

SEBEȘ, ORAȘ “SUFOCAT” DE TRAFICUL RUTIER

Prof. MIOARA BULBUCAN, Liceul cu program Sportive, Sebeș

Prof. MARIA CIBU, Școala Generală Petrești

ABSTRACT: *Sebes City is located at the intersection of two major roads. From the highway Bucharest-Arad-Sibiu, in Sebes emerges another European road, on direction Cluj-Oradea. All the cars coming from the south of Romania and the Balkan Peninsula and head toward Central and Western Europe pass through this city that has no beltway. For this reason, the exhaust gas air pollution is a serious problem of residents of this city.*

Key words: *intersection of major roads, exhaust gas, air pollution.*

Municipiul SEBEȘ este situat în vasta arie depresionară a „golfului” creat de râul Sebeș la iesirea din munte, în apropierea cunoscutei rezervații naturale RÂPA ROȘIE, la 16 Km distanță de Alba Iulia. Accesul în localitate se face prin drumurile naționale DN7-E60, Deva-Sebeș, drum care traversează localitatea de la vest la est, DN1-E81, Alba Iulia-Sibiu, drum care intră în localitate de la nord la est, DN 67C, prin partea de sud și drumul județean DJ 106K, Daia Română în partea de nord.

Aflat între cetățile Apulum și Căpâlna, Sebeșul constituie un ideal loc de așezare sau popas. Din timpul romanilor a rămas denumirea de „Calea lui Traian,-,-, Via publica,, care lega prin nord-estul actualului oraș cetatea Apulum de Sebeș și în continuare spre artera principală de comunicație de pe valea Oltului.

Așezat la răspântia unor mari drumuri, la intersecția axelor de comunicație ce traversează țările Europei spre Orient (într-o hartă din anul 1835 a traseelor de diligență care legau marile orașe: Roma, Paris, Hamburg, Berlin, Petersburg, Istanbul, figurează și Sebeșul ca stație de poștă), Sebeș s-a dezvoltat continuu tocmai favorizat de căile de comunicație care însoțeau Valea Sebeșului și Mureșului, era punct de popas pentru schimbarea cailor care soseau aici de la Orăștie, Alba Iulia sau Miercurea Sibiului.

Până în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, căile rutiere satisfăceau toate

necesitățile de transport. În timp, orașul s-a dezvoltat și modernizat, astfel încât străzile pe care treceau alene diligențele în trecut, în prezent au devenit neîncăpătoare pentru miile de autovehicule care traversează zilnic municipiul.

Într-o zi normală, haosul începe dimineața în jurul orelor 07.00, moment în care mașinile localnicilor încep să se amestece printre autovehiculele aflate în tranzit. Infernul este completat de mii de camioane și TIR-uri care trec în fiecare oră chiar prin mijlocul orașului, pentru că Sebeșul nu dispune de o centură de ocolire. Rezultă nervi întinși la maxim, pentru localnici, dar și pentru transportatori care acumulează întârzieri imense.

Situația nu pare să își găsească nici o soluție cu atât mai mult cu cât infrastructura este aceeași din ultimii 30 de ani, iar municipiul Sebeș a devenit treptat, dar sigur una dintre cele mai aglomerate localități din țară. Acest lucru nu se întâmplă doar din cauza populației care depășește cu puțin 27.000 de oameni, ci, mai ales din cauza traficului infernal. În fiecare 24 de ore, această zonă este tranzitată de peste 40.000 de autovehicule, dar mai ales de TIR-uri și camioane de mare tonaj. Sebeșul, un vechi burg, are străzi înguste, un singur sens de mers și altul de venit, iar la ora actuală nu se poate tranzita Sebeșul fără 30, 40, 50 de minute și este vorba doar despre 2 kilometri, fiind un adevărat nod de strangulare a traficului.

TRAFIC AUTO - Municipiul SEBEȘ - 14 MAI 2008
punct de observare: Centrul Cultural "Lucian Blaga"

Interval orar	Spre centru (Alba-Iulia/ Deva)		Spre Sibiu		Total
	TIR	automobile	TIR	automobile	
8.00-9.00	180	335	120	177	812
9.00-10.00	216	430	110	384	1140
10.00-11.00	241	411	141	448	1241
11.00-12.00	201	435	184	524	1344
12.00-13.00	174	486	147	585	1392
13.00-14.00	262	509	371	767	1909
14.00-15.00	221	277	250	679	1427
15.00-16.00	252	638	322	608	1820
16.00-17.00	219	487	267	517	1490
17.00-18.00	156	438	269	424	1287
18.00-19.00	197	354	199	407	1157
19.00-20.00	128	301	160	400	989
Total	2447	5101	2510	5920	15.978

