

PIETON SAU TRANSPORT CUI SĂ-I DĂM PRIORITATE?

Autor: Angela Popușoi

Universitatea Tehnică a Moldovei

Резюме: В данной статье обсуждается одна из проблем урбанизма, а именно, "пешеход – транспорт". Ещё до начала XVIII века пешеходы в городе занимали главную роль. В процессе развития техники появился транспорт, который вытесняет пешехода из своего родного города. Это ведёт к агломерации улиц и площадей автотранспортом, к бесконечным пробкам на дорогах, к загрязнению атмосферы а также, безопасность пешехода снижается с каждым днём. Нужна необходимость и актуальность концепции унитарного урбанизма формирования городской среды.

Cuvinte cheie: pieton, oraș, "transport urban", „cale carosabilă”, „cale pietonală”, „zonele de trafic”, automobil, stradă.

Problema „pieton - transport” s-a acutizat mai ales în era revoluției științifico-tehnologice când paralel cu progresul și dezvoltarea rapidă a științei și tehnicii cresc și orașele, crește exponențial parcul automobilelor personale, crește mobilitatea populației și viteza de deplasare a acestora. Oricum cele mai mari probleme în orașe se datorează transportului rutier - automobilele, numărul cărora la momentul actual depășește 1.1 bilioane în lume, și asta în decursul ultimului secol (în 1900 erau doar 4000 de automobile). Spațiile urbane, destinate circulației pietonale și rutiere nu sunt dezvoltate suficient pentru a satisface acele cerințe impuse de nivelul înalt de motorizare. În rezultatul situației create avem: ambuteiaje, poluarea mediului, poluare fonica, siguranța circulației scade, crește numărul de accidente.

Istoria confirmă faptul că dimensiunea orașului de-a lungul veacurilor era determinată de distanța optimă de accesibilitate pietonală. Astfel în perioada societăților primitive, forma și dimensiunea localității trebuia să asigure aprovizionarea cu apă și hrană la o distanță care putea fi parcursă pe jos, într-un timp scurt. Chiar și pe parcursul evului mediu, orașele își păstrează dimensiunile depășindu-le abia în sec XVIII. Chipul urbanistic și arhitectural al orașului continuă să respecte scara pietonului. O caracteristică a orașelor medievale este spațiul pietonal central (piață). Piața se crea ca spațiu deschis, subliniat de catedrală sau alt edificiu public și avea funcția de târg, spațiu de anunțuri, execuție, sărbători religioase și civice, dar și spațiu de recreere și socializare. Dimensiunile acestui spațiu public, orașul vechi depindea direct de numărul de oameni care o vizitau. Piața a cunoscut o evoluție remarcabilă în timp, ocupând un loc de prim ordin în istoria cetății și fiind destinată pietonilor.

La sfârșitul secolului XVII începutul utilizării transportului tras de cai, ca transport intra-orășenesc, preponderent individual și imperfect, determină creșterea spațială a orașelor și delimitarea definitivă a carosabilului și trotuarelor. Diferențierea are loc prin borduri și diferență de nivele. Vecinătatea pietonilor și a transportului tras de cai care se deplasa cu o viteză relativ mică (comparativ cu viteza automobilelor din perioada următoare) era acceptabilă. Secolul XIX se concretizează esențialmente prin opoziția netă între planificarea pe care o impune gravitatea și urgența problemei și o planificare voluntară, studiată, o practică de gestiune administrativă și un urbanism științific și estetic. Simultan se înregistrează o politică de modernizare a centrului marilor orașe și apar noile metode sociologice și bazele unei noi concepții asupra urbanismului unde se confruntă tehnica și sociologia. Această situație a avut totuși drept consecință o anume desconsiderare a acestui secol. Problemele de urbanism ale timpului au două cauze esențiale: industrializarea și creșterea demografică pe care aceasta a indus-o.

Orașul contemporan. La ziua de azi, centrele orașelor cu greu își păstrează rolul de centru cultural și social. Mediul armonios din trecut este distrus. Străzile și spațiile construite din partea centrală a orașelor complică soluționarea problemelor datorită circulației pietonale intensive. Automobilul îngheșuie pietonii pe trotuarele care sunt permanent reduse ca suprafață, reducând posibilitatea de socializare și percepere a mediului urban. Astfel, în orașele moderne automobilul, care era conceput drept un mijloc rapid de deplasare, încalcă libertatea și posibilitatea deplasării în siguranță a pietonilor, îndeosebi în centrele orașelor.

