

PASAJE SUBTERANE PIETONALE. CONSTRUCȚII SOVIETICE SAU VIZIUNI DE VIITOR

Natalia FIODOROV

Universitatea Tehnică a Moldovei

Abstract: The pedestrian underpass is a passage, a covered space that crosses a building or a group of buildings, reserved only for pedestrians to pass from one street to another. During the time the sun passages lost their efficiency, appearing all kinds of walkways, bridges. The municipal authorities have always had their own vision on the development of underground crossings and the citizens claim that they do not use walkways at all and prefer to cross the road, violating the traffic rules.

Ce este ascuns „subteran” în Chișinău? De ce nu putem avea metrou? La aceste întrebări sunt tot felul de răspunsuri: din cauza apelor subterane, numărul populației e mic etc., adevărul e că ... locul este deja luat!

În perioada URSS a apărut și necesitatea de a accepta pasajele subterane pietonale, în metropolă. Pasajele subterane fiind considerate ca o perlă pentru un oraș dezvoltat.

Pasajul subteran pietonal e o trecere, spațiu acoperit care traversează o clădire sau un grup de clădiri, rezervat numai pietonilor pentru a trece dintr-o stradă în alta.

Pe parcursul timpului pasajele subterane au pierdut din eficiența lor, apărând tot felul de pasarele, poduri etc. (excepție sunt pasajele subterane pentru metrou). Unele din ele fiind abandonate, date în gestiune, folosite în scopuri comerciale, etc. însă nici una dintre ele nu a fost reparată până de curând. Majoritatea sunt într-o stare teribilă și au nevoie de reparații urgente. Locuitorii capitalei susțin că este înfricoșător să coboare în unele pasaje chiar și în timpul zilei și, în plus, nu au rampe și balustrade pentru persoanele cu dizabilități, la fel și toalete publice, sisteme de alimentare cu apă și canalizare. Unii orașeni susțin că nu folosesc deloc pasaje și preferă să traverseze drumul, încălcând regulile de circulație (Fig. 1,2).

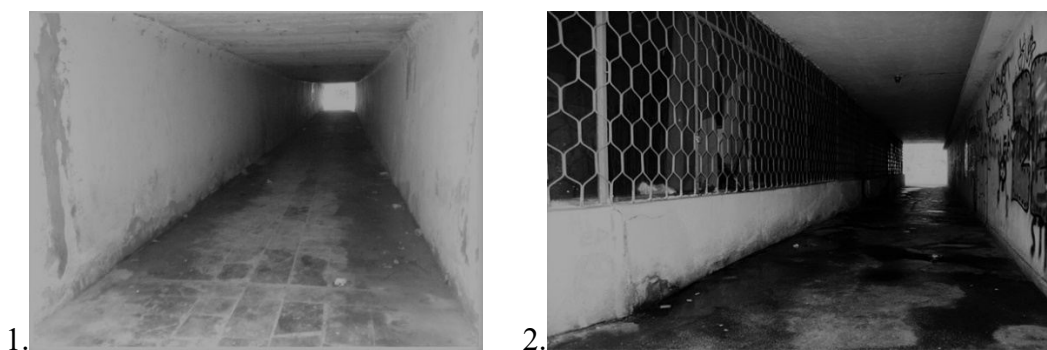


Fig.1,2 Pasaje subterane pietