

SCHIMBARI GEOGRAFICE ÎN PERIOADA TRANZIȚIEI ȘI PROBLEMELE MUNICIPIULUI ALBA IULIA ÎN RAPORT CU ROLUL ȘI POZIȚIA ÎN REȚEAUA URBANĂ ACTUALĂ

Prof. LAURA ARABOAEI - Colegiul Tehnic "Apulum" Alba Iulia

Prof. MARCEL ARABOAEI - Colegiul National "Horea Cloșca și Crișan" Alba Iulia

ABSTRACT: *Geographical changes during transition and the problems of Alba Iulia City against the role and current position in urban network. By the role and position within the national and county urban network, Alba Iulia city is an important urban ensemble in the large passage of the Mureș river, at the crossroads of major units of relief, where the city expansion and its functional areas have generated a specific binuclear and radial-tentacle structure of city street, along his major transport axes. The street configuration in relation to functional zoning of the city and its problems, as well as restrictive limits, have generated a specific urban traffic, which highlights major traffic arteries and areas of the city, certain points of connection to the national grid, a series circulation problems and other issues that affect the life and work of urban residents.*

Keywords: *urban settlement, geographic change, street network, functional areas, urban problems.*

1. Rolul și poziția municipiului Alba Iulia în cadrul rețelei urbane naționale și județene

Municipiul Alba Iulia, reședința județului Alba este un oraș de mărime mijlocie, cu o populație de 63 536 locuitori (date recensământ- 2011), ceea ce facea să se situeze pe poziția 39 între orașele țării. (Orașele României - 2007, O. Mandruț). Prin vechimea bimilenară de la Apulum, Balgrad și Alba Iulia, orașul a avut, și are un rol important în această zonă din culoarul Mureșului, în aria interferenței a trei unități majore de relief, spre care are deschidere prin văile unor afluenți importanți din această zonă: Ampoiul, Sebesul și Tarnava. În rețeaua urbană națională poate fi considerat oraș de rangul 4-5, cu importanță și influență cea mai mare la nivelul județului, însă prin multe aspecte ale influenței urbane, depășind limitele acestuia: oraș devenit nou centru universitar al Transilvaniei, sediu ADR pentru Regiunea de Dezvoltare „Centru”, alcătuită din șase județe din zona centrală a țării, centru de arhiepiscopie ortodoxă, orașul

Unirii de la 1918, în prezent, orașul cel mai mult legat de ziua națională a României, s.a.

La nivelul județului Alba, situat în centrul acestuia, Alba Iulia, devenită reședința de județ în 1968, este cel mai important oraș, situat în sud - vestul Transilvaniei, în culoarul Mureșului, la zona de contact dintre două mari unități de relief: Munții Apuseni și Podișul Tarnavelor, unități despartite de culoarul larg al râului Mureș, care prin convergența unor afluenți importanți în această zonă și a văilor lor a atras și impus principalele cai de transport ce străbat această parte a Transilvaniei, de la vest la est - E 68, la care s-a alipit recent autostrada A3 (sectorul Deva - Sibiu), de la nord la sud - E 81, conectat cu E 68 și A3 spre Sibiu, și spre nord-vest DN 74, care pe valea Ampoiului permite patrunderea și traversarea munților Apuseni.

Așezare urbană s-a dezvoltat pe malul drept al Mureșului, în zona confluenței acestuia cu Ampoiul, la o altitudine medie de 235 m., orașul propriu-zis fiind așezat în cea mai mare parte pe prima și a doua terasă a Mureșului, care formează un aliniament de

poduri de terase prelungi de 8 - 10 km. și late de 2 - 4 km.

În această zonă, orașul ocupă o suprafață administrativ - teritorială de peste 10 000 de

ha. și o suprafață construită de peste 2 800 ha., împreună cu localitățile suburbane componente: Barabanț, Micești, Pâclișa și Oarda. (fig.1)



Fig.1. Imagine a municipiului Alba Iulia de la poalele dealului Mamut

Portiunea de culoar a Muresului la Alba Iulia se desfășoară între confluența acestuia cu Galda, la nord și cu Sebesul la sud, sector cu o lungime de peste 15 km. și o lățime medie de 4- 6 km., care cuprinde lunca și cele șapte nivele de terase. (M. Buza, 1986) În sectorul orașului Alba Iulia, cursul Muresului se abate mult spre partea stângă a

luncii, față de sectoarele din amonte și aval unde cursul urmărește preponderent partea dreaptă a luncii (Fig.2), fapt ce face ca spațiul văii în acest sector să fie generos pentru amplasarea și dezvoltarea orașului la nivelul terasei de lunca, dar mai ales pe terasele a doua și chiar a treia cu poduri care au o extensiune apreciabilă în zonă.

