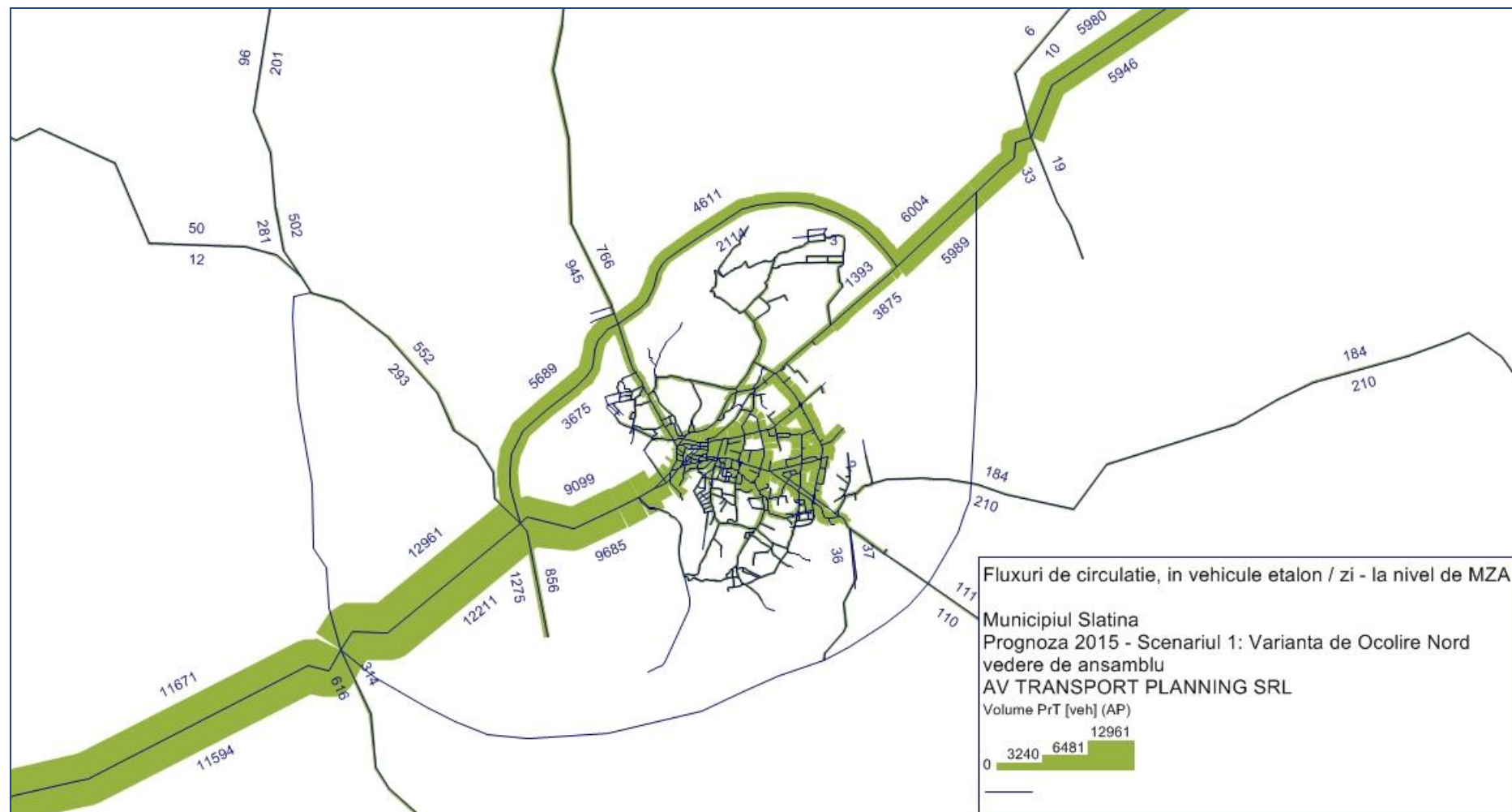




Figura 7 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 1 - anul 2015, vedere generala

