

4. Diagnoza circulației. Prognoze

4.1 Analiza sociometrica

Prezentarea datelor empirice

În urma efectuării sondajului au fost chestionate 203 de persoane. Chestionarul conține 12 întrebări cu privire la deplasările populației din Reghin, în oraș și din afara orașului, ce mijloc de transport folosesc și cât de des, unde parchează mașina.

După întocmirea chestionarelor am realizat baza de date. Cu ajutorul acestei baze de date se putea realiza analizele statistice. În urma acestor analize putem descrie populația chestionată, ceea ce urmează mai jos.

Rezultatele detaliate ale prelucrarilor statistice se găsesc în anexa 6

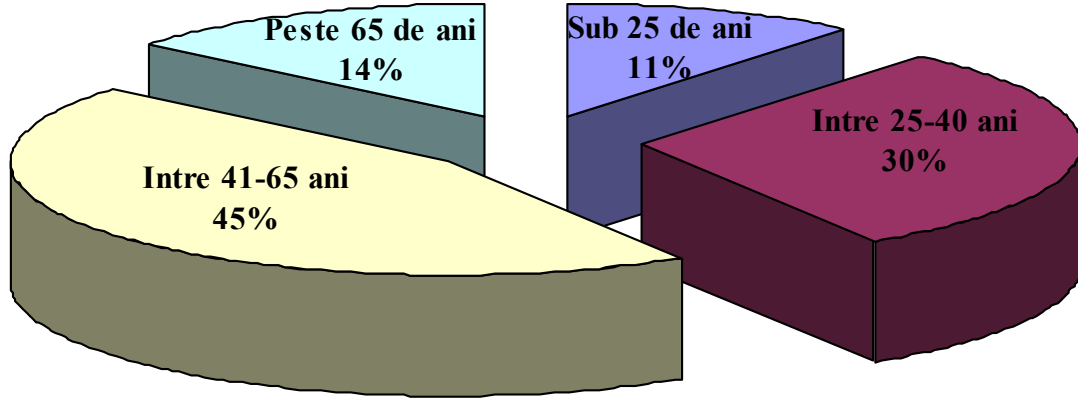
A. Datele demografice

Dintre cele 203 de persoane care au răspuns la întrebările noastre 52% bărbați, și 48% femei.

Sexul			
	N	%	
Bărbat	106	52.2	
Femeie	97	47.8	
În total	203		

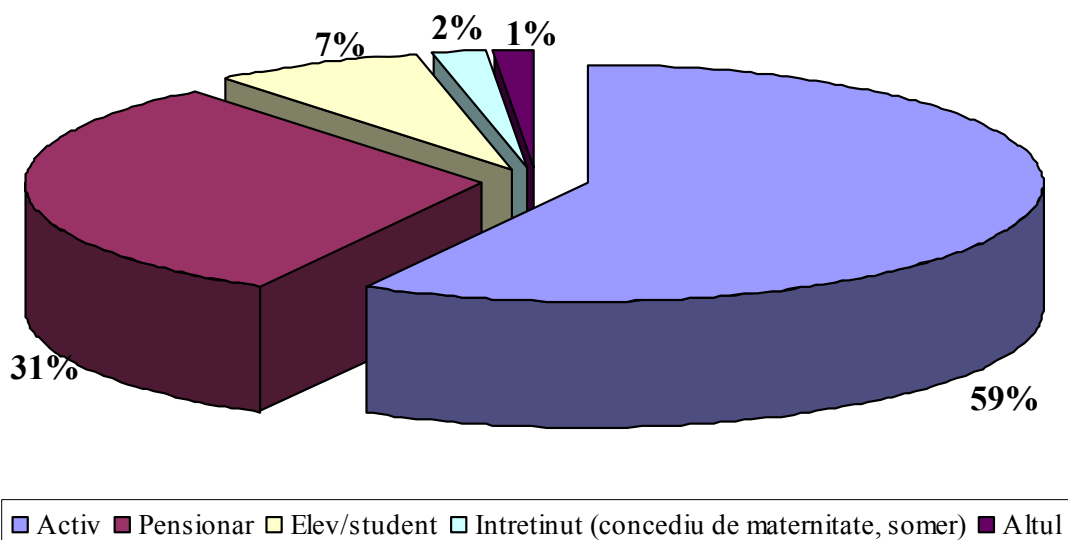
Vârsta populației care au luat parte din cercetare de tip survey majoritatea (45%) au o vârstă între 41 și 65 de ani. Aproape o treime din populația chestionată se situează în categoria de vârstă de 25 și 40 de ani. Numai o persoană din zece este sub 25 de ani, și aproape la fel este numărul celor vârstnici peste 65 de ani.

Vârsta celor chestionați



În privința activității economice putem vedea că majoritatea persoanelor sunt active, adică lucrează, dar numărul pensionarilor este foarte mare: o persoană din trei este pensionar. Desigur asta este o problemă și realitate socială care caracterizează toată țara, și nu numai.