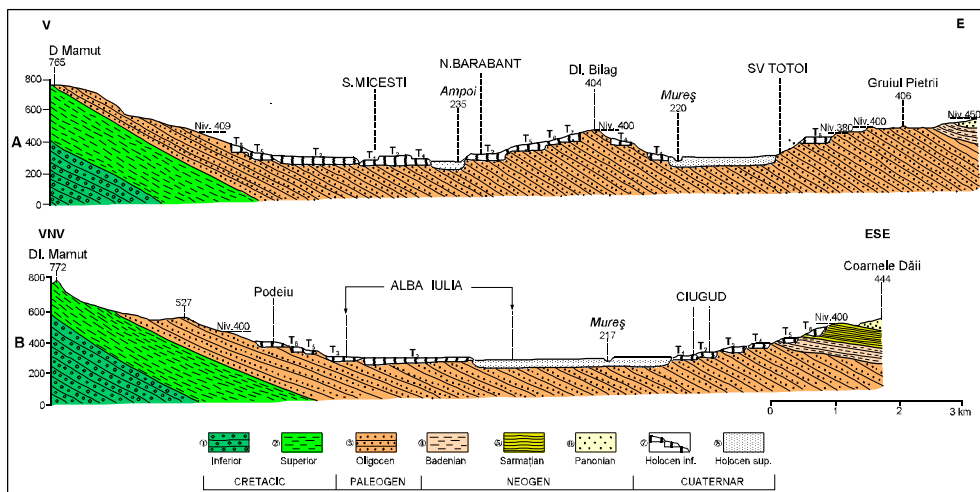


Fig. 2. Profile transversale prin culoarul Mureșului, la Alba Iulia
(A. la nord de Alba Iulia; B. prin Alba Iulia)

1. Conglomerate, gresii, argilite (Wildflisch);
2. Conglomerate, gresii, marne cu *Inoceramus* (fîș grezos);
3. Conglomerate, gresii, argile marnoase vârgate și violacee;
4. Conglomerate, gipsuri, tufuri și gresii;
5. Marne, marne nisipoase și nisipuri;
6. Nisipuri, argile marnoase și pietrișuri;
7. Pietrișuri și nisipuri (terase fluviatile);
8. Pietrișuri și nisipuri (depozite de luncă)

Situat pe E 81/DN 1, care face legatura cu autostrada A3 si E 68 in zona Sebes si DN 74, care face legatura cu muntii Apuseni pe valea Ampoiului, si la magistrala feroviara Simeria - Teius - Sighisoara (sector feroviar in constructie pentru linie ferată de mare viteza), orasul Alba Iulia are un rol important in rețeaua urbana a Romaniei si o pozitie avantajoasa la rețeaua rutiera si feroviara nationala.

2. Evoluții și schimbări la nivelul teritoriului și a zonelor funcționale ale orașului Alba Iulia

Evoluția, de la o simpla asezare neolitica la cea de asezare urbana importanta in prezent a orasului Alba Iulia, a fost determinata fara indoiala de pozitia geografica si strategica deosebit de avantajoasa. Asezarea, pe promontoriul terasat ce domina Valea Muresului, precum si vaile Ampoiului si Sebesului in zona de contact a campiei aluvionare cu dealurile submontane de sub poalele Muntilor Apuseni, Alba Iulia a beneficiat de-a lungul timpurilor de avantajele pozitiei sale si de bogatele resurse naturale ce le-au oferit zonele din jur. Pozitia strategica si caile lesnicioase si variate de circulatie din si spre toate directiile, au completat conditiile care au determinat evolutia orasului ca centru politic, administrativ, militar, cultural si economic.

a) Influenta cadrului natural asupra evolutiei teritoriale a orasului. Orasul Alba Iulia este situat in sud-vestul Transilvaniei fiind plasat in Culoarul Muresului, in zona de contact a doua unitati naturale: Muntii Apuseni si Podisul Tarnavelor. Relieful specific zonei de culoar si rețeaua hidrigrafica reprezinta elementele sistemului fizico-geografic care au impus vectorii evolutiei teritoriale a orasului si trasarea rețelei stradale in timp

Relieful culoarului Muresului in zona Alba, prin dispunerea in amfiteatru la baza dealului Mamut, cu etajarea sistemului de

terase, din care terase I de 8-12 m, a doua de 16-24 m, cu cea mai larga dezvoltare, si a treia de 30- 40 m, precum si lunca larga a Muresului, prin configuratia, morfodinamica si riscurile specifice au influentat alura, estetica si dezvoltarea orasului Alba Iulia. Cursul Muresului, prin caracteristicile sale, a afluentilor (Ampoi), si a luncilor aferente au influentat extinderea orasului si dezvoltarea rețelei rutiere, astfel orasul este limitat in dezvoltare spatiala de Mures spre est si de zona montana / piemontana cu versanti inclinati si terase inalte in partea de vest.

b) Influenta istorice in evolutia teritoriala a orasului si dezvoltarea zonelor functionale. Orasul Alba Iulia cu vechime bimilenara, cu rol important in antichitate, si in Evul Mediu a devenit resedinta de judet dupa 1968 si a cunoscut o evolutie spectaculoasa a populatiei, de la 16 000 locuitori in 1945, la 72 000 de locuitori in 1992, o dezvoltare importanta a sectorului industrial in perioada 1970-1990, si o evolutie urbana specifica pentru perioada comunista si cea de tranzitie, cu extinderea deosebita a unor zone rezidentiale noi si a serviciilor dupa 1990.

