

## CONCEPȚIA ORGANIZĂRII STRĂZILOR PIETONALE ÎN ORAȘUL CHIȘINĂU DIN REPUBLICA MOLDOVA

*mrs. Alexandra DUMITRAȘCU  
st. Valeria TULBURE*

*Universitatea Tehnică a Moldovei*

### Abstract:

Pedestrian-only streets prioritize people and are typically most appropriate in corridors with commercial activity on both edges of the street. They are strategically selected streets in which pedestrian volume is high and vehicular traffic is restricted. These streets have to satisfy people's basic necessities. Car-free streets are a solution for primordial problems that big cities develop such as pollution, road accident that includes pedestrians, people's comfort and well-being. Chisinau has a lack of pedestrian streets, but it has great potential starting from the historical center due to the architecture of the buildings. A project that would diminish transport problems and increase quality of life in the city would be a pedestrian street network that would connect all the districts, it would promote alternative transport and walking.

Străzile pietonale prioritizează oamenii și de obicei sunt un coridor pentru activități comerciale pe ambele părți ale ei. Sunt selectate strategic străzi în care fluxul pietonilor este mai mare și traficul vehiculelor este restricționat. Aceste străzi oferă oportunități pentru diverse activități precum cumpărăturile, recreerea, promenade sau alte activități socio-culturale. Dacă străzile sunt bine trasate, organizate și amenajate atunci ele devin o destinație turistică cu beneficiu economic pentru businessuri adiacente.

Străzile pietonale au de obicei ca scop prioritar să asigure o accesibilitate și mobilitate mai bună pentru pietoni, să sporească activitățile economice în acea zonă și să îmbunătățească atractivitatea mediului înconjurător în termeni de estetică, ecologia mediului, poluarea fonică și siguranță.

Străzile pietonale au o varietate de alternative de transport pe baza puterii motorice a omului precum bicicletele, skateboardurile, rolele, trotinetele etc. Toate aceste alternative necesita soluții tehnico-inginerești practice și sigure în vederea amenajării benzilor speciale pentru aceste soluții de mobilitate.

Caracteristicile străzilor pietonale:

- nivel scăzut de motorizare, deci rezultă trafic scăzut pe străzile apropiate;
- nivel ridicat a folosirii bicicletelor și mersului pe jos;
- deplasări pietonale sigure, în special pentru copii;
- mai puțin spațiu ocupat mașini, mai mult spațiu pentru pietoni, vegetație și mobilier urban.

Principalele beneficii a străzilor pietonale:

- crearea spațiilor publice pentru socializare;
- diminuarea emisiilor atmosferice;
- încurajarea stilului de viață mai activ și sănătos;
- crearea condițiilor de mediu de calitate;
- scăderea ratei accidentelor;
- creșterea siguranței populației în spații publice.

Străzile pietonale trebuie să fie estetice, igienice, atractive, sigure, accesibile, confortabile și ca regulă sunt amenajate în centru istoric al orașelor. Reieșind din acest principiu, intervențiile arhitecturale la fațadele clădirilor din prima linie trebuie să fie minimale, ele necesitând doar lucrări de restaurare pentru a păstra destinația istorică intactă ca o adevărată operă de artă. Accentul de bază trebuie pus pe organizarea spațiului dintre fronturile stradale și echiparea acestuia cu dotări, spații verzi, spații de circulație/odihnă, mobilier urban, forme arhitecturale mici.

Un exemplu bun de urmat este orașul Jacksonville, Florida, SUA, cu rata cea mai ridicată a accidentelor rutiere cu implicarea pietonilor și care și-a propus un plan de mobilitate care prevede crearea unei rețele de străzi pietonale până în anul 2030. Orașul Dallas deja dispune de o rețea pietonală de străzi, care este realizată atât la nivel terestru, aerian - prin pasarele și cel mai mult subteran – prin pasaje. Acesta are un adevărat oraș subteran cu obiective de deservire socială a populației, cu conexiuni între edificii, hoteluri, parcuri, clădiri rezidențiale și altele. Această realizare a fost posibilă datorită faptului că tunelul subteran deja exista și nu a fost necesară executarea lucrărilor majore de intervenție în infrastructura drumurilor.