Activitate

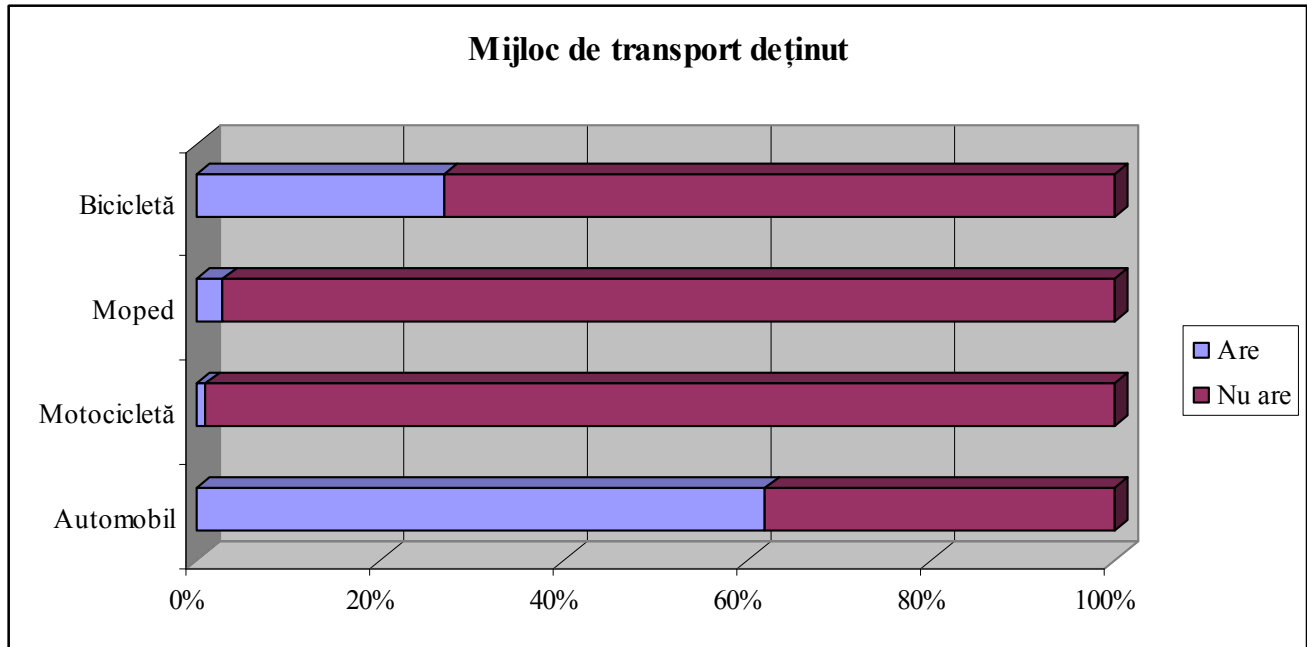


B. Datele privind transportul și deplasările locuitorilor orașului

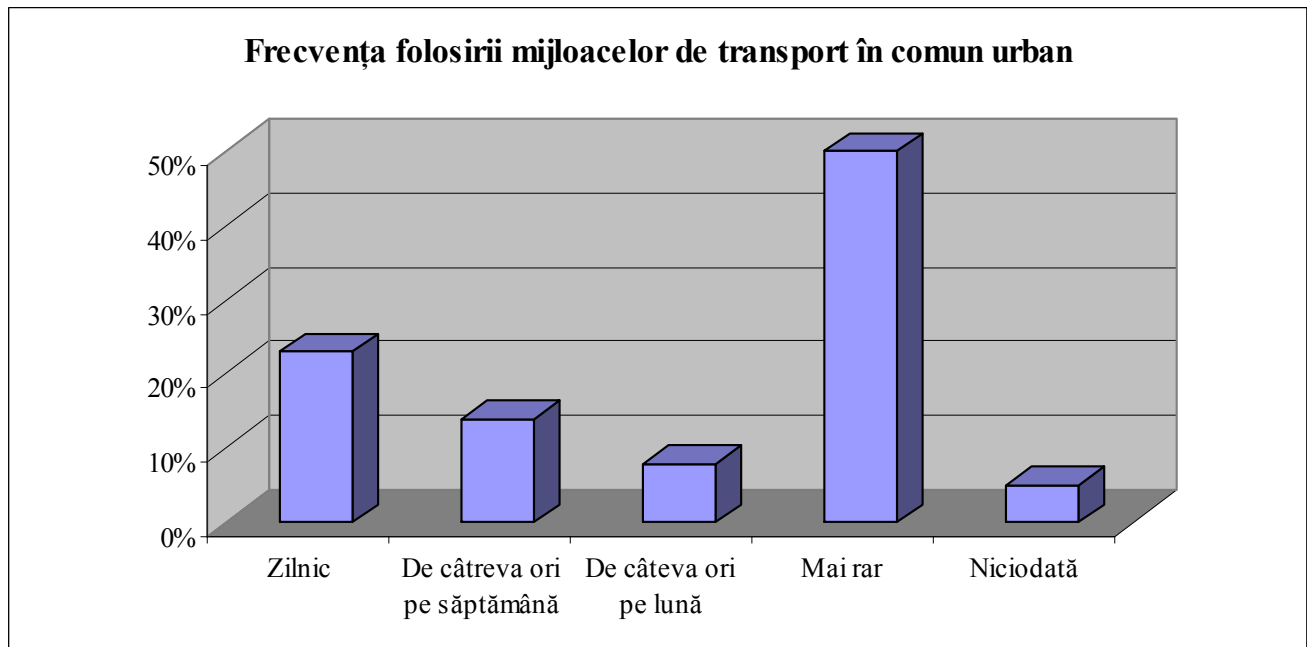
Dacă este vorba de transport și mijloacele de transport folosite de locuitorii unui oraș, este foarte important să știm unde locuiește majoritatea populației. După răspunsurile primite putem vedea unde locuiesc persoanele chestionați.

Apalinei	Lunga
Argesului	Mihai Viteazul
Balcescu	Muncitorilor
Breaza, Principala	Nucului
Bucegi	Oltului
Bul.Unirii	Pomilor
Carpati	Porumbei
Castanilor	Raului
Castelului	Rodnei
Com. Brancovenesti	Roduri
Duzilor	S.Axente
Eminescu	Salcamlor
Fagarasului	Salciilor
fagarasului	Solovastru
Garii	Spitalului
Ghetarului	Suseni
Glajariei	Suseni Noi
Gradinarilor	Tamplarilor
Gurghiului	Tarnavei
Horea	Total
Ibeciu de Jos	Unirii
Ierbusului	Vanatorilor
Iernuteni	Viilor
Libertatii	Viorelelor
Licurici	Viilor
Livezilor	Viorelelor

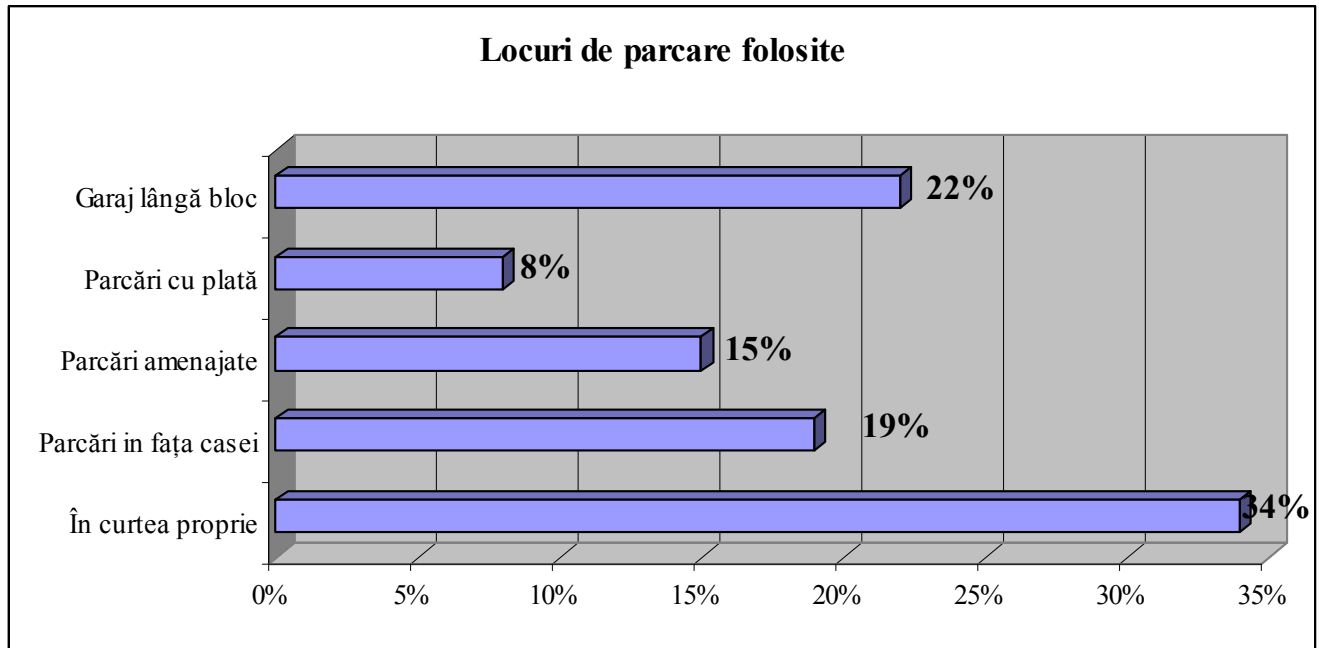
Personale chestionate au fost rugate să răspundă la întrebarea ce fel de mijloc de transport dețin. Ceea ce putem spune este că 60% a locuitorilor reghinieni are automobile (persoana respectivă sau familia lui/ei). Motocicletă și moped nu prea au (1% și 3% numai), și chiar și bicicletă numai o parte a populației are (27%).



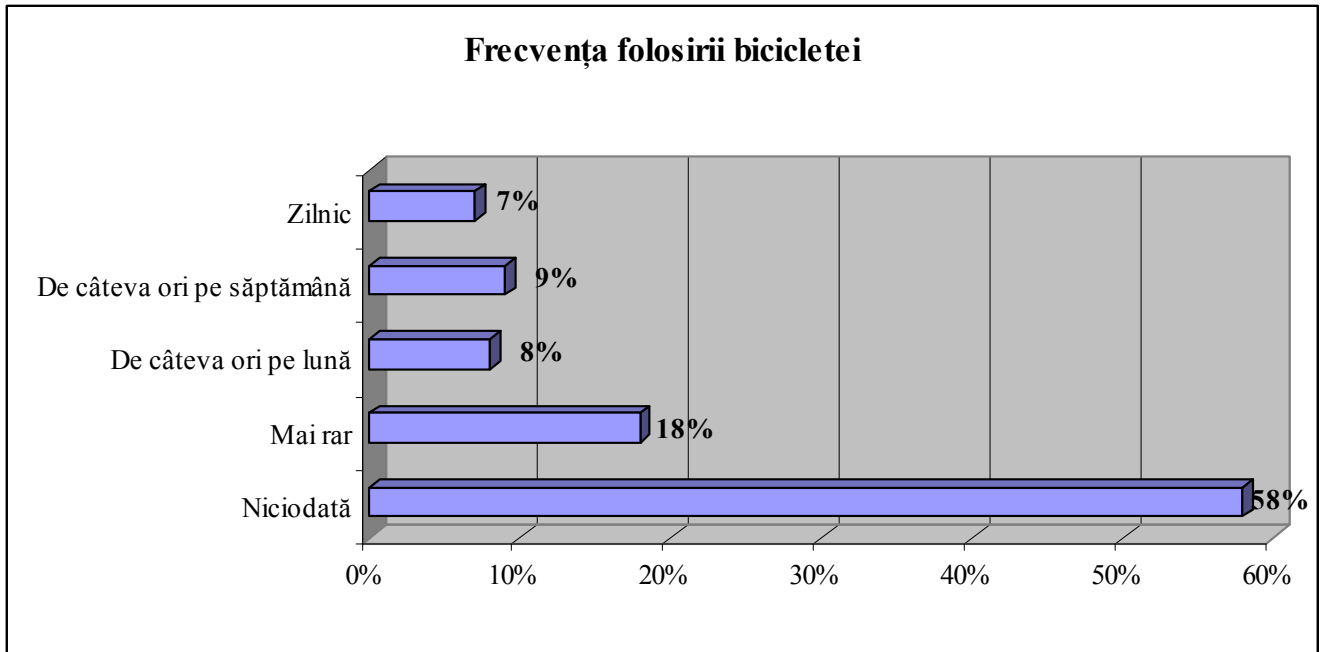
Știind că mai mult de jumătate a celor întrebați are mașină proprie, nu-i de mirare că majoritatea populației nu prea folosește mijloacele de transport în comun. Numai o treime a locuitorilor folosește mai des mijloacele de transport în comun în orașul Reghin.