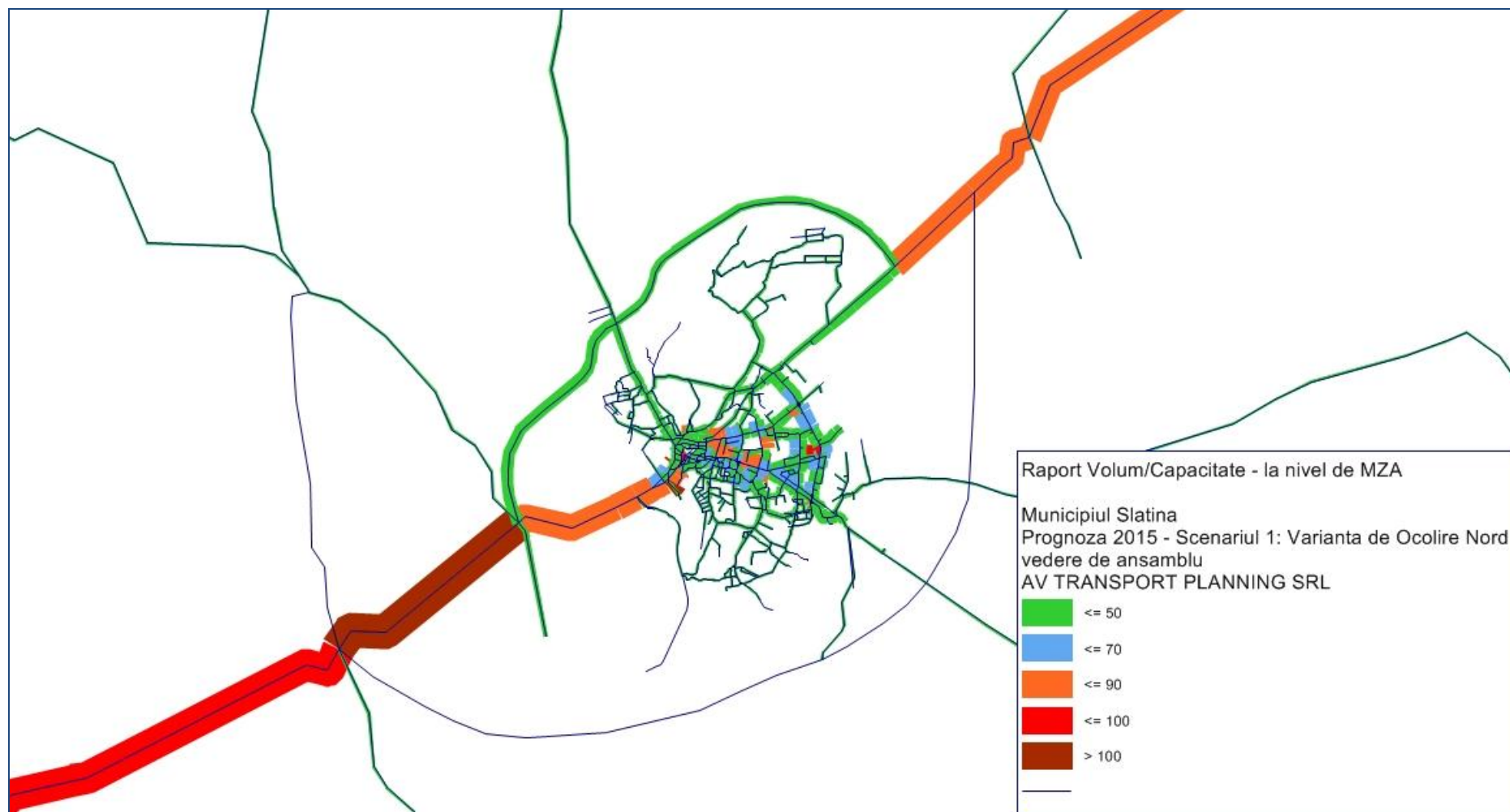
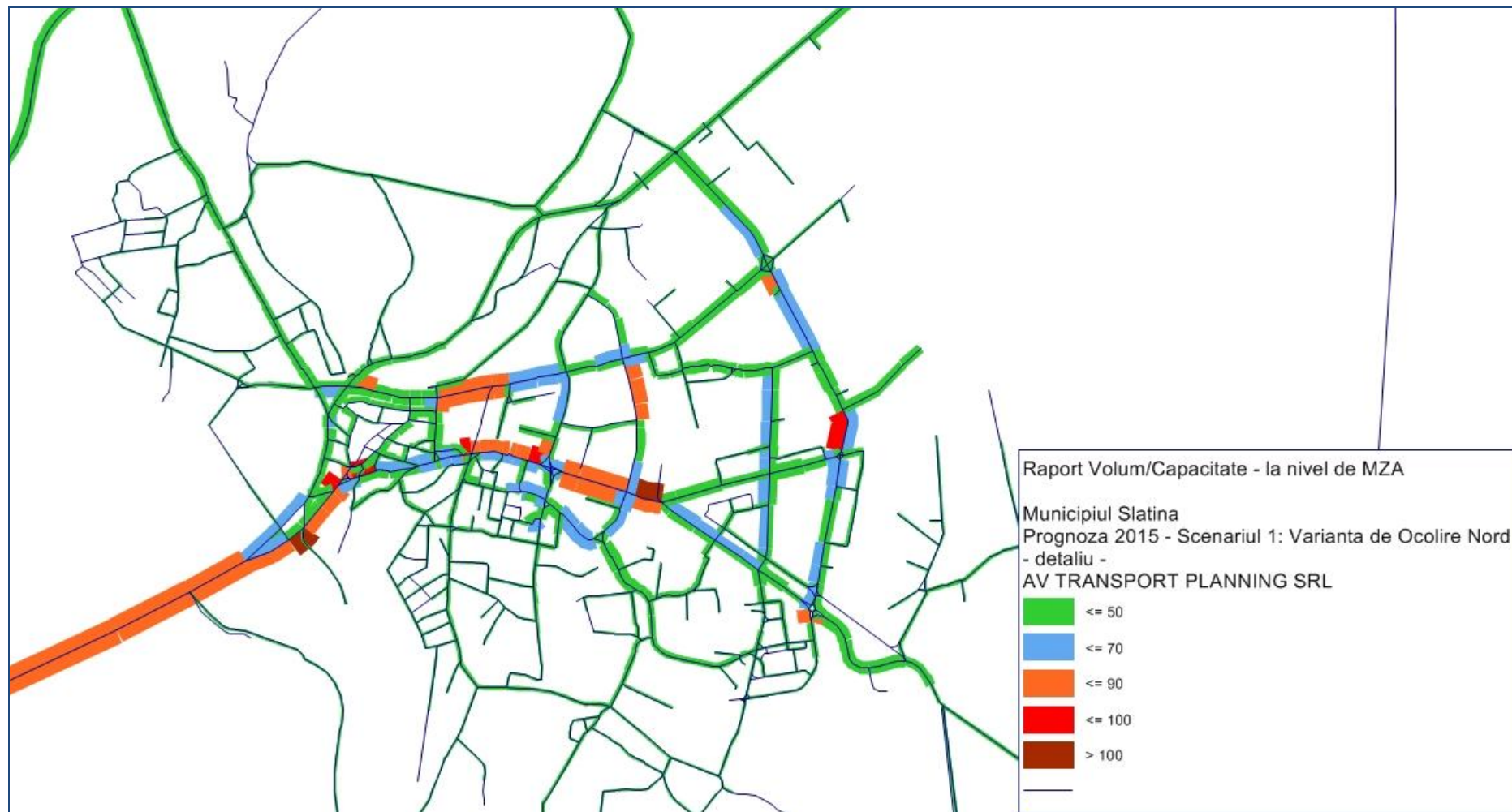




