



Inelul metropolitan de nord – Propuneri trasee

TRASEU 1

Primul traseu (T1) are o lungime de 17,1 km și pornește din zona cartierului Tineretului din Oradea, traversează râul Crișul Repede în dreptul Uzinei de Apă din zonă. Traseul urcă dealul Podgoria, ocolește localitățile Săldăbagiu de Munte și Paleu, iar la capăt se conectează cu Centura Biharia, prin drumul de legătură dintre Paleu și centură, aflat în lucru.

Avantaje:

- Asigură continuitatea Centurii Oradea, contribuind la o mai bună conectivitate rutieră în zonă;

Dezavantaje:

- Traseul intersectează o zonă inundabilă, necesitând proiectarea unui viaduct de lungime aprox. 800 metri, ceea ce poate crește semnificativ costurile și complexitatea lucrărilor;
- Dificultăți în obținerea avizelor din cauza intersectării zonei de protecție a uzinei de apă, precum și a barajului existent pe râul Crișul Repede din zonă;
- Traseul pe raza comunei Paleu traversează un sit protejat Natura 2000, ceea ce poate genera restricții suplimentare de mediu și întârzieri în implementare.

TRASEU 2

Traseul 2 (T2) are două opțiuni de plecare: T2A (16,4 km) și T2B (14,9 km).

T2A începe de la ieșirea din Oradea, înainte de localitatea Oșorhei, unde se va amenaja un nou sens giratoriu, iar de acolo drumul ocolește zona locuită din Oșorhei și se apropie de localitatea Fughiu.

T2B pornește din sensul giratoriu existent la intersecția cu drumul de Fughiu și Centura Oșorhei, ocolind localitatea Fughiu. Traseul traversează râul Crișul Repede în amonte de baraj și necesită construirea a două poduri, peste Crișul Repede și un canal adiacent, urcând apoi dealul Podgoria printr-o zonă nelocuită și ocolind localitățile Săldăbagiu de Munte și Paleu. Această variantă se conectează direct cu Centura Oșorhei și Inelul metropolitan de sud.

Avantaje:

- Are o lungime mai redusă față de Traseul 1, ceea ce implică costuri mai mici de execuție;



- Nu afectează zona de protecție de la uzina de apă Oradea și situl protejat Natura 2000 din comuna Paleu, evitând astfel restricțiile și dificultățile asociate;
- Acces către Centura Oșorhei și inelul metropolitan de sud;
- Traseul pornește din extravilan, reducând impactul asupra zonelor locuite.

Dezavantaje:

- Din cauza existenței unui canal paralel cu albia veche a râului Crișul Repede este necesară construirea a două poduri rutiere noi.

TRASEU 3

Al treilea traseu (T3) are o lungime de 17,6 km și diferă de T2 prin conectarea sa directă cu DN1. Acesta ocolește complet localitatea Fughiu și începe din zona benzinăriei Lukoil de la ieșirea din Oșorhei, în direcția Aleșd.

Avantaje:

- Nu afectează uzina de apă Oradea și situl protejat Natura 2000;
- Traseul pornește din extravilanul comunei Oșorhei, reducând impactul asupra zonelor locuite;
- Acces din DN1, înainte de localitatea Oșorhei.

Dezavantaje:

- Lungimea acestei variante este mai mare în comparație cu celelalte trasee analizate, astfel implică costuri de execuție mai ridicate;
- Traseul include o porțiune cu o pantă extremă, ceea ce necesită investiții suplimentare pentru lucrările de terasamente, supralărgiri și ziduri de sprijin.
- Din cauza existenței unui canal paralel cu albia veche a râului Crișul Repede este necesară construirea a două poduri rutiere noi.

Proiectul este supus consultării publice până la data de 12 septembrie 2024, ora 16:00. Persoanele interesate sunt invitate să trimită observații și propuneri la adresa de e-mail registratura@cjbihor.ro, cu subiectul „Propuneri inelul metropolitan de nord”, sau direct la sediul Consiliului Județean Bihor.

După încheierea perioadei de consultare publică, vor fi efectuate analize multicriteriale pentru cele trei trasee propuse. În funcție de costuri, complexitatea tehnică, impactul asupra mediului și cel social, va fi determinat traseul optim.



ORADEA - INELUL METROPOLITAN DE NORD