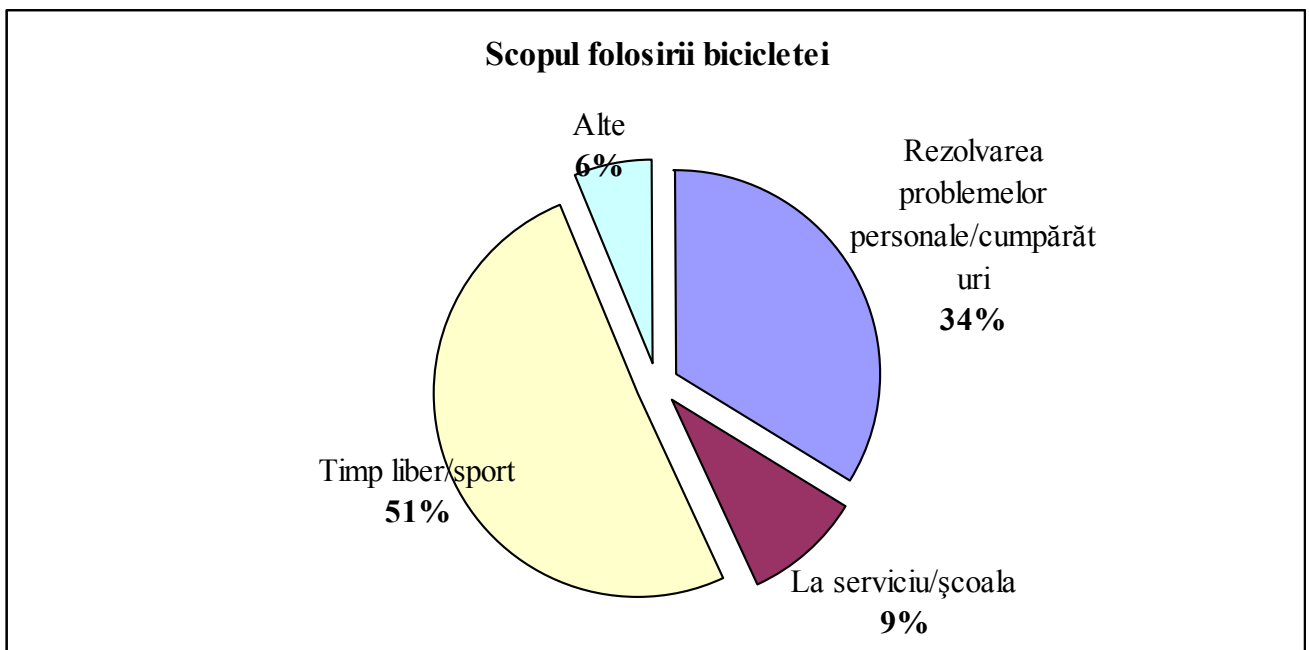
Locurile de parcare – o problemă accentuată în ultimii ani în toată țara, chiar și în orașele mai mici. Datele obținute de la locuitorii orașului Reghin arată că în acest oraș – așa se pare – majoritatea populației nu pare să aibă probleme cu parcare. O persoană din trei parchează mașina în curtea proprie, 22% are garaj propriu lângă bloc. Numai o treime a persoanelor care dețin automobile are nevoie de parcări amenajate de oraș: 19% parchează mașina în parcările aflate în fața/apropierea locuinței, iar 15% în parcări amenajate.



Întrebarea *Cât de des folosiți bicicleta* a dezvăluit, că majoritatea locuitorilor din Reghin nicodată nu folosesc bicicleta (58%). Știind că 73% nici nu are bicicletă totuși se poate numi o proporție bună. Numai 16% dintre persoanele întrebate merg cu bicicleta de câteva ori pe săptămână sau zilnic.



Următorul histogram arată la ce scop este folosit bicicleta: ca mijloc de transport, sau ca mijloc de a petrece a timpul liber, ori echipament pentru activitate de sport.



Putem vedea că pentru majoritatea bicicleta înseamnă petrecerea timpului liber, o metodă de a face sport. Dar totuși apare bicicleta și ca un mijloc de transport: mulți își rezolvă problemele personale, fac cumpărături (34%) mergând cu bicicletă sau merg la serviciu, ori la școală cu ajutorul acestei mijloc de transport.

Până acum am vorbit despre deplasările privind teritoriul orașului. Răspunsurile date la întrebarea următoare ne arată care sunt mijloacele de transport preferate de locuitorii orașului Reghin.