In timp, se pot remarca 3 etape in extinderea orasului actual. Din Evul Mediu, dupa anul 1713 si

Pana la Primul Razboi Mondial, orasul s-a extins si construit in zona „Orasului de Jos” pe terasa de lunca, sub Cetatea Bastionara. Dupa 1921, Alba Iulia se extinde pe o arie restransa si in partea de sus a cetatii, iar dupa 1968 pana in 1990, orasul se extinde in ritm rapid pe Platoul Romanilor in „Orasul de Sus”.

Dupa 1990 apar noi cartiere rezidentiale in partea de nord-vest, in zona Schit si Alba -Micesti, in nord, in noul cartier Orizont si in sud, cartierul Paclisa-Recea. Tentacular, pe axele importante de transport, spre Cluj - Napoca si Sebes se extind noile zone de industrie si servicii.

Spatiul construit a crescut dupa de la 11 000 ha. in 1990, la 20 000 de ha in prezent,

iar cu localitățile componente la 25 000 de ha.

c) Funcțiile și zonele funcționale ale municipiului Alba Iulia. Municipiul Alba Iulia, chiar dacă este de mărime mijlocie, este un oraș cu funcție complexă. Semnificativă este funcția administrativ - politică, municipiul, fiind reședința județului Alba, deține sediul instituțiilor la nivel județean, masate în cea mai mare parte în zona Centrului Civic, în sedii mai vechi sau unele mai noi, aparute după 1990, construite în diferite puncte ale orașului: Direcția Județeană Veterinară, Direcția Județeană pentru Agricultură și Dezvoltare Rurală, Registrul Auto Român. Fiind o așezare urbană veche și având una din cele mai mari și bine conservate cetăți, cetatea Alba - Carolina, cu dezvoltare în mai multe etape istorice și reabilitare modernă, la funcția administrativă se adăugă ca funcție importantă, cea turistică și culturală. Cetatea și obiectivele istorico-turistice au fost supuse unui amplu proces de reabilitare, remodelare și finisare, ceea ce face să atragă din ce în ce mai mulți turiști. Alba Iulia este cel mai important centru economic și comercial al județului Alba, chiar dacă o bună parte a industriei din perioada socialistă a fost abandonată (societăți vechi precum Ardeleana, Resial, Ardealul, Vinalcool), dovadă, fiind noile societăți comerciale Transavia SA, IPEC SA, Sewr-R SA, Rekord SA, Elit SA, Albacher SA, Megavox SA, Fair Play SA, ca și cele pastrate, precum: Saturn SA, Apulum SA, Incov SA, Albapan SA, completate de o rețea de centre mari comerciale: Ambient, Dedeman, Kaufland, Alba Mall s.a. Acest lucru se datorează poziției favorabile în centrul județului, faptului că este străbătută de DN1(E81) și se află la distanțe relativ mari și egale de alte centre urbane importante, ca Sibiu, Cluj și Deva.

d) Zonarea funcțională a municipiului Alba Iulia. Cea mai veche parte a orașului este Cetatea bastionară, bine conservată care a cunoscut mai multe momente importante în

dezvoltarea ei: pe vremea romanilor, a lui Mihai Viteazul, a ocupației habsburgice și recent, după 2007. Urmarind planul municipiului Alba Iulia, se constată că Cetatea constituie nucleul central al orașului, în jurul căreia acesta s-a dezvoltat, având o morfostuctură strădală radiar-concentrică generând o extindere izometrică și tentaculară, în perimetrul căreia s-au conturat și dezvoltat o serie de zone funcționale: zone rezidențiale, zone industriale, zone de agrement, zone cu dotări social - cultural - turistice și zone de transport și gospodărie comună.