Figura 8 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 1 - anul 2015, detaliu





4. Scenariul 2

Rezultatele obținute în cadrul Scenariului 0 sunt prezentate astfel:

- Figura 9: Fluxurile de circulație, în vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 2 – anul 2015
- Figura 10: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 2 - anul 2015, vedere generală
- Figura 11: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 2 - anul 2015, detaliu.

Timpul total petrecut în trafic pentru efectuarea deplasărilor este de 56.515 vehicule etalon-ora.



Figura 9 Fluxurile de circulație, in vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 2 – anul 2015





Figura 10 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 2 - anul 2015, vedere generala

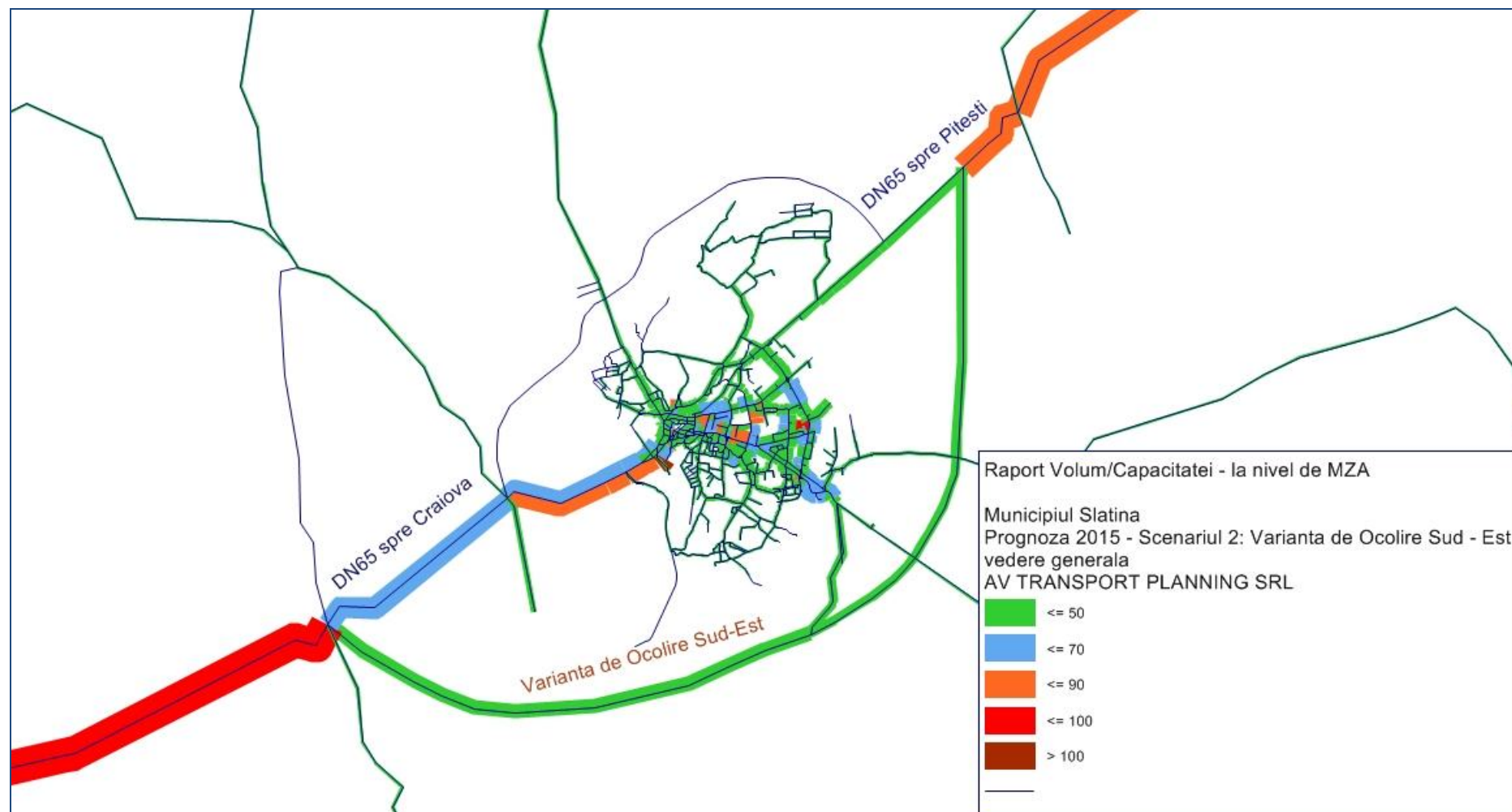
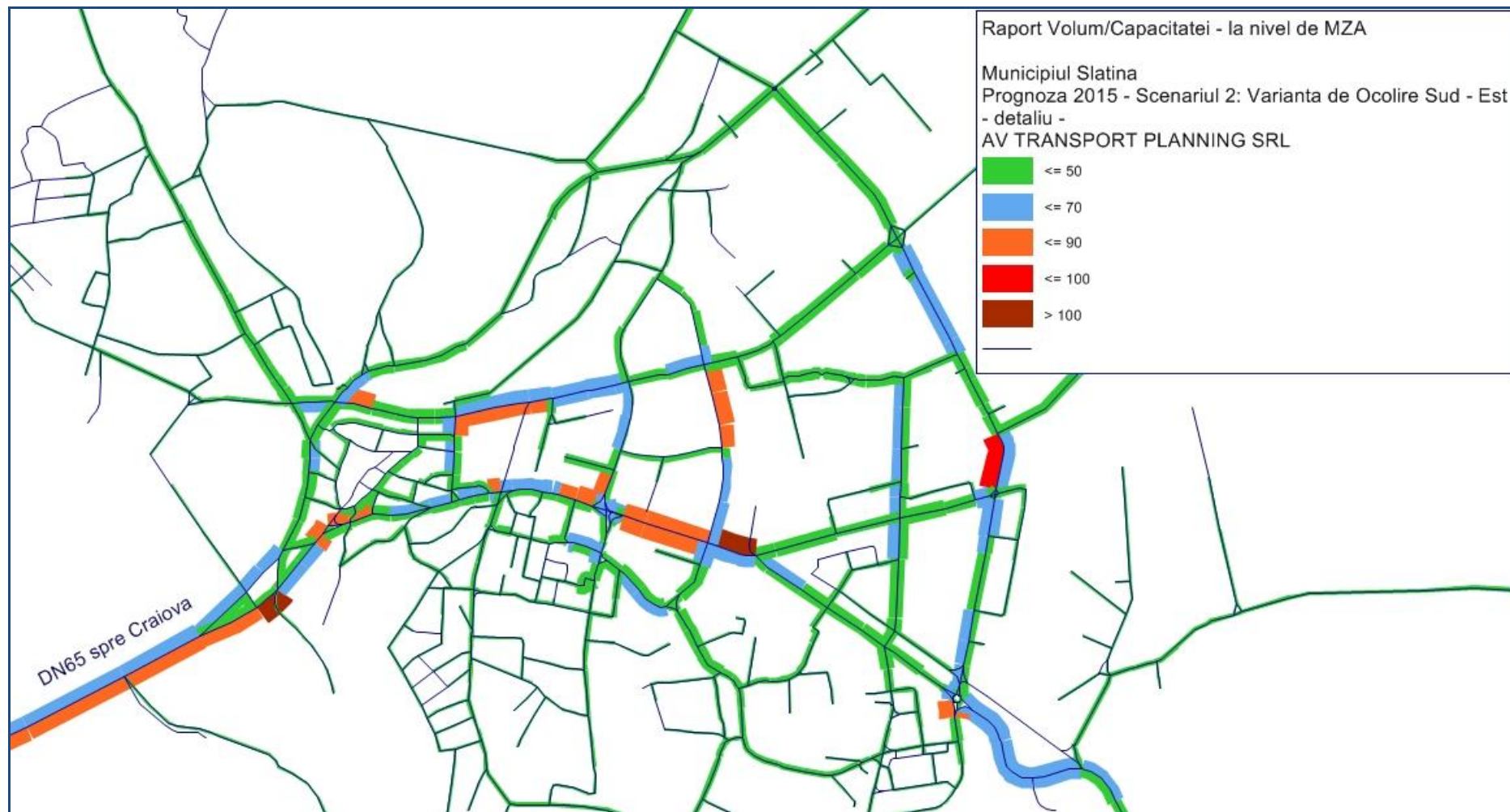




Figura 11 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 2 - anul 2015, detaliu





5. Scenariul 3

Rezultatele obținute în cadrul Scenariului 0 sunt prezentate astfel:

- Figura 12: Fluxurile de circulație, în vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 3 – anul 2015
- Figura 13: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 3 - anul 2015, vedere generală
- Figura 14: Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 3 - anul 2015, detaliu.