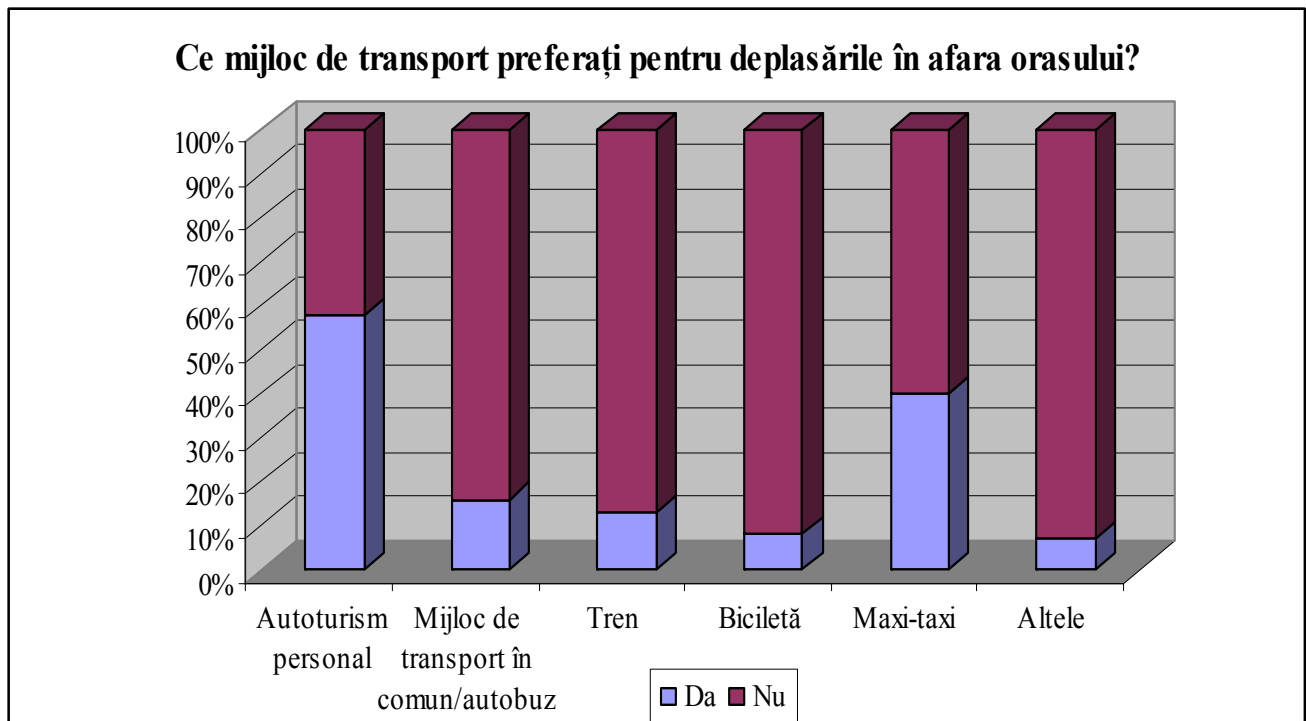
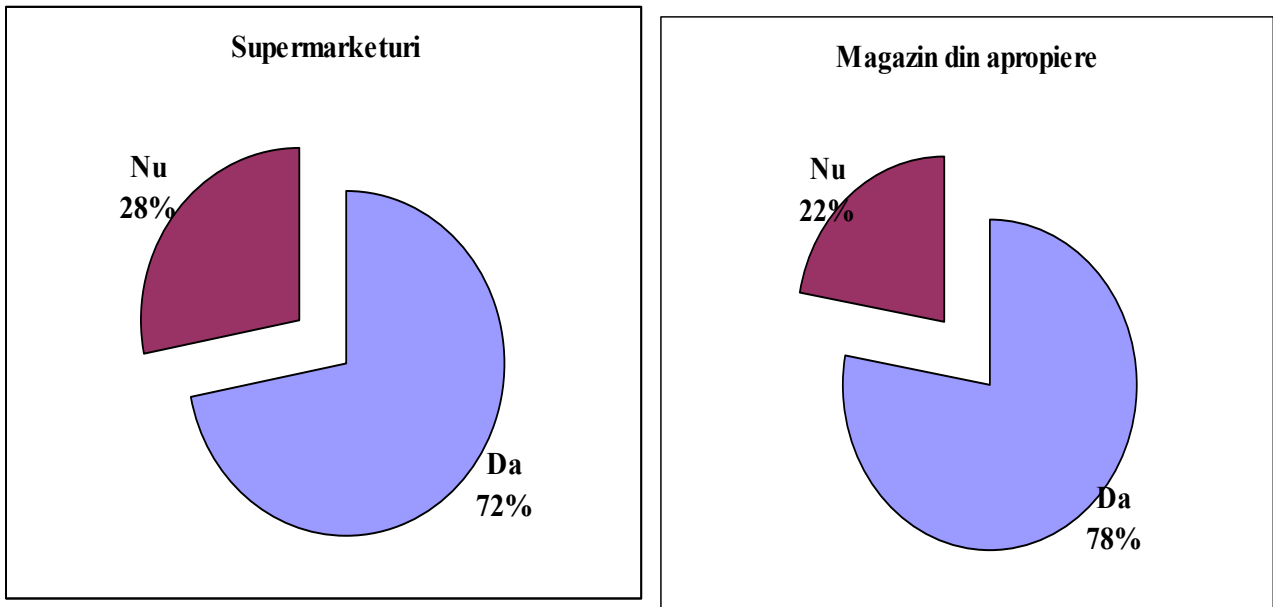


Diagrama ne arată că jumătatea persoanelor folosesc mașina proprie dacă merg în afara orașului. Pe locul doi se află maxi-taxiul: o treime a locuitorilor preferă acest mijloc de transport dacă vrea să se deplaseze în afara Reghinului. Autobuzul și trenul este folosit de 10% sau mai puțin.

Unde fac cumpărăturile locuitorii orașului? Din date reiese că 78% din populație face cumpărături într-un magazin din apropiere, aproape tot atât de mulți însă (72%) merg la supermarketete.



Analizele statistice efectuate au arătat că jumătatea din populație este cumpărătorul atât magazinelor din apropiere (magazinele mici), cât și a supermarketurilor. Dar cealaltă jumătate nu face cumpărături la ambele tipuri de magazine, ci numai la unul.

Unde faceți cumpărăturile?

	N	%
Si în supermarketuri, si la magazinul din apropiere	101	49.8
Numai în supermarketuri, sau numai la magazinul din apropiere	102	50.2
În total	203	100.0

În urma analizei datelor statistice putem declara că activitatea economică (faptul că în prezent persoana respectivă este activ sau pensioner, sau elev sau etc.) are o influență foarte importantă la frecvența folosirii mijloacelor de transport comun urban. 67,4% dintre cei care călătoresc zilnic cu mijloacele de transport în comun sunt active, dar cei care folosesc nu zilnic, dar regulat sunt pensionarii.

Frecvența folosirii mijloacelor de transport in comun urban În total

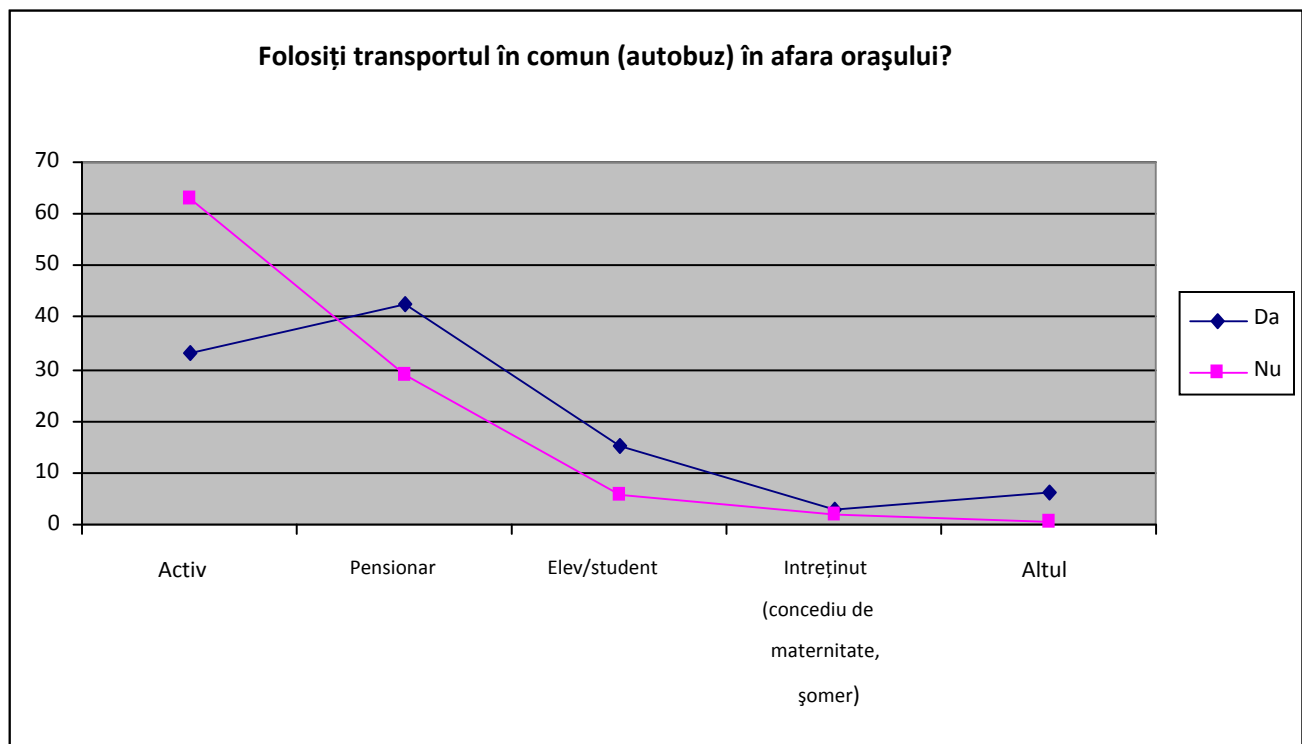
		Zilnic	De câteva ori pe săptămână	De câteva ori pe lună	Mai rar	Niciodată	În total
In prezent sunteți	Activ	31	9	5	67	3	115
	Pensionar	9	16	11	24	0	60
	Elev/student	6	2	1	6	0	15
	Intreținut	0	0	0	3	0	3
	Altul	0	1	0	2	0	3
În total		46	28	17	102	3	196

Tot așa, faptul că cineva are automobile sau nu are se pare că este determinat de ocupație ce care în prezent: majoritatea (74.6%) celor care sunt activi, deci lucrează undeva au mașină proprie, iar aproape tot atât de mare este proporția persoanelor active din proprietarii de mașină. Pe de altă parte aproape jumătate din cei care nu au mașină sunt pensionari.