Practica urbanistică arată că gravitatea și necesitatea creării spațiilor pietonale confortabile și funcționale, comode pentru circulația pietonală crește odată cu creșterea numărului de automobile. Pe lângă studiile teoretice, există proiecte, reieșite din necesitatea organizării corecte a circulației pietonale. Unele dintre ele - exclud circulația transportului rutier în zona istorică a orașului, altele - servesc ca exemple de proiectare și dezvoltare, bazate în mod prioritar pe circulația pietonală. Circulația pietonală trebuie să fie o componentă a sistemului complex de transport, un element echivalent al acestui sistem.

Relația cale carosabilă - cale pietonală pe aceeași stradă, îndeosebi în vecinătatea unor fronturi cu clădiri polarizatoare de pietoni (comerț, învățământ etc.), poate deveni conflictuală, prin stânenirea reciprocă. Rezolvarea cea mai eficientă constă în segregarea totală a celor două circulații, cu soluții diverse de separare la același nivel sau prin dirijarea circulației auto în subteran pe anumite zone (nu invers).

Intensitatea circulației pietonilor în teritoriul centrului se estimează cu ajutorul unor studii speciale, care se sprijină pe analiza zonei și pe anchete. În cadrul operațiilor de renovare urbană din centrele istorice, o parte din străzile existente pot fi transformate în circulații pietonale care alcătuiesc la rândul lor o rețea coerentă, paralelă cu circulația auto. Traseele străzilor pietonale se stabilesc în funcție de densitatea obiectivelor servite în zona respectivă (comerț, alimentație publică etc.) Specific spațiilor cu caracter central este motivația diferită care generează circulație, diferențiind circulația pietonală în:

- circulație generată de activitatea la locul de muncă (când adiacent centrului se află o importantă zonă de producție sau în centru se află un important complex de instituții)

- circulație vizând efectuarea de cumpărături, care presupune intensități diferite pe parcursul zilei, caracterizată prin deplasare dezordonată, supusă interesului de a vedea vitrine și de a intra în magazine (de luat în considerație preferința cumpărătorilor pentru străzi înguste și spații cu dotări comerciale comasate/grupate pe zone compacte).

- circulația de plimbare, determinată în mare măsură de condițiile afectiv-ambientale și de diversitatea preferințelor pt. cadrul plimbării.

Distribuția zonală a traficului pentru deplasări de persoane reprezintă relațiile între zonele de trafic, fiecare deplasare având: origine, direcție, sens, intensitate și destinație. Deplasările sunt asimilate cu vectori origine-destinație, a căror reprezentare grafică pe harta orașului reflectă numărul și intensitatea deplasărilor pe anumite direcții la anumite ore. Concentrările vectorilor de trafic origine-destinație pe anumite suprafețe indică aglomerările traficului în acele zone. Optimizarea traficului pe zonele cu intensități mari de trafic se poate face prin redistribuirea anumitor tipuri de mijloace de transport pe căi de circulație alternative, nou create sau rezultate prin dezvoltarea unor căi deja existente. Una dintre soluțiile de diminuare a traficului în zonele comerciale foarte aglomerate este decalarea orelor de trafic pentru anumite categorii de vehicule (transport marfă și aprovizionare noaptea sau dimineața f. devreme).

Rezolvarea conflictului dintre circulația auto și cea pietonală se rezolvă prin segregarea acestora, prin crearea unor străzi pietonale noi (în cazul restructurărilor urbane).

Mersul pe jos - forma naturală de deplasare a omului, manifestare fiziologică caracteristică acestuia. Chiar și în perioada dezvoltării maxime a mijloacelor de transport mecanice, nu ne putem imagina lipsa deplasării pietonale în totalitate, în lume, țară, oraș, cartier sau chiar apartament.

Situația existentă - nu este altceva decât un conflict permanent între transportul rutier și pietoni. Organizarea nesatisfăcătoare a circulației pietonale și faptul că funcționarea normală a orașului și formarea structurii acestuia în baza circulației pietonale permit crearea relativ rapidă a unei rețele de circulație rațională din punct de vedere economic și ecologic, demonstrează încă o dată necesitatea și urgența unei concepții urbanistice unitare de formare a mediului urban.

Bibliografie

1. *Jean-Louis Harouel. Istoria urbanismului. București 2001, p32-44*
2. *Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, Всемирная организация здравоохранения, Женева 2004.*