3. Zonele rezidențiale

Pe teritoriul municipiului Alba Iulia zonele rezidențiale se pot clasifica în:

a) Zone rezidențiale construite până în 1990. În "Orașul de Jos", zona rezidențială veche se remarcă prin cartiere de case cu P și P+1 și o zonă mai nouă, apărută după 1970, cu câteva blocuri P+10, și cele mai multe blocuri P+4 la axa străzii principale și în cartierele Ampoi I, II și III. În zona Tolstoi blocurile P+3 și P+4 sunt construite înainte de 1980. În "Orașul de Sus" construcțiile dominante aparute până în 1990 au fost blocurile P+4 și P+10 (mai ales în zona b-dului Transilvaniei) care au generat cea mai consistentă zonă de locuit, cunoscută ca zonă rezidențială cu numele de „Cartier Cetate” sau „Platoul Romanilor”. O poziție și un aspect aparte prezintă aliniamentul „M-urilor”, blocuri cu un aspect arhitectural mai deosebit, și cel al cartierului de vile vechi cu P+1, situat la sud de Colegiul „Horea, Cloșca și Crisan”. O caracteristică și o poziție aparte o reprezintă microcartierele de blocuri P+3, P+4 din zona Caroline-Gemina și Caroline-Apulum, zone aflate de o parte și de alta a Cetății bastionare.

b) Zone rezidențiale construite după 1990. După 1990 s-au construit câteva blocuri P+10 în "Orașul de Jos" în zona centrală și o serie de blocuri P+4 în "Orașul

de Sus” raspandite in zona Stadion, Alba - Micesti si Orhideelor. Dupa 1990 a inceput sa se dezvolte si sa se extinda zonele rezidentiale de vile si case P+1, P+2 din zona Schit, Alba-Micesti si zona spre Paclisa, constructia de case si vile din aceste zone, luand o amploare deosebita dupa anul 2000.

c) Zone si cartiere deosebite. Pe teritoriul municipiului Albei Iulia exista doua astfel de cartiere: Recea (in sud) si Orizont (in partea nordica). Aceste cartiere se remarca prin proiectarea si trasarea unor retele stradale noi, cu o trama rectangulara, prin omogenitatea stilului si modului de constructie si printr-o anumita separare, chiar izolare a lor, fata de restul orasului. Cartierul Recea - Rosia Montana este un cartier de 250 de case tip P+1, construite de Gold Corporation, pentru familiile din Rosia Montana, care s-au mutat in Alba Iulia, iar „Orizontul” va reprezenta un ansamblu de 1000 de case si vile in spatiul dintre Micesti si Barabant.

d) Localitati componente. Localitatile componente municipiului Alba Iulia sunt: Paclisa (in sud-vest), Micesti (la vest), Oarda de Jos si Oarda de Sus (in est), Baranat (in nord). Aceste localitati sunt foste asezari rurale cu case tip P sau P+1 si unele constructii mai noi, tip P+1 si P+2.

4. Zonele industriale

Zonele industriale, de productie, depozitare si mai nou, unele comerciale printr-o serie de intreprinderi si societati comerciale s-au dezvoltat in functie de zonele rezidentiale si cele de transport si in unele cazuri in functie de caracteristicile spatiului geografic (relief) si impactul asupra mediului (Saturn SA, Apulum SA).

a) Zona industriala de nord a municipiului Alba Iulia. Aceasta zona industriala si de servicii de tip „pana” este cuprinsa intre cartierele Ampoi si Alba-Micesti si cuprinde societati comerciale mai vechi: Transelectrica, Incov, Imsat, Alsting. In aceasta zona industriala in urma

restrangerii, dezafectarii si delocarii unor intreprinderi (Albalact, Vinalcool, Alsting) au aparut spatii de servicii si comert: Dedeman, FLIPS, complexul de sali Mercur, s.a. La aceasta zona industriala de nord, izolata, in nordul localitatii Barabant pe un spatiu de terase ale Ampoiului si Muresului, la sudul dealului Bilag se afla societatea comerciala mai veche in domeniul prelucrarilor mecanice, Saturn S.A.

b) Zona industriala si de servicii pe axa de transport spre Cluj-Napoca. Zona industriala este in general una noua, dezvoltata avantajos pe axele de ransport rutier si feroviar spre nord, cu societati comerciale numeroase: Sews-R (componente masini), Record (incaltaminte), IPEC (ceramica), UTEPS (in restrangere) si unitati de servicii: Ambient, Unisem, Viva, Dacia-Renault s.a. . Singura intreprindere veche inchisa, vanduta si dezafectata in parte, care ocupa un spatiu extins este Resial SA, candva singura unitate din tara profilata pe ceramica refractara speciala. Paralel cu soseaua de centura apar noi societati in domeniu indusriilor si serviciilor.

c) Zona industriala de sud. Aceasta zona industriala cuprinde axa de dezvoltare si prelungire a orasului spre Sebes si cu societati comerciale mai vechi: Albapam (panificatie), Apulum(ceramica) si mai noi: Transgaz, Elit (industrie alimentara), Mova (materiale de constructii), Termotehnica, Agras, Albacher (bere), Transavia, unele dezvoltatea in localitatile componente Oarda si Paclisa.

d) Zona industriala in interiorul orasului. In interior, societatiile comerciale sunt dispersate si au dimensiuni mici. Printre acestea enumeram societati comerciale vechi: Intas-Ardealul, Ardeleana, Progresul si mai noi: Megavox, Blue Tex, Alumil s.a.