		Automobil		În total
		Are	Nu are	
In prezent sunteti...	Activ	88	30	118
		74.6%	25.4%	100.0%
		70.4%	38.5%	58.1%
	Pensionar	27	36	63
		42.9%	57.1%	100.0%
		21.6%	46.2%	31.0%
	Elev/student	7	8	15
		46.7%	53.3%	100.0%
		5.6%	10.3%	7.4%
	Intretinut (concediu de maternitate, somer)	2	2	4
		50.0%	50.0%	100.0%

	1.6%	2.6%	2.0%
Altul	1	2	3
	33.3%	66.7%	100.0%
	.8%	2.6%	1.5%
În total	125	78	203
	61.6%	38.4%	100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%

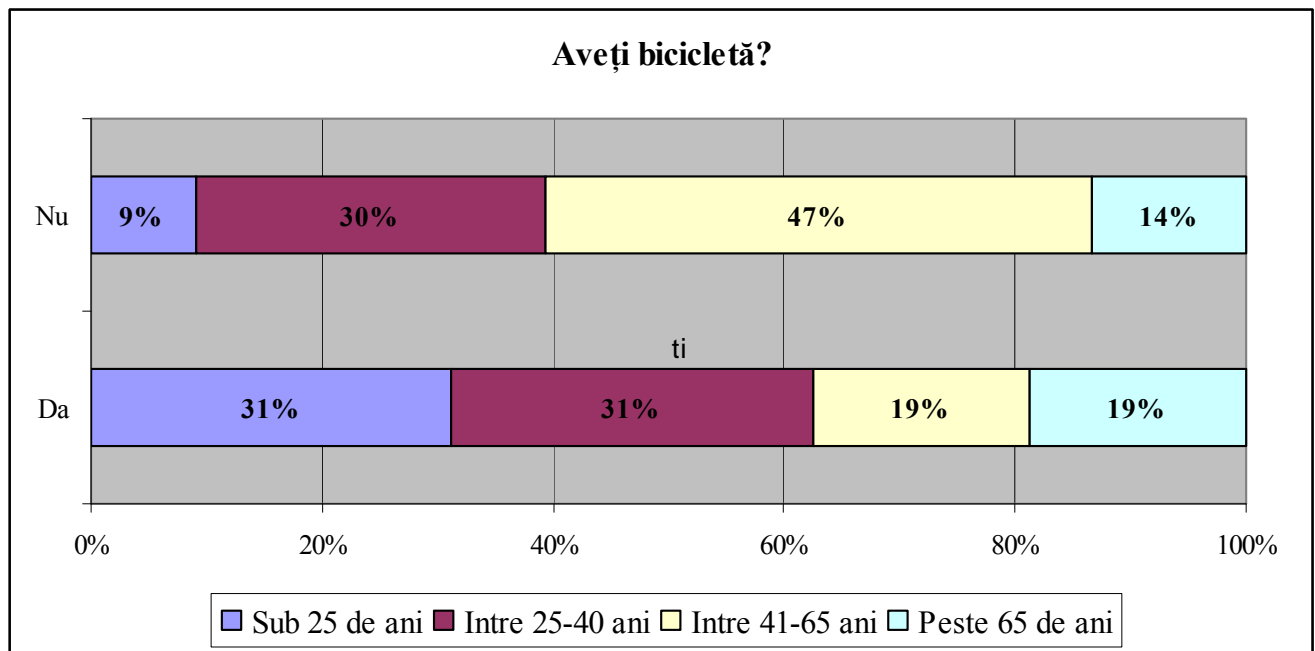
Este deci de la sine înțeles, că și transportul în comun în afara orașului este folosit în primul rând de pensionari.



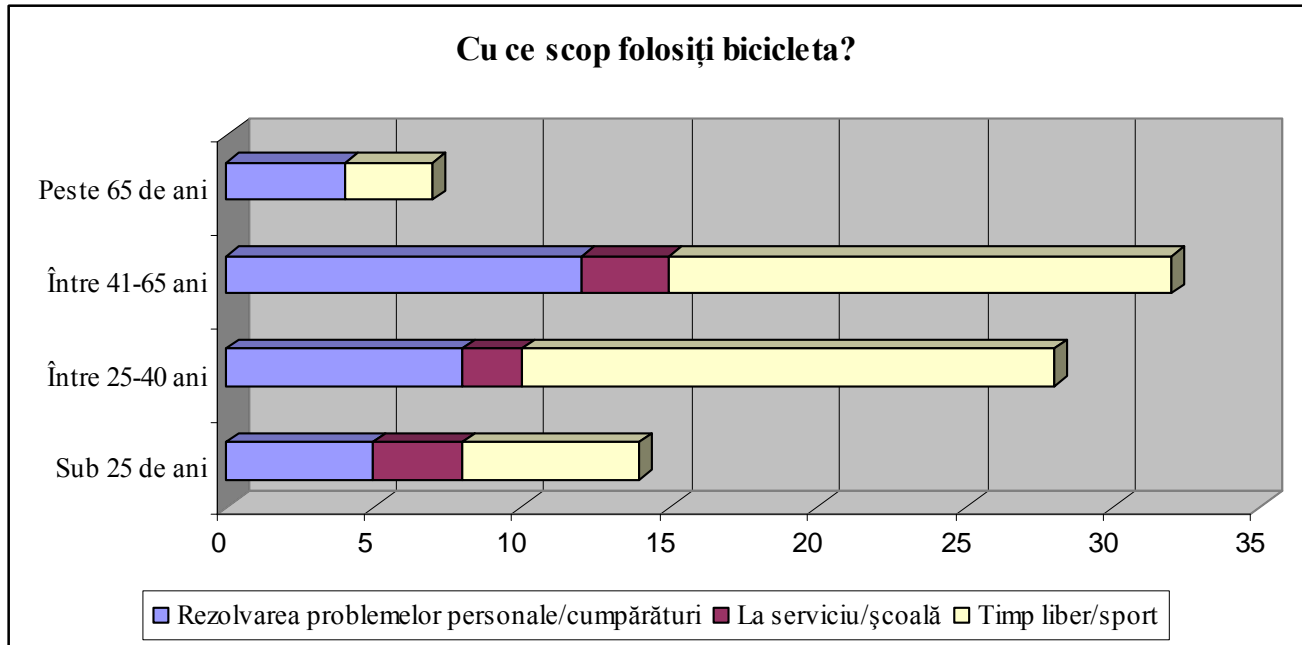
Am analizat cu atenția și relația dintre a avea bicicletă și sexul, vârsta și ocupația. Putem trage concluzia că în primul rând bărbații sub 40 de ani au bicicletă.

		Aveți bicicletă?		În total
		Da	Nu	
Sexul	Barbat	9	97	106
		8.50%	91.50%	100
		56.30%	51.90%	52.20%
Femeie	Femeie	7	90	97
		7.20%	92.80%	100
		43.80%	48.10%	47.80%
În total		16	187	203
		7.90%	92.10%	100
		100	100	100

Din populația care este proprietar de bicicletă, 56,3% este bărbat și numai 43,8% este femeie.



Iar bicicleta este folosită ai ales ca un mijloc de a petrece timpul liber, o modalitate de a face sport.