Timpu total petrecut în trafic pentru efectuarea deplasărilor este de 56.376 vehicule etalon-ora.



Figura 12 Fluxurile de circulație, in vehicule etalon / zi – la nivel de MZA, Scenariul 3 – anul 2015

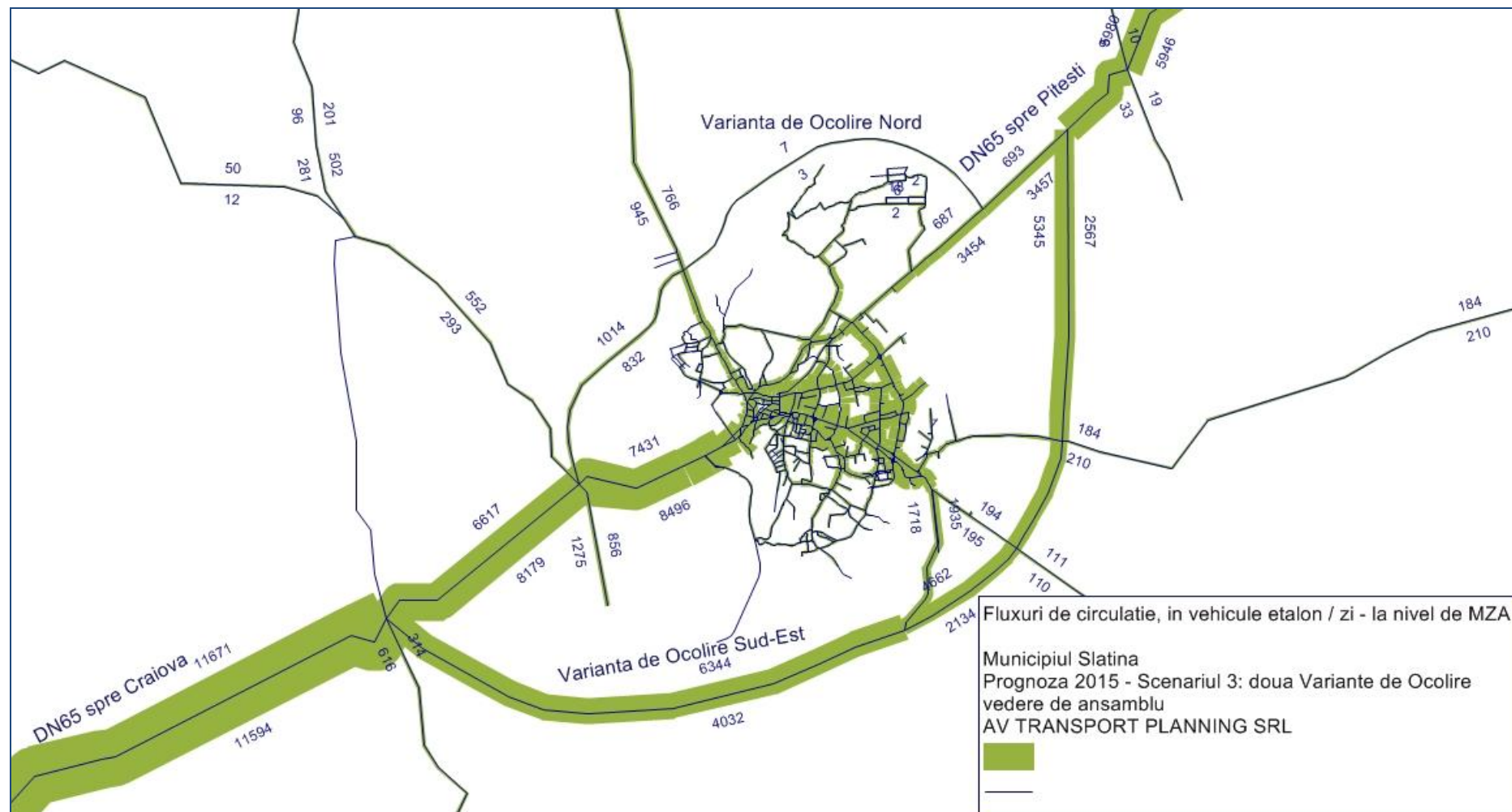




Figura 13 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 3 - anul 2015, vedere generala