5. Zonele de agrement

Zonele de agrement, spatii verzi si amenajari pentru sport si timp liber in municipiul Alba Iulia s-au situat sub nivelul

cerintelor mult timp. În perioada 1980-1990 și după 1990, pe măsura organizării, amenajării și modernizării spațiului urban, amenajările pentru agrement au cunoscut o mai bună dezvoltare și amplasare în cadrul orașului, astfel:

– **Zona de activități sportive “Cetate”** este ceva mai veche și cuprinde un stadion cu o capacitate de 20.000 de locuri și terenuri de antrenament, terenuri de tenis și un bazin olimpic acoperit. Zona este amplasată în partea de N a orașului.

– **Zona de agrement „Schit”**, care cuprinde terenuri sportive, strand, terasă. constituie un nucleu cu potențial de extindere, beneficiind de un amplasament deosebit de pitoresc.

– **Zona de agrement “Pâclișă”**, aflat în partea sud-vestică a orașului, care beneficiază de terenuri de tenis, de fotbal, de volei etc.

– **Centrul complex „Alba Mall”**, situat în „Orașul de Jos” care poate găzdui întâlniri și manifestări diverse.

– **Complexul sportiv “Winners Club Țălnar”**, cu terenuri de fotbal, de volei și tenis, cu strand, terase, sală de fitness, etc.

Spațiile verzi amenajate ocupă o suprafață destul de mică în cadrul zonelor centrale locuite, iar dintre acestea, vechile parcuri „Parcul 1 Mai”, din centrul de jos „Parcul Tineretului” în zona Casei de Cultură a Studenților, și cel mai mare, situat la vest de Cetate până la ansamblul de locuințe al „M-urilor”- „Parcul Unirii”.

Spațiile verzi s-au extins în santurile de est, sud și nord a Cetății și recent în zona nou amenajată a santului spre Parcul Unirii, iar în interior „Parcul Custozza” s-a transformat în piața civică unde pot fi organizate diverse manifestări culturale.

Spațiile verzi se compensează cu cele din în zona noilor cartiere de vile și case care dispun de grădini amenajate, la fel în lungul unor artere de circulație urbană, unde au fost plantați arbori ornamentali și amenajate aliniamente florale.

O nouă zonă de agrement și spațiu verde pentru timp liber, se conturează în Valea

Popii și la marginea pădurii Mamut, unde se dezvoltă proiectul de amenajare a parcului dendrologic și a „soselei de pădure” dintre Valea Popii și Paclisa.

6. Zonele de dotări social-culturale și turistice

Zona de dotări social - culturale și turistice nu se distinge la ora actuală ca o zonă de sine statătoare, ea fiind constituită din nuclee care concentrează diverse spații și dotări cu asemenea funcții, astfel acestea se situează și pot fi grupate pe zona Orașului de Jos și a Centrului Civic al orașului, în zona cultural- turistică din cadrul Cetății bastionare și zona Orașului de Sus.

În Orașul de Jos și zona Centrului Civic, funcționează pe lângă instituțiile administrativ- politice județene și municipale, patru unități de învățământ liceale, trei unități gimnaziale cu grădinițe afiliate, teatru de copii, casa de cultură pentru studenți, obiective de cult, asezăminte de asistență socială, secții și cabinete de spital și asistență pentru sănătate.

În interiorul Cetății bastionare, unitățile din domeniul social - cultural și turistic sunt numeroase: Universitatea „1 Decembrie 1918” Alba Iulia cu sedii și spații de învățământ, două unități de învățământ gimnazial și liceal, Biblioteca documentară Batthyaneum, Muzeul și Sala Unirii, două obiective de cult reprezentative: Catedrala romano-catolică și Catedrala Ortodoxă, numeroase palate, vestigii istorice, statui și grupuri statuare.

Pe raza Orașului de Sus sunt importante unitățile de învățământ liceal și universitar, unele reprezentative, cum sunt: Colegiul Național „Horea, Cloșca și Crisana”, Colegiul Liceal Militar „Mihai Viteazul”, Facultatea de Teologie, alte unități de învățământ liceal și gimnazial, unități sanitare Spitalul Județean de Urgență, Stația de Salvare, numeroase obiective de cult noi, hoteluri și pensiuni, unități de asistență pentru persoane defavorizate ș.a.

7. Zonele de transport și gospodărie comunală

Prin pozitie, rol și dezvoltarea în timp, transporturile la nivelul zonei și orașului Alba Iulia au jucat un rol important, asigurând tranzitul și circulația urbană. Se poate separa zona importantă de tranzit pe axul Muresul, formată din magistrala feroviara, cu cele două gări (Alba Iulia și Barabant cu ramificație spre Zlatna) și varianta rutieră ocolitoare a orașului pentru DN1/ E81, care traversează orașul până acum 20 de ani. Zone care concentrează activități de transport și transporturi intense sunt cele industriale și comerciale, cele de intrare-iesire în municipiu și inelul de transport în comun cu intersecții, stații și ramificații specifice.