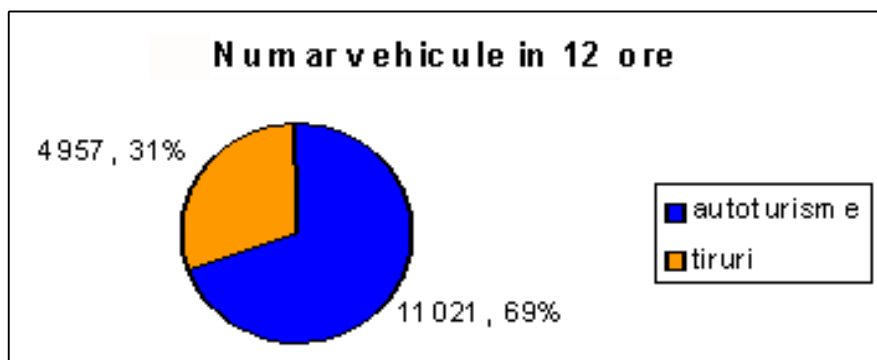


Fig. 1. Traficul auto în centrul orașului Sebeș (pe categoric de vehicule) - 14 mai 2008

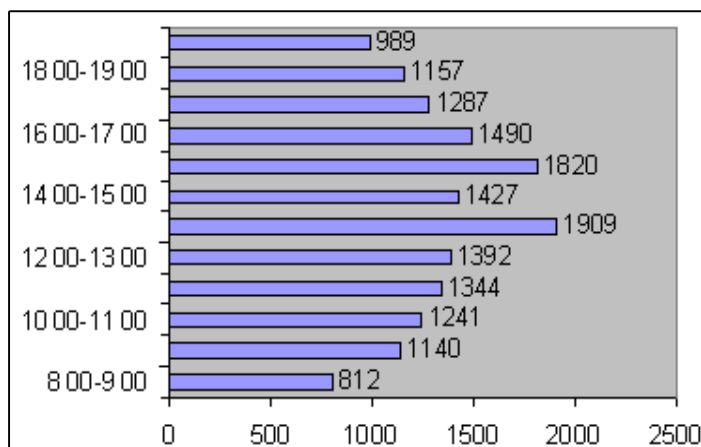


Fig. 2. Traficul auto în centrul orașului Sebeș (număr vehicule /ore) - 14 mai 2008

Problemele nu se rezumă doar la întârzieri și agitație. Gradul de poluare la nivel local este mult peste limite, iar traficul este responsabil de o mare parte dintre particulele nocive care ajung în plămânii localnicilor. Dacă ar exista o șosea de centură ar exista o reducere considerabilă a poluării, atât la pulberi cât și la substanțe cu efect de seră, cum sunt dioxidul de carbon și alte substanțe emantate de autovehicule, sunt de părere și specialiștii în domeniul protecției mediului.

O altă problemă este și poluarea fonică ce are numai efecte negative pentru om.

Efectele poluării fonice sunt:

- ultrasunetele care distrug globulele roșii din sânge, apar migrene, greață sau chiar pierderea echilibrului;
- zgomotul ce acționează asupra întregului organism, deoarece senzația auditivă ajunge la sistemul nervos central, prin intermediul căruia influențează alte organe.

Din cauza zgomotelor, crește exponențial oboseala. Nu mulți cunosc faptul că Uniunea Europeană a impus o limită de 50 de decibeli (dB). Sursele principale de poluare fonică pe timpul zilei sunt traficul intens și sirenele mașinilor de urgență, care sunt nelipsite pe întreaga durată a zilei. Într-o mașină la 70-80 km/h, claxonul are 95 db, 100 dB - traficul „greu” pe stradă, sau plânsul unui copil. Acestea, în circumstanțele în care un sunet de 85 db timp de 8 ore poate provoca răni grave și iremediabile urechii, iar la 100 dB nu trebuie ascultat mai mult de 15 minute. 140 dB este considerat pragul de la care apare durerea (o sirenă la distanță de 150m).

Printre cele mai dese consecințe ale expunerii îndelungate la un zgomot de peste 50 dB se remarcă trauma sonoră, care poate duce la slăbirea auzului și la apariția zgomotelor în urechi. Aceste efecte sunt ireversibile și pot conduce la pierderea totală a capacității auditive. Zgomotul acționează asupra întregului organism, deoarece senzația auditivă ajunge la sistemul nervos

central, prin intermediul căruia influențează alte organe.

Efectele resimțite de om sunt:

- reducerea atenției, a capacității de muncă, deci crește riscul producerii accidentelor;
- instalarea oboselei auditive care poate dispărea o dată cu dispariția zgomotului;
- traumatisme, ca urmare a expunerii la zgomote intense un timp scurt (aceste traume pot fi: amețeli, dureri, lezarea aparatului auditiv și chiar ruperea timpanului);
- scăderi în greutate, nervozitate, tahicardie, tulburări ale somnului, deficiența în recunoașterea culorilor;
- surditate la perceperea sunetelor de înaltă frecvență.

Altă consecință cauzată de expunerea pe termen lung la zgomotele orașului care afectează întreg organismul este mărirea secreției de cortizon.