4.2 Evaluarea rezultatelor măsurărilor de trafic

Epuizarea capacității interne

Studiile în această direcție ne-au întărit așteptările inițiale, conform cărora motivul primordial de formare a ambuteiajelor îl constituie traficul intern din oraș. Probabilitatea de formare a ambuteiajelor s-ar putea reduce printr-o serie de modificări simple în structura orașului:

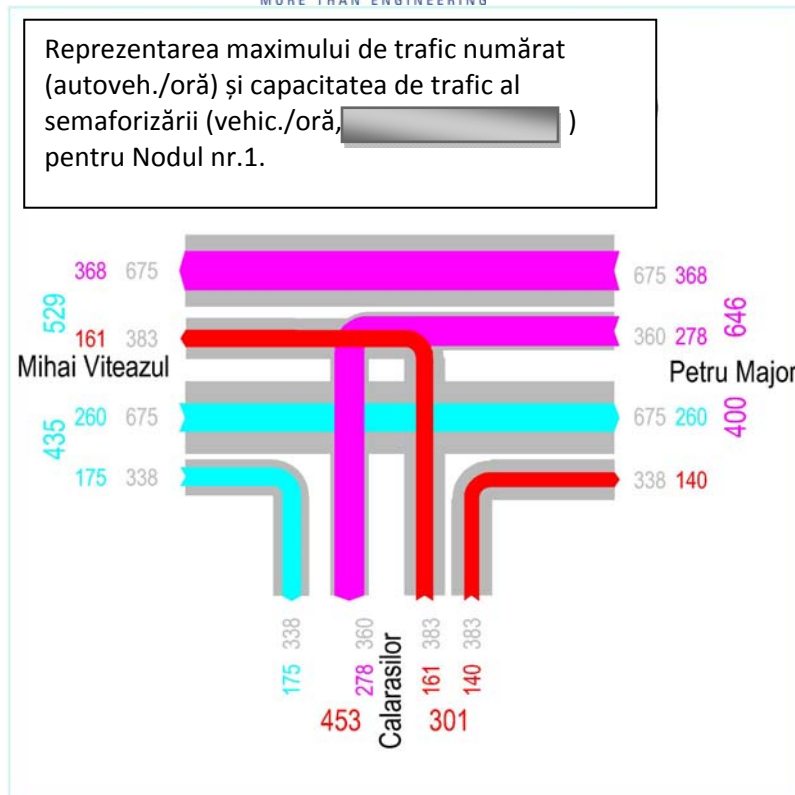
1. Legăturile rutiere ale cartierelor interioare (M. Viteazul, Libertății și Rodnei) trebuie asigurate în mai multe puncte. În acest scop zona M. Viteazul trebuie deschisă spre str. Călărașilor, iar zona Libertății înspre str. Apelor. În cazul cartierului Rodnei, degrevarea de trafic a interiorului orașului se poate face prin deschiderea unei noi străzi interioare (în direcția str. Zorilor, continuând până la str. Porumbeni), deoarece, conform actualei ordini de circulație, această parte a orașului este accesibilă dinspre sud și est numai prin centrul orașului.
2. Condiția primordială pentru eliminarea traficului venit din exterior, este dezvoltarea, la nivelul străzii Râului, a str. Pomilor și a str. Foișor, iar traficul Cluj - Tg. Mureș se poate redirecționa de pe actualul traseu din str. Bujorului (care în prezent se desfășoară la marginea centrului, de-a lungul unei construcții istorice înguste).
3. În zona de nord a orașului nu pare justificată prelungirea drumului de ocolire până la DJ154 ce duce spre Batoș, dar traficul de întoarcere la colț spre centru denotă lipsa acestei legături. În cazul executării acesteia (și construirea drumului până la str. Eminescu) ocolirea centrului se poate asigura și pentru traficul cartierelor vestice.

4.3 Situația nodurilor semaforizate din Municipiul Reghin

Conform datelor furnizate de societatea care a proiectat și executat semaforizarea nodului nr.1. situat în centrul orașului – singurul nod semaforizat momentan în oraș -, relația dintre capacitatea de trafic al nodului și volumul de trafic actual este prezentată mai jos

Perioada unui ciclu - 80 sec

- | | | |
|---|--------|----------------|
| 1. Dinspre str.Mihai Viteazul - dreapta | 15 sec | 338 vehic./oră |
| 2. Dinspre str.Mihai Viteazul - drept | 30 sec | 675 vehic./oră |
| 3. Dinspre Centru - drept | 30 sec | 675 vehic./oră |
| 4. Dinspre Centru – stânga | 16 sec | 360 vehic./oră |
| 5 Dinspre Tg.Mureș partea stângă - drapta | 17 sec | 383 vehic./oră |



Pe baza graficului și al datelor culese se poate concluziona că capacitatea semaforizării corespunde nivelului de trafic actual.

Rezerva de capacitate este suficientă pentru toate direcțiile cu excepția direcției Centru stânga spre Călărașilor.

Situația se poate remedia pentru orele de trafic de vârf prin prelungirea perioadei de ciclu.

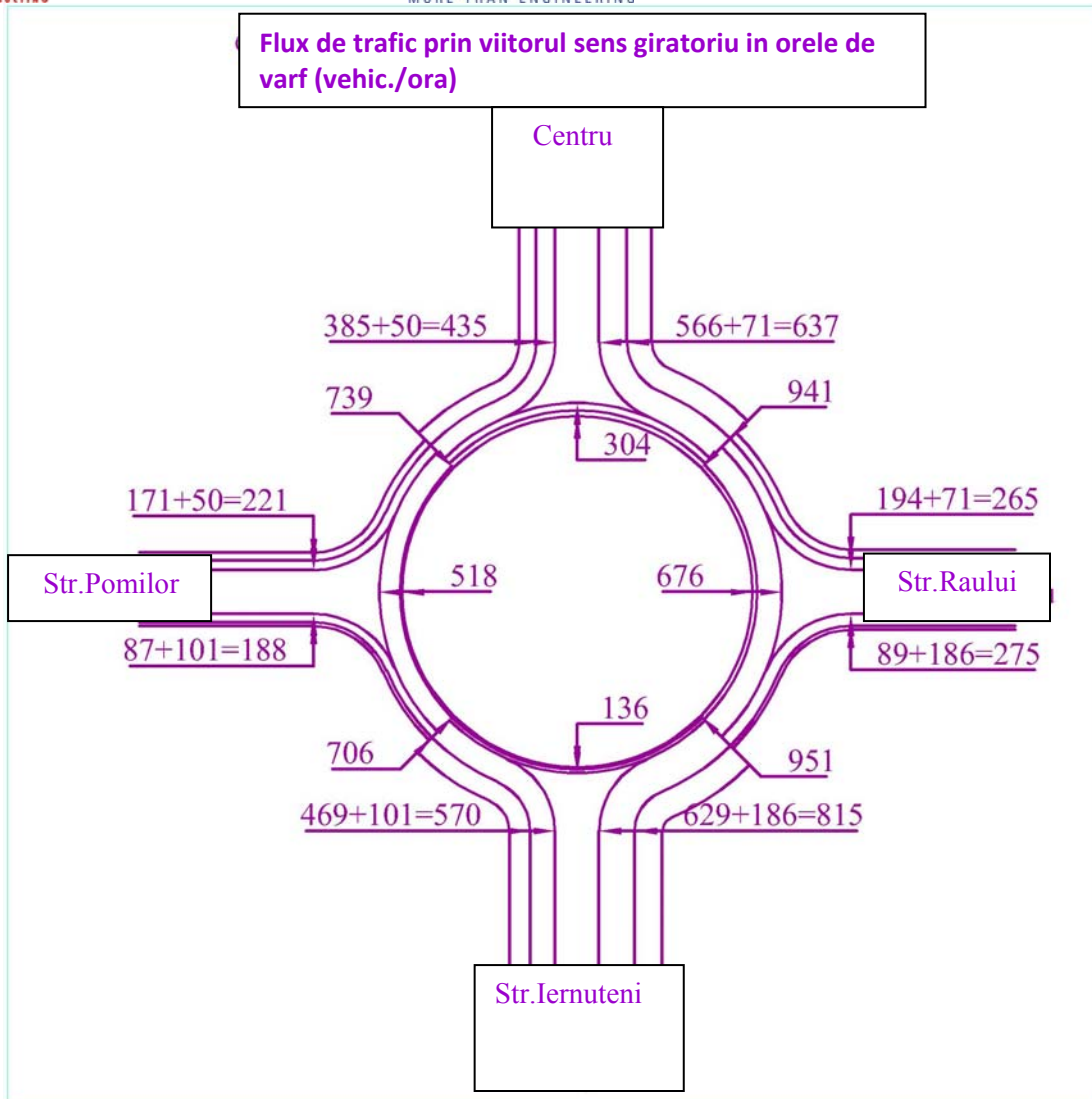
Datele din numărătorile și studiile efectuate, ne arată oportunitatea dezvoltării sistemului de semaforizare din oraș în următoarele noduri:

1. Nodul nr.10 – intersecția str.Gării – B-dul Unirii - str.Apelor, inclusiv amenajarea unor treceri de pietoni semaforizate. Aici s-a avut în veder faptul că se impune dezvoltarea sistemului rutier între Cart.Libertății și str.Sării.
2. Realizarea sincronizării semaforizării tuturor trecerilor de pietoni din Centrul orașului.
3. În cazul alegerii variantei de ocolire pe str. Axente Sever – str. Garii, se impune semaforizarea Nodului nr.12.