Zonele de gospodărie comunala sunt constituite din sediile instituțiilor de profil și din dotările specifice, precum cele ale stației de epurare a apelor uzate ale orașului, amplasată în partea de sud a orașului, la Partos, bazinele de apă din zona Schit, puncte pentru depozitare și ridicarea gunoierului și deșeurilor menajere ale orașului și a platformei de depozitare a acestora.

8. Problemele municipiului Alba Iulia în perioada tranziției

În funcție de etape istorice și economice - politice de evoluție și dezvoltare, orașele ajung să aibă o „zestre urbană” specifică, care influențează rolul și funcțiile orașului actual în raport cu cerințele și nevoile locuitorilor. În viziunea specialiștilor pe probleme de planificare urbană, conceptul nou de urbanism, surprinde cerințele orașului actual în: organizarea spațiului, zonarea funcțională a teritoriului, echiparea cu dotări social - culturale, rețele tehnico-edilitare, cai de transport și comunicații, condiții de mediu, punerea în valoare a monumentelor, creșterea eficienței activităților economice și sociale a societăților și instituțiilor, îmbunătățirea

condițiilor de muncă, locuit și recreere a populației. (V. Surd - 2005)

Plecând de la principiile de organizare și amenajare a spațiilor urbane, care au în vedere în primul rând: economisirea terenului, accesul optim la utilități, satisfacerea nevoilor umane de bază, randamentul maxim, integrarea funcțională, efectul negativ minim și extinderea spațiilor ecologice și protejate, rezultă și principalele probleme care se cer a fi rezolvate la nivelul orașelor cum sunt:

a) delimitarea teritoriului și a stabilirii raporturilor optime între intravilan și extravilan;

b) zonarea funcțională a spațiului urban în cadrul perimetrului construit;

c) stabilirea regulilor de înălțime a construcțiilor și a regimului de distanță;

d) stabilirea și dimensionarea rețelei de circulație majoră;

e) stabilirea circuitelor și traseelor rețelelor edilitare;

f) stabilirea zonelor de conservare, protejare și a siturilor istorice;

g) stabilirea elementelor de estetică, imagine și personalitate urbană;

Municipiul Alba Iulia a moștenit, preluat și gestionat un ansamblu de elemente și componente urbane, care-i conferă o specificitate aparte în rețeaua urbană a României, de unde și problemele actuale ale orașului, probleme care pot fi grupate pentru perioada tranziției astfel:

– Restructurarea, reconversia și tranziția economică a orașului;

– Rețeaua strădală și circulația urbană;

– Regimul construcțiilor și a spațiilor construite;

– Organizarea și amenajarea spațiului urban și imaginea urbană;

– Problema spațiilor verzi, a zonelor de agrement și recreere;

– Problema salubrității și curățeniei orașului;

Una dintre aceste probleme, de mare actualitate o reprezintă rețeaua strădală și circulația urbană în municipiul și zona

municipiului Alba Iulia.

9. Rețeaua stradală și circulația urbană în municipiul Alba Iulia

a) Configurația și caracteristicile tramei stradale și rutiere. Alba Iulia cu o structura binucleară, dezvoltată în jurul Cetății Bastionare prin „Orasul de Jos” în zona terasei de lunca și „Orasul de Sus” dezvoltat pe suprafața terasei a II a, Platoul Romanilor, prezintă o structură specifică a tramei stradale cu o formă radială - concentrică cu prelungiri tentaculare pe axele importante de circulație, spre Cluj-Napoca, Sebes și Apuseni.

Se poate vorbi de aspectul concentric al rețelei stradale de bază, cu un prim inel în jurul Cetății și al doilea, care unește segmentul din Orasul de Jos, cândva cu rol de sosea de tranziție, între intersecția „Gara” și cartierul Ampoi III, cu B-dul Revoluției și al Republicii, în cartierul Cetate până la str. Lalelelor (magazinul Lidl).

Aspectul radial este dat de segmentele arterelor principale:

- Calea Motilor - Str. Zlatnei (spre Zlatna), pe DN 74, spre Muntii Apuseni;
- B-dul T. Vladimirescu - Soseaua Clujului (spre Cluj-Napoca), pe E 81;
- B-dul Ferdinand I - Soseaua Sebesului (spre Sebes) E81;
- Str. Marasesti - Soseaua Drambarului (intersectând soseaua de centură și calea ferată, trecând peste Mures);
- Str. Brandusei - Soseaua Paclisei, spre sud-vest.