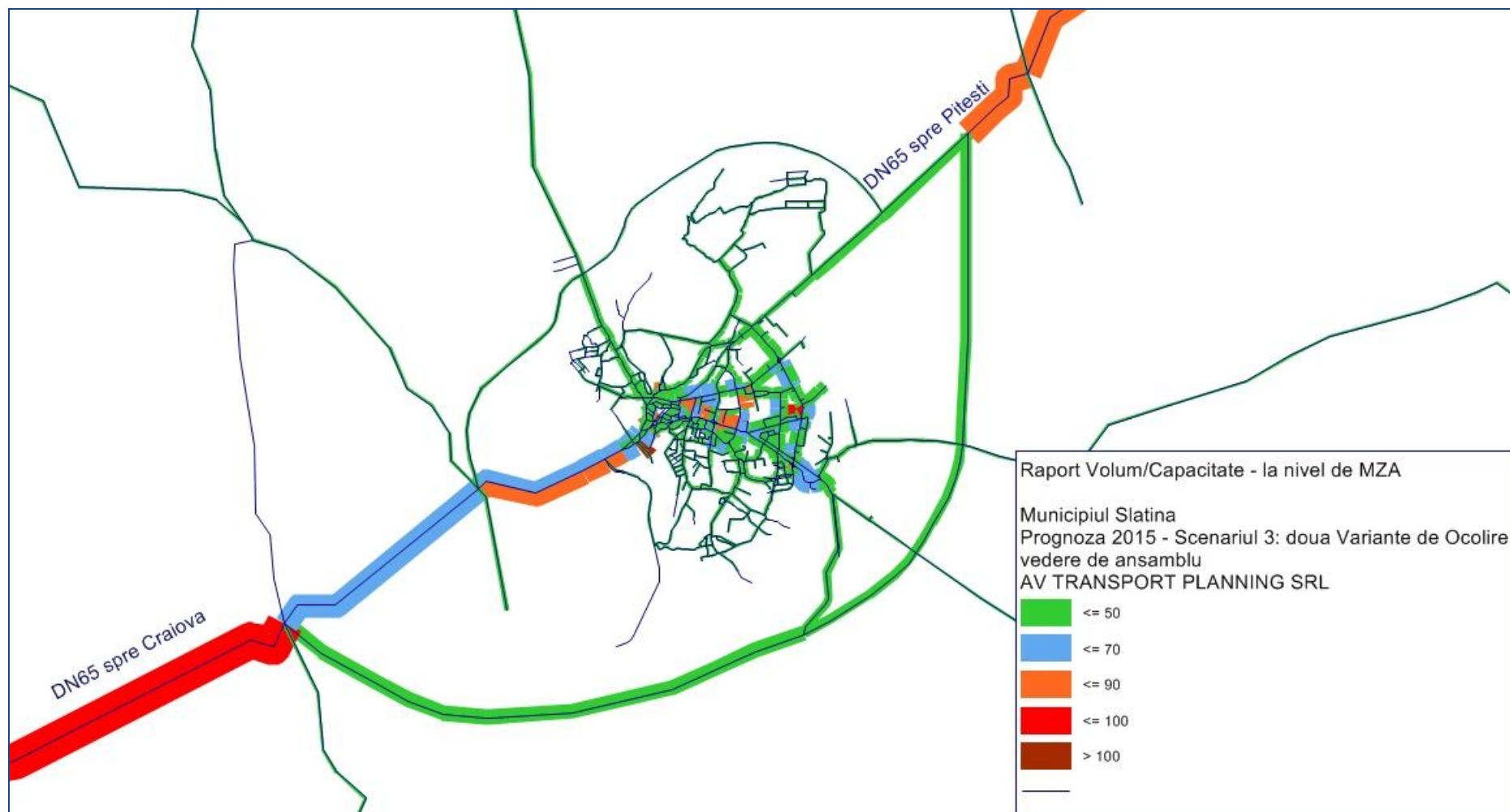
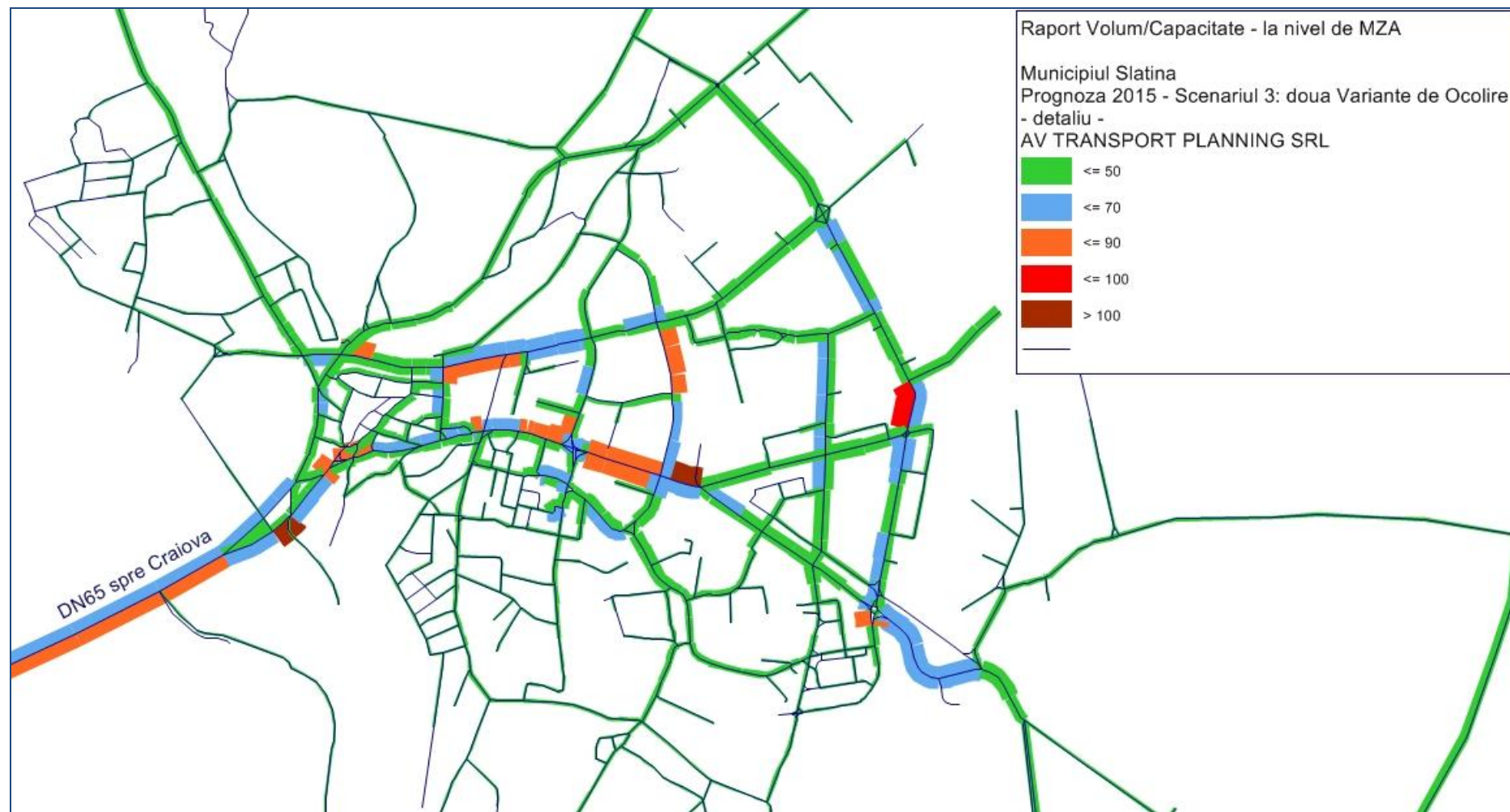