Studierea proiectelor de reglementare de trafic care sunt în curs de realizare în municipiul Reghin

În momentul efectuării studiului de trafic se are în vedere realizarea sensului giratoriu din nodul nr.3. – str.Ierņuțeni – str.Pomilor – str.Râului.

S-a analizat capacitatea de trafic a viitorului sens giratoriu cu valorile de trafic măsurate:



Capacitatea viitorului dens de circulație pe ramurile drepte este de 1800 vehic./ora.

Volumul de trafic numarat raportat la capacitatea sensului giratoriu este de 50%.

In concluzie sensul giratoriu ce se va realiza în această intersecție dispune de o rezervă de capacitate de trafic care se va epuza în același timp cu rețeaua de drumuri din această zonă.

4.4 Efectele planurilor de dezvoltare urbanistică

La evaluarea efectelor asupra circulației al planurilor de dezvoltare urbanistică s-au studiat Planul Urbanistic General și Strategia de Dezvoltare a Municipiului Reghin.

Din acestea reiese că dezvoltarea următoarelor zone vor avea influență majoră asupra traficului de perspectivă în oraș:

1. Zona Centrului Istoric:

Se are în vedere rearanjarea arhitecturală a centrului prin dezvoltarea aleilor pietonale din partea de nord, desființarea străzii din această zonă, rearanjarea parcului și spațiilor verzi, rearanjarea locurilor de parcare, construirea unei parcări supraetajate în spatele primăriei, amenajarea unei parcări în spatele cinematografului, interzicerea traficului greu prin centru. Totodată se dorește descongestionarea traficului din centru.

Aceste măsuri au un efect benefic asupra traficului rutier din zonă în sensul descongestionării acestuia, în schimb se va intensifica traficul auto în jurul Centrului Istoric.

Totodată se va intensifica traficul pietonal, traficul pe biciclete.

Pentru a fi în sincron cu dezvoltarea urbanistică a Centrului Istoric al Mun.Reghin, din punct de vedere al traficului trebuie avut în vedere următoarele nevoi:

- Dezvoltarea rețelei de drumuri din jurul centrului și realizarea legăturii multiple dintre stăzile cu direcție radială spre această zonă.
- Realizarea legăturii dintre cartierele din partea de nord al centrului prin construirea unor noi drumuri, astfel încât traficul dintre cartiere să ocolească centrul
- Deschiderea unor noi drumuri ce leagă cartierele situate în zona de sud al centrului cu arterele principale care ocolesc centrul și cu ieșire spre partea de sud al orașului (momentan cei ce doresc să ajungă cu autoturismul din Cart.M.Viteazul în zona de sud al orașului sunt nevoiți să treacă prin centrul orașului, neexistând alte străzi de legătură).
- Construirea pistelor de biciclete în zona centrului.
- Construirea unor noi locuri de parcare care să deservească zona centrală al orașului și chiar a unei parcări subterane sub centru istoric – lucru ce ar rezolva pe termen lung această problemă.
- Dezvoltarea trotuarelor și aleilor pietonale din centru

2. Zona de agrement Insulei:

Se are în vedere amenajarea unei zone de agrement pe tot teritoriul amintit, cu hotel, wellnes, bazine de înot, aquaparc, terase, piste de biciclete, terenuri de sport.

Pentru corelarea dezvoltării urbanistice din această zonă cu cerințele de trafic care vor fi generate de realizarea acestui obiectiv, se vor avea în vedere următoarele:

- Dezvoltarea, modernizarea rețelei de drumuri din zonă.
- Construirea de piste de biclete care să ducă la acest obiectiv
- Dezvoltarea rețelei de trotuare spre această zonă pentru facilitarea traficului pietonal,
- Realizarea unui pod pentru trafic auto peste canalul Morii pentru a se realiza accesul auto pe insulă
- Realizarea a două pasarele peste canalul Morii pentru trafic pietonal și biciclete, pentru acces pe insulă

3. Zona de agrement Pădurea Rotundă:

Se are în vedere amenajarea unei zone de agrement în zona Pădurii Rotunde, cu terenuri de sport, alei, terase, piste biciclete, amfiteatru spectacole, zone de recreere.

Acest obiectiv va crește traficul auto, pietonal, cu bicicleta pe arterele care fac legătura cu acesta.

Pentru corelarea dezvoltării urbanistice din această zonă cu cerințele de trafic care vor fi generate de realizarea acestui obiectiv, se vor avea în vedere următoarele:

- Dezvoltarea, modernizarea rețelei de drumuri din zonă.

- Construirea unui drum nou în jurul obiectivului, pentru acces auto.
- Construirea de piste de biciclete care să ducă la acest obiectiv.
- Dezvoltarea rețelei de trotuare spre această zonă pentru facilitarea traficului pietonal,
- Extinderea liniilor de transport în comun la acest obiectiv

5. Terapia circulației

Propuneri de dezvoltare al sistemului rutier, de transport și parcări din Municipiul Reghin

a.) Parcări:

Din datele studiului de strategie de dezvoltare al Municipiului Reghin referitoare la centrul istoric al orasului, în care se are în vedere închiderea circulației în partea de nord al centrului, unde momentan sunt amenajate parcări, reamplasarea locurilor de parcare – cu 145 locuri parcare și deficitul actual al numărului de parcări din această zonă, propunem următoarele soluții pe termen mediu și lung:

1. Construirea unei parcări subterane cu 100 – 120 locuri sub centrul istoric, cu intrare din str. Sării, configurația actuală al terenului permițând accesul direct în parcare. Acest obiectiv ar rezolva problema parcarilor din centru și ar contribui în mare măsură la desconggestionarea traficului din zonă, respectiv ar da posibilitatea dezvoltării zonei verzi, a amenajării de alei pietonale și pistelor pentru biciclete din această zonă.
2. Amenajarea unei parcări supretajate cu 100 – 150 locuri în zona din spatele primăriei, cu acces din strada Licurici, aici existând momentan o parcare care deservește primăria, cu suprafața de aprox. 600mp.
3. Amenajarea de parcări proprii, în incintă pentru instituțiile publice și culturale – Cinematograf, Casa de Cultură care să deservească necesarul de locuri de parcare al acestora.

b.) Transport în comun:

Din datele furnizate de societatea de transport local, recensământul populației referitoare la utilizarea transportului local și rezultatele numărărilor efectuate reies următoarele:

- Utilizarea transportului în comun urban este foarte mică, în proporție de 67% este frecventată de pensionari.
- Parcul auto existent este vechi.
- Liniile de transport sunt puține
- Rentabilitatea transportului în comun cu autobuze este foarte scăzută

Propuneri:

1. Comandarea unui studiu de eficientizare, rentabilizare a transportului în comun în Municipiul Reghin
2. Reînnoirea parcului auto al societății de transport urban și adaptarea mijloacelor de transport la cerințele de trafic al municipiului – autobuze moderne cu capacitatea de transport mai mică.