Excesul acestui hormon poate avea multiple efecte, printre care se numără creșterea tensiunii arteriale, apariția ulcerului gastric, a diabetului și a obezității.

Cel mai resimțit efect este apariția mai frecventă și mai activă a oboselei. Zgomotul din oraș poate cauza reacții de frustrare, chiar și agresivitatea. Până atunci, însă, alternativa este ca șoferii mașinilor de intervenție să se rezume la folosirea sirenelor doar în cazul realelor urgențe, iar șoferii din trafic să evite folosirea claxonului pentru toate nimicurile.

Traficul intens din Sebeș cu mașini de mare tonaj a dus și la degradarea șoselelor datorită și infrastructurii necorespunzătoare, dar și la deteriorarea clădirilor aflate în zonele adiacente șoselelor.

O comparație între primul trimestru al anului 2007 și primul trimestru al anului 2008, arată că tot datorită circulației intense a crescut și numărul accidentelor de circulație, respectiv în anul 2007 s-au înregistrat 9 accidente iar în 2008 la 15 accidente.

Astfel, principalele probleme în ceea ce privește circulația în *municipiul Sebeș* sunt:

- lipsa centurii de ocolire;
- existența traficului ușor de tranzit DN 1-E81 prin Cetatea Sebeșului;
- existența traficului greu de tranzit DN1-E81 în vecinătatea cetății;
- intersecții cu dificultate de circulație.

Dintre acestea, prioritară este demararea urgentă a centurii de ocolire a municipiului pentru descongestionarea traficului în zona centrală (fig. 3).

În acest sens, Guvernul României are asigurate fondurile de la Uniunea Europeană pentru proiectarea și pregătirea detaliată a documentației de licitație pentru aproximativ 220km de autostradă cu două benzi pe sens, inclusiv toate structurile aferente și auxiliare. În următorii ani se va construi Autostrada Sibiu-Deva care va face parte din Autostrada Coridorul IV Paneuropean, pornind de la Constanța-București-Nădlac, cu o lungime totală de 840 km. Va fi o cale rutieră modernă care va face legătura cu marile centre industriale ale Europei.

Pe teritoriul județului Alba traseul începe de la limita cu jud Sibiu km 92+227 și Cunța și urmărește un traseu care a fost studiat în anul 1997 la faza de Studiu de fezabilitate. Ocolirea orașului Sebeș face parte integrată a traseului viitoarei autostrăzi pentru această variantă de ocolire fiind deja realizat Studiul de Fezabilitate.

În acest prim tronson, traseul autostrăzii se înscrie între cele două cai de comunicație terestre existente, respectiv Drumul național 1 și Călea ferată Sibiu-Sebeș.

Viteza de proiectare adoptată este de 120 km/h. Drumurile județene și comunale intersectate de traseul autostrăzii vor traversa autostrada denivelat prin pasaje asigurându-se legăturile cu localitățile Cunța, Cut și Răhău.

După ocolirea Municipiului Sebeș traseul autostrăzii se desprinde din DN 7 la km 51+491 zona în care este prevăzut un nod rutier de tip treflă. De remarcat că alegerea acestei geometrii a ținut cont de realizarea nodului odată cu proiectarea drumului expres Sebes-Turda-Cluj Napoca.



Fig. 3. Traseul autostrăzii București-Arad prin județul Alba

Autostrada va continua să se desfășoare într-o zonă situată în stanga DN 7, până la km 247 al DN 7 pe o lungime de 3400 m unde DN se va devia spre CF Sebeș-Orăștie, traseul autostrăzii fiind paralel cu acesta.

Pe teritoriul municipiului Sebeș, lungimea autostrăzii va fi de 8223 m, iar suprafața de 504.580 mp. În lungul traseului sunt proiectate numeroase poduri (9), pasaje pe și peste autostradă (12) precum și viaducte (5).

Această autostradă este foarte necesară traficului intens și de mare greutate care trebuie să strabată municipiul Sebeș ducând la degradarea acestuia, dar și populația nu ar

mai avea de suferit de pe urma acestui trafic, poluarea va fi mai redusă la fel ca și zgomotul.

Un oraș sufocat de trafic greu, șosele înguste care se îndoie sub roțile mașinilor, agitație, nervi, timp pierdut și o poluare extrem de ridicată. Asta a devenit municipiul Sebeș care are ghinionul de a fi situat la intersecția drumurilor naționale și Europene care leagă Sibiu, Alba Iulia, Clujul și Deva.

Traficul infernal este afectat de lipsa unei centuri de ocolire, dar și de lucrările de reparație care se execută pe singura șosea care putea să preia o parte a circulației din această zonă.

BIBLIOGRAFIE

1. Raica, Ion (2002) - *Sebesul-Istorie, cultură, economie, confruntări sociale și politice* Editura "George Barițiu", Cluj-Napoca.
2. *** Primăria Municipiului Sebeș: *Plan Urbanistic General*.
3. *** Poliția Municipiului Sebeș: *Date statistice*