Creșterea nivelului de motorizare în orașul Chișinău a făcut ca infrastructura rutieră să nu suporte un asemenea flux de mijloace de transport, care scăzut considerabil și calitatea acoperirii străzilor și a acceselor pietonale. Deasemenea rata accidentelor rutiere raportantă la 100.000 oameni în Chișinău este la fel de mare ca în Moscova, sau chiar mai mare în comparație cu unele metropole ca, Los Angeles, Beijing, Washington, Paris, Tokyo. Din totalul de 1382 de accidente rutiere din anul 2017, 602 sunt cu implicarea pietonilor, 264 persoane rămân traumatate, iar 12 decedază.

O soluție care ar diminua rata accidentelor cu implicarea pietonilor, emisiile de noxe din anumite zone, ar crește calitatea vieții și ar face orașul Chișinău un

oraș al oamenilor, ar fi crearea unei rețele de străzi pietonale. La momentul de față orașul Chișinău dispune doar de o singură stradă pietonală amenajată în anul 2014 - str. Eugen Doga. Aceasta se poziționează pe tronsonul de la str. Ierusalim și până la intrarea în ansamblul Catedralei Mitropolitane. Proiectul acestei străzi pietonale a fost unul reușit, inspirat din conceptul străzilor pietonale europene. Din păcate, proiectul nu a fost executat în volum complet, iar rezultatul nu satisface pe deplin necesitățile și confortul populației.

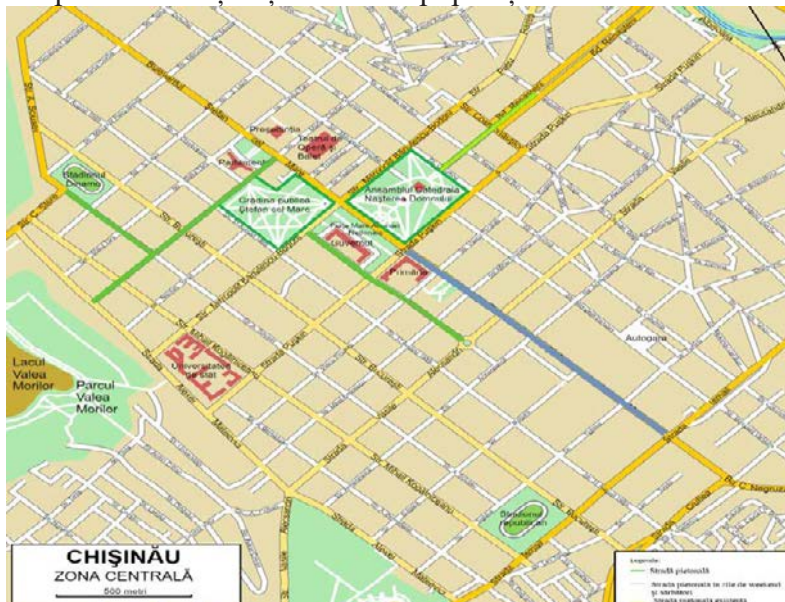


Fig. 1

În continuare str. Eugen Doga face conexiunea cu bd. Ștefan cel Mare și Sfânt prin scuarul Catedralei. Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt este un simbol istoric important, axa planimetrică a orașului, de-a lungul căruia sunt amplasate obiective sociale, politice, culturale, care exercită funcții primordiale la nivel de oraș și țară. Pentru acest bulevard poate fi implementat modelul străzii pietonale Stroget din Copenhaga, Danemarca, care are funcțiune pietonală în zilele de weekend și sărbători. Bulevardul are câteva platforme publice de acumulare, cea mai mare fiind Piața Marii Adunări Naționale. Spre bulevard este orientată cu axa longitudinală Aleea Clasicilor din Grădina Publică Ștefan cel Mare și monumentul lui Ștefan cel Mare și Sfânt. Un avantaj pe lângă edificiile istorice și culturale ale bulevardului, care sporește potențialul de a fi stradă pietonală temporară, sunt obiectivele comerciale care se află în parterul caselor de locuit.

Strada Veronica Micle este o altă destinație, care este în vizorul autorităților poate fi reorganizată în stradă pietonală. Aceasta are un specific arhitectural istoric cu monumente de arhitectură de importanță națională precum Vila urbană a inginerului Koropotnițki, fațadă clădirii Guvernului, Palatul Național "N.Sulac", Teatrul "Luceafărul" și multe alte construcții cu o arhitectură specifică.

Str. Maria Cibotari are deasemenea un potential mare, aceasta asigurând legătură între Grădina Publică Ștefan cel Mare și imediata apropierea a Parcului Valea Morilor - parc cu importanță semnificativă, fiind parcul cu cele mai multe scări din Europa. Această stradă conform Centrului Istoric al Chișinăului în patrimoniul arhitectural al capitalei are 18 obiective arhitectural-istorice, dintre care 3 sunt de importanță națională, acestea datează din sec. XIX-XX.