3. Remodelarea liniilor de transport la cerințele populației, astfel ca folosirea transportului în comun să devină mai atractivă.
4. Concesionarea parțială sau totală a liniilor de transport în comun din municipiu.

c.) Deplasarea cu bicicleta:

Din datele recensământului populației referitoare la utilizarea bicicletelor și rezultatele numărărilor efectuate reies următoarele:

- Ponderea populației care deține bicicletă este foarte mic – 27%
- Frecvența folosirii bicicletei este scăzută
- Majoritatea – 51% dintre cei care folosesc bicicleta o fac pentru petrecerea timpului liber și sport, 34% o folosesc pentru rezolvarea problemelor personale/cumpărături și doar 9% pentru deplasarea la servicii sau la școală
- Dintre persoanele care posedă biciclete 31% au vârsta sub 25 ani, 31% au vârsta cuprinsă între 25 – 40 ani, 19% au vârsta cuprinsă între 41 – 65 ani și 19% au peste 65 ani

Concluzii:

- Folosirea bicicletei pentru deplasări nu este preferențială
- Nu există piste pentru bicicliști în Municipiul Reghin, astfel deplasarea cu bicicleta nu este stimulată
- Nu există destule locuri de parcare pentru biciclete la toate instituțiile publice, magazine, școli, etc.

Propuneri:

1. Amenajarea, delimitarea unei benzi pentru biciclete (lățime 1,2 – 1,5 m) dealungul străzilor în direcțiile principale de tranzit al orașului: str. Iernuțeni, str. Mihai Viteazul, Str. Gării, str. Ierbușului, str. Gurghiului, str. Vânătorilor, B-dul Unirii, str. Sării, str. Pandurilor. În intersecțiile benzilor cu străzile amenajarea de treceri peste drum semnalizate, lângă trecerile de pietoni.
2. Amenajarea, delimitarea unei benzi pentru biciclete (lățime 1,2 – 1,5m) dealungul străzilor care leagă zonele, cartierele municipiului: str. Apalinei, str. Terasei, str. Grigorescu până în zona de agrement Pădurea Rotundă, str. Spitalului, str. Eminescu, str. Violetelor, str. Băii, str. Apelor, str. Libertății, str. Duzilor, str. Salcânilor. În intersecțiile benzilor cu străzile amenajarea de treceri peste drum semnalizate, lângă trecerile de pietoni.
3. Amenajarea dealungul malului râului Mureș, pe digul de protecție a unei piste de biciclete cu două benzi (lățime 2,4 – 3m), cu acces la stăzile Iernuțeni, Suseni, Salcânilor, Gării, zona Insulei, Simion Bărnuțiu. Această pistă de biciclete ar avea funcție de tranzit cu bicicleta pe direcția Sudvest-Nordest al municipiului, agrement și acces cu bicicleta în zona de recreere și sport Insulei.

4. Impunerea de către autoritățile locale a obligativității amenajării de către instituțiile publice, unitățile de alimentație publică, școli, societăți comerciale cu un anumit număr de angajați a locurilor de parcare pentru biciclete.

d.) Trotuare, circulație pietonală:

Propuneri:

1. Dezvoltarea rețelei de trotuare și alei pietonale în zona centrală în conformitate cu Strategia de Dezvoltare al Municipiului Reghin
2. Amenajarea, modernizarea rețelei de trotuare dealungul rețelei stradale existente din municipiu
3. Amenajarea, modernizarea rețelei de trotuare din cartierele municipiului.
4. Realizarea semaforizării pietonale în Centrul istoric la toate trecerile de pietoni, respectiv realizarea sincronizării acestora.

e.) Rețeaua stradală din Municipiul Reghin:

1. Deschiderea unor drumuri care să facă legătura între cartierele și arealele de locuit din zona de nord al municipiului, adică:
 - Deschiderea unei străzi care să facă legătura între str. Dealului și str. Grigorescu
 - Deschiderea unei străzi care să facă legătura între str.G.Coșbuc și str. Spitalului
2. Reglementarea sensului de mers pe străzile care duc spre partea de nord al orașului în dreptul centrului istoric al municipiului, adică sens unic spre Cart.Rodnei și Zona Zorilor, Spitalului, Pădurii pe străzile G.Coșbuc și M.Eminescu, respectiv sens unic spre centru pe str. Spitalului.
3. Realizarea legăturii spre sud a Cartierului M.Viteazul prin deschiderea unei străzi spre str.Călărașilor prin str. Terasei
4. Modernizarea străzilor care fac legătura între Cartierul Libertății și str.Sării, via str.Apelor, modernizarea str.Apelor, reglementare sensuri de circulație în spatele Supermarket Kaufland și Piața de alimente.
5. Modernizarea str. Foișor, unde și în starea actuală există tendință de trafic, acesta asigurând o variantă pentru traficul ușor pentru ocolirea centrului pe direcția Nord – Sud (Legătură între str.Mihai Viteazul – str.Ierņuteni)
6. Modernizarea tuturor străzilor neasfaltate în acest moment din municipiu sau a celor al căror stare este deteriorată, cu predilecție cele din jurul centrului istoric ceeace ar avea un efect de descongestionare a traficului pe stăzile aglomerate din zonă: str.Liliacului, str.Izvorului, str.Terasei, str.Rozmarinelor, str.Toamnei, str. Cetății, str.Subcetate, str.Verii, str.Băii, str.Aurel Vlaicu, respectiv străzile din cartiere și zonele rezidențiale

f.) Traficul de tranzit, drumuri ocolitoare:

1. Varianta I.drum ocolitor – soluție pe termen scurt (1-5 ani):

- Pe direcția Cluj/Bistrița – Tg.Mureș: amenajarea pentru trafic greu a str.Bartok Bela, cu un singur sens (sensul dinspre Bistrița spre Tg.Mureș) deoarece strada este foarte îngustă în zona de racord pe str.M.Vitezul (eventual cu obținerea terenului necesar pentru amenajare drum cu două sensuri de circulație), modernizarea str. Apalinei, str.Pomilor și legătura cu str. Iernuțeni, iar în sens opus str.Iernuțeni – str.Bujorului – str.Mihai Viteazul.
Penru posibilitatea riveranilor din str.Bartok Bela de a circula spre str. M.Viteazul, trebuie deschis un drum de legătură cu str.Rudolf W.Regeny.
- Pe direcția Toplița se propune traseul str.Râului – str.Gării –DJ154A - Ideciu de Jos – Deda – DN15
- Pe direcția Batoș, Dedrad, Monor se propune traseul str.Râului – B-dul Unirii – str.Pandurilor – str.Vânătorilor – DJ 154

2. Varianta II.drum ocolitor – soluție pe termen scurt și mediu (1-10 ani):

- Direcționarea tranzitului de trafic greu pe ruta DN15 Tg.Mureș - Glodeni – Fărăgău – Breaza – DN16/DN15A Cluj Napoca/Bistrița
- Pe direcția Tg.Mureș/Cluj/Bistrița – Toplița: DN15 – str.Gurghiului – str.Salcânilor – str.Ierbușului – str.Gării (aici două variante: str.Axente Sever – str.Gării, cu inconvenientul curbei foarte strânse colț str.Axente Sever și str.Gării, respectiv deschidere drum prin noul cartier rezidențial-fosta uzină Republica, conform PUZ aprobat de Primărie – pasaj denivelat peste calea ferată și racord pe str. Gării) – DJ154A Ideciu de Sus– Deda – DN15
- Pe direcția Batoș, Dedrad, Monor se propune traseul de mai sus până la str.Gării, de unde se alege traseul B-dul Unirii – str.Pandurilor – str.Vânătorilor – DJ 154

3. Varianta III. drum ocolitor – soluție pe termen scurt, mediu și lung (1-30 ani):

- Construirea variantei ocolitoare sud și est a Municipiului Reghin – Beneficiar proiect C.N.A.D.N.R., elaborat de firma de proiectare Consilier Construct București

4. Modernizarea străzilor aferente variantei alese la punctele 1 și 2.

Propunerile de mai sus sunt prezentate in anexa 7

Anexe

- Anexa 1 – Amplasarea nodurilor de măsurare
- Anexa 2 – Rezultatele măsurărilor și caracteristici
- Anexa 3 – Incărcări Trafic Orar de Referință pe osie Unitară (TOR U)
- Anexa 4 – Nodurile de măsurare cu prelucrarea cartografică
- Anexa 5 – Matricile de studiu și reprezentările grafice
- Anexa 6 – Rezultatele prelucrărilor statistice la analiza sociometrică
- Anexa 7 – Propuneri de dezvoltare a sistemului rutier
- Anexa 8 – Chestionar pentru populație referitor la studiul de trafic