Cea mai mare parte a rețelei stradale de bază este dimensionată la 2 benzi pe sens (exceptie Calea Marasesti și Str. Brandusei și a unui sens dinspre Micesti spre Alba Iulia) unde arterele de intrare - ieșire au ramas la numai o bandă pe sens și răspund greu din punct de vedere al calitatii la nevoile circulației urbane în zona. Modernizarea sectoarelor de intrare - ieșire spre Cluj Napoca și Zlatna și construirea unor sensuri giratorii în unele intersecții au schimbat aspectul

calitativ al circulației în Alba Iulia

b) Specificul circulației urbane, de tranzit și penetratie. Acest aspect a reprezentat o amplă acțiune de monitorizare și cercetare a circulației la nivelul municipiului, efectuată de elevii ai Colegiului „National „HCC” Alba Iulia, care au monitorizat circulația în oras în orele de maxim al traficului rutier și pietonal (ora 7,30-8,30 și 15,30 - 16,30) și în intervale ale circulației normale pe parcursul zilelor lucrătoare ale săptămânii. În acest fel, au fost supuse monitorizării 12 intersecții dintre cele mai importante din oras (4 în „Orasul de Jos” și 8 în „Orasul de Sus”), cu denumiri specifice pentru a putea fi supuse observației și analizei. În cadrul monitorizării, elevii au completat fișe de observații cu referire la numărul de autovehicule care au circulat pe un anumit sens și direcție din intersecție, tipuri de autovehicule, specificul traficului în intersecții, probleme ale circulației specifice intersecțiilor și impactul asupra mediului (poluare, zgomot, vibrații).

Tipurile de intersecții selectate au fost diferite sub aspectul formei: intersecții „în cruce” (intersecția „Gara” și „Stadion”), intersecții „în T” (intersecția dintre B-dul Republicii și B-dul T. Vladimirescu) intersecții în „T” și „cruce”: (intersecțiile de la Magazinul Unirea și Hotel Cetate cu strada Closca), intersecții „în unghi” (varianta spre Cluj și varianta spre Partos) și intersecții „cu sens giratoriu” (Piata Cetate, Calea Motilor - B-dul Horea).

Circulația de tranzit: Cea mai mare parte a circulației de tranzit se realizează pe soseaua de centură, sosea care selectează peste 1/3 din traficul de intrare în zona Partos și cel dinspre Cluj.

Astfel din nord, intră în oras în timp de o ora (9.00-10.00) 650 mașini și trec pe varianta 250, și ies din oras spre Cluj-Napoca 550 de mașini, la care se adaugă cele 300 de pe varianta.

În partea de sud, la Partos, intră în același timp în Alba Iulia 500 de mașini și deviază pe varianta 300 și ies din oras 450 la

care se adauga de pe varianta 260 de masini. O parte a circulatiei de tranzit se desfasoara si in alte zone, precum in zona de intrare - iesire spre Zlatna, insa este greu de vazut de unde converg spre iesire, sau spre ce directii se indreapta dupa intrarea in municipiu

Circulatia pe varianta prezinta, in ambele sensuri, o pondere mare a traficului de masini grele intr-o proportie de 25-30 %. Circulatia de tranzit este afectata uneori la iesirea spre Partos si Sebes din cauza problemelor podului de peste Mures (ingust, calitate precara, restrictii de viteza, intersectia spre Oarda fara pasaj de ocolire s.a, si unele blocaje in zona intrari- iesirii spre Elit s.a.).



Fig. 3. Aspecte ale circulației în Cartierul Cetate

c) Propuneri in vederea eficientizarii si optimizarii circulatiei. Chiar daca Alba Iulia este un oras cu o populatie sub 70 000 locuitori si o desfasurare spatiala destul de mare a teritoriului raportata la populatie se confrunta cu multiple probleme ale circulatiei urbane: trafic aglomerat, lipsa spatiilor de parcare, problema intersectiilor.

– **Fluidizarea traficului:** Importanta in ceea ce priveste optimizarea si fluidizarea circulatiei in Alba Iulia o reprezinta masura de interzicere a parcarilor pe o banda pe marile artere, de largire a unor artere, unde cerintele o impun si spatiul permite (ex. strada Mircea Eliade, in prezent cu sens unic, de la Schit spre cartierul Alba - Micesti prin spatele Liceului Militar, B-dul Revolutiei de la magazinul Lidl spre sud,

Circulatia în cadrul orașului: În cadrul orașului, circulația este influentata de numarul populatiei unor zone rezidentiale si cartiere, amplasarea zonelor functionale si caracteristicile rețelei de strazi si a intersectiilor. In urma monitorizarii, rezulta ca la ore de varf traficul este aglomerat pe toate arterele importante afectand fluenta traficului in intersectiile mari si blocand intersectiile mici.

Exista sectoare cu probleme ale circulatiei din cauza unor benzi ocupate de parcare masinilor mai ales pe bulevardul Revolutiei 1989, de la Stadion pana la Piata Cetate si de la Spitalul Judetean pana la Str. Lalelelor (fig. 3)

s.a.), stabilirea unor noi sensuri unice pe unele strazi secundare spre intersectiile mari cu semaforizare si modernizarea unor strazi in cartierul Alba - Micesti (str. Varese, Abrudului - care ar asigura mult mai facil accesul spre Valea Popii si cartierul Orizont.