La intersecția în anumite zone a stăzilor pietonale cu străzile circulate de transport, trebuie luate măsuri cât mai practice pentru asigurarea siguranței pietonilor precum: instalarea semafoarelor smart, indicatoare rutiere corespunzătoare, a denivelărilor artificiale pe partea carosabilă sau alte instalații (exemplu: str. Ștefan cel Mare intersecție cu str. Anastasie Panu).

Direcționarea traficului urban se va face pe străzile adiacente. Problema direcționării traficului pe străzile adiacente și formarea ambuteiajelor pe aceste străzi poate fi soluționată prin eliberarea carosabilului de mașinile parcate neregulamentar. Trebuie amenajate parcări autorizate supraetajate, terestre sau subterane, și implementată metoda germană de parcare unde trebuie procurat autorizație de parcare în anumite zone a orașului cu prețuri diferite pentru fiecare zonă, zona centrului fiind cea mai scumpă.

Aceste străzi trebuie să dispună de benzi pentru bicicliști amenajate corespunzător cu normativele urbanistice, încât pietonii și bicicliștii să se deplaseze în siguranță fără a fi un impediment reciproc. Pavajul trebuie să respecte norma de planietate, pentru a fi confortabilă deplasarea tuturor participanților la trafic. Străzile trebuie să dispună de iluminat nocturn, pentru a oferi confort psihologic și siguranță la deplasarea pe timp de noapte. Iluminatul poate fi folosit pentru iluminarea monumentelor arhitecturale și pentru a le pune în valoare frumusețea lor pe timp de noapte. Se propune ca iluminarea să fie făcută folosind resurse regenerabile. Coșurile pentru gunoi vor fi amplasate la distanța de 50 m unul de celălalt, conform Regulamentului de salubritate, lângă fiecare bancă. Mobilierul urban se va realiza în stil clasic pentru a forma o compoziție și un echilibru artistic cu arhitectura clădirilor. Consider că zonele pietonale și zonele de agrement trebuiesc lipsite de rețea WI-FI gratuit pentru a încuraja relațiile interumane, socializarea și stilul de viață sănătos.

Zonele pietonale, în special străzile pietonale trebuie organizate și amenajate în așa fel încât să fie posibilă extinderea și dezvoltarea lor ulterioară. Acestea nu trebuie blocate într-un edificiu sau complex închis. O rețea de străzi pietonale care ar face posibilă legătură dintre toate parcurile și sectoarele administrative ale orașului Chișinău - Ciocana, Centru, Botanica, Buiucani, Telecentru, pare a fi o idee utopică, dar aceasta este tendința spre care se orientează noul concept de oraș sustenabil, cu mobilitatea fluidizată, estetic și eco-friendly – oraș pentru oameni. Noile idei urbanistice doresc să scoată oamenii la suprafață.



Fig.2 Conceptul bulevardului Mircea cel Bătrân

Situația pandemică actuală este perioada care ne arată cel mai bine necesitățile primordiale a oamenilor și confortul de care cu adevărat avem nevoie. Oamenii au nevoie de recreere în spații deschise, au nevoie de alternative de mobilitate. Pe timp de pandemie am observat că toate parcurile, grădinile publice, zonele verzi, transporturile publice erau arhipline, ceea ce nu este admisibil, deoarece distanțarea socială și spațiu personal este o necesitate umana din punct de vedere psihologic și medical zilnic, nu doar pe timp de pandemie. Spațiile de agrement și recreere și zonele pietonale nu sunt un lux, dar sunt o necesitate, acestea nu trebuie să fie aglomerate, deoarece spațiile aglomerate crează anxietate și disconfort pentru majoritatea oamenilor. În limba engleză sunt folosiți termenii de “car-free streets” sau “quiet streets”, acești termeni sugerează însăși ideea de stradă pietonală care este fără de mașini și este o zonă liniștită, și din acești termeni deducem cerințele și necesitățile pe care străzile pietonale trebuie să le satisfacă.

#### Bibliografia:

1. The Little Book of Car Free Cities by John Urry, Joanne Leach, Nick Dunn, Claire Coulton and the Liveable Cities Team
2. Global Designing Cities Initiative publications
3. <https://www.streetsblog.org/>
4. <http://www.monument.sit.md/>
5. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-10/why-car-free-streets-will-soon-be-the-norm>