Figura 14 Raportul Volum / Capacitate – la nivel de MZA, Scenariul 3 - anul 2015, detaliu





6. Concluzii si recomandări

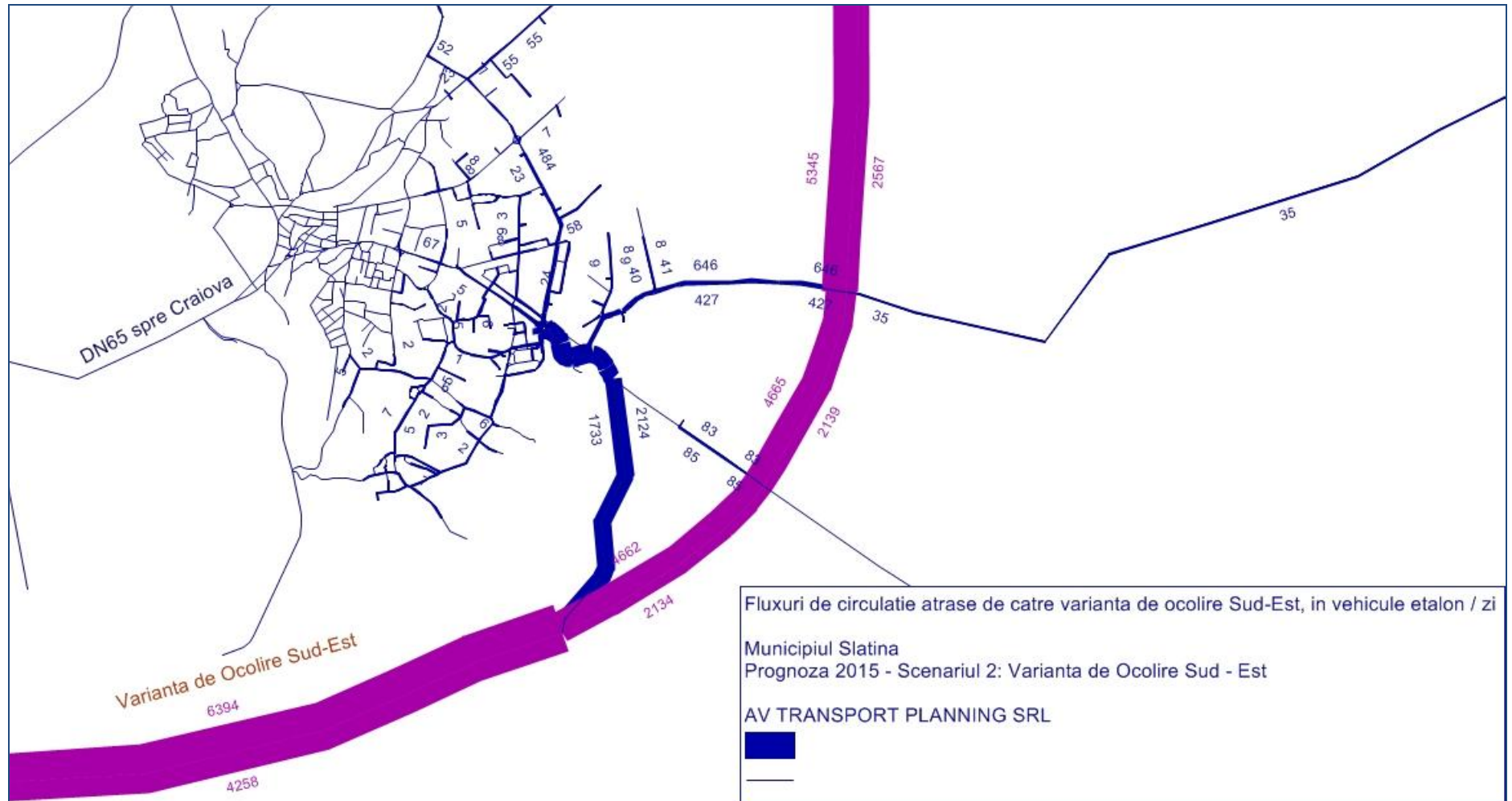
Din analiza rezultatelor obținute in cadrul fiecărui scenariu se pot desprinde următoarele concluzii:

- Scenariul cel mai favorabil din punct de vedere al timpului total economisit de către participanții la trafic este Scenariul 2 (scenariul 0 si realizare varianta de ocolire Sud-Est), situație in care castigul de timp este de 13.353 vehicule etalon – ora in medie pe zi, fata de Scenariul 0 (organizarea circulației in dublu sens pe Str. Libertății si Cornișei si nici o alta intervenție).
- In cazul Scenariului 1 (scenariul 0 si realizare varianta de ocolire Nord) , timpul total economisit de către participanții la trafic este de 11.078 vehicule etalon – ora in medie pe zi, fata de Scenariul 0.
- In cazul Scenariului 3 (scenariul 0 si realizarea ambelor variante de ocolire), timpul total economisit de către participanții la trafic este de 13.492 vehicule etalon – ora in medie pe zi, fata de Scenariul 0. In cazul acestui scenariu s-a presupus realizarea ambelor variante de ocolire. Deoarece diferența timpului economisit este minima fata de Scenariul 2 (139 vehicule etalon – ora in medie pe zi), care ia in considerare numai realizarea variantei de ocolire Sud – Est, se considera ca scenariul cel mai favorabil este Scenariul 2.
- Din cele de mai sus s-a stabilit care este scenariul optim, iar in continuare este necesara realizarea unui studiu de specialitate care sa detalieze opțiunile analizate si sa ia in considerare mai multe orizonturi de timp pe o perspectiva de minim 30 de ani.

In cele ce urmează se prezintă, in Figura 15, fluxurile de circulație preluate de către varianta de ocolire sud-est. Se observa ca varianta de ocolire preia atât fluxurile de tranzit pe relația Pitești – Craiova, cat si fluxuri de circulație intre Slatina si Craiova si intre Slatina si Pitești.



Figura 15 Fluxurile de circulație preluate de către Varianta de Ocolire Sud-Est, în vehicule etalon / zi, anul 2015





In cele ce urmează se prezintă efectul Variantei de Ocolire Sud - Est asupra fluxurilor de circulație și a raportului Volum/Capacitate – acesta reprezentând Nivelul de Serviciu (care reprezintă nivelul de calitate din punct de vedere al fluentei la care se desfășoară traficul rutier), de pe principalele artere de tranzit din Municipiul Slatina, comparativ cu Scenariul 0.

Segment stradal	Scenariu	Fluxuri de circulație, in vehicule etalon / zi		Raport Volum/Capacitate	
		Direcția E-V	Direcția V-E	Direcția E-V	Direcția V-E
Str. N. Titulescu intre Str. Libertății și Str. Victoriei	S0	5.624	4.593	70%	57%
	S2	4.947	4.127	62%	52%
Str. Oituz înainte de intersecția cu Str. Crișan	S0	5.454	5.697	68%	71%
	S2	2.491	4.261	31%	53%
Str. Crișan înainte de intersecția cu Str. Oituz	S0	3.917	3.179	87%	40%
	S2	3.777	3.304	84%	41%
Pod peste Raul Olt spre Craiova	S0	14.788	13.360	123%	111%
	S2	8.394	9.101	75%	76%
Intrarea pe DN65 dinspre Pitești	S0	5.999	5.989	75%	75%
	S2	693	3.457	9%	43%

Din tabelul de mai sus se observa in primul rând o scădere a fluxurilor de circulație la intrările in Municipiul Slatina și, de asemenea, o îmbunătățire a raportului Volum /Capacitate, și implicit a Nivelului de Serviciu, cu circa 30% - 40% in cazul scenariului 2 fata de scenariul 0.

De asemenea, se observa o scădere a fluxurilor de circulație și o îmbunătățire a raportului Volum / Capacitate, și implicit a Nivelului de Serviciu, și pe principalele artere de tranzit, cu circa 3% - 8% in cazul scenariului 2 fata de scenariul 0.