– **Problema parcarilor:** Este una din cele mai importante probleme care influenteaza circulatia urbana, prin blocarea unor benzi de circulatie pe anumite sectoare ale unor sensuri a arterelor de circulatie importante si ingustarea zonei carosabile pe multe artere secundare. Problema parcarilor poate fi rezolvata prin alocarea si destinarea unor spatii pentru constructia si amenajarea de parcareri moderne (de suprafata, subterane si supraterane) cu plata in zone aglomerate ale orasului si a deconcentrarii unor institutii

și arii de servicii din zone aglomerate ale municipiului în prezent.

– **Problema intersecțiilor:** În vederea fluidizării traficului în aceste puncte „cheie” se impune modernizarea și modificarea sistemului de trafic și a circulației urbane,

unele puncte și zone care pun probleme, cum ar fi redimensionarea unor intersecții și găsirea celor mai bune variante de fluidizare a traficului (semafoare cu cronometrare a timpului, pasaje pietonale, senzori giratorii s.a.) (fig. 4).



Fig. 4. Amenajarea intersecțiilor în municipiul Alba Iulia

– **Problema amplasării unor construcții** în aria care afectează circulația urbană: Se fac greșeli prin avizarea amplasării și extinderii exagerat de apropiată a construcțiilor de arterele de circulație și de zona unor intersecții. Totodată, se impune o mai bună corelare a spațiilor destinate circulației rutiere cu spațiile destinate pietonilor (pasaje de trecere dezafectate, stații de transport amplasate necorespunzător, trotuare uneori exagerate, treceri pentru pietoni în cascada) cu zonele destinate traficului rutier urban.

d) Pentru optimizarea și eficientizarea circulației și a traficului în zona municipiului Alba Iulia venim cu o serie de sugestii și propunem următoarele:

– **Conectarea D.N. 74** care vine din Munții Apuseni în zona Micesti – Sard, prin cartierul Orizont și localitatea Barabant în zona soselei de centură cu artera E 81 spre Cluj-Napoca și viitoarea autostradă Sebes - Turda în vederea evitării circulației prin oraș spre zona industrială și de servicii situată în partea de nord a orașului pentru cei din

Apuseni și cei care vin din nord spre Apuseni.

– **Conectarea bulevardului Revoluției 1989**, prin modernizarea străzii Ioan Lăncrajan și legarea acesteia prin pasarela de trecere spre rețeaua cartierului Recea și a localității Paclisa, și în continuare spre zona Partos cu legătura la viitoarea autostradă Sebes - Turda.

– **Legarea cartierului Orizont** mult mai direct cu orașul prin intermediul străzii Abrudului spre artera importantă Alba - Micesti.

– **Legarea cartierului rezidențial nou**, Recea - Rosia Montană și a zonei rezidențiale care se dezvoltă spre Paclisa cu artera de ieșire spre Partos și cu viitoarea autostradă Sebes - Turda, în zona Partos - Apulum, pentru a evita aglomerarea traficului pe singurul fir care coboară din Cetate spre zona Gara și spre Partos - Oarda - Sebes ;

– **Conectarea cartierului Orizont** cu Orașul de Jos prin zona stației electrice, respective a străzii Gh. Sincai sau Emil Racovița.

BIBLIOGRAFIE

1. Anghel Gh., Mahara Gh., Anghel E.(1982), *Ghidul turistic al judetului Alba*, Edit. Sport -Turism, Bucuresti.
2. Apolzan C., Apolzan A.(2009), *Caracteristicile geomorfologice - premisa a organizarii spatiului in partea de sud - est a Vaii Ampoiului*, revista Pangeea nr. 9, Edit Aeternitas, Alba Iulia.
3. Araboaei M., Araboaei L. (2008), *Influenta reliefului si a zonelor tip „axa”asupra organizarii spatiului geografic si a dezvoltarii teritoriale a judetului Alba*, revista Pangeea, nr. 7, Edit. Aeternitas, Alba Iulia.
4. Buza M. (1986), *Culoarul Muresului la Alba Iulia - Observatii geomorfologice*. Studii si cercetari geologice si geografice, Edit. Academiei, Bucuresti.
5. Mandrut O. (2002), *Romania geografie regionala* - Edit. Univ. de Vest,,V. Goldis” Arad.
6. MorariuT. , Bogdan O., Maier A.(1980), *Geografia judetului Alba* , Edit. Academiei.
7. Neacsu M.C. (2010), *Imaginea urbana*. Edit. Pro Universitaria, Bucuresti.
8. Surd V. (coord),(2005), *Amenajarea teritoriului si infrastructurii tehnice*, Edit. Presa Universitara Clujeana, Cluj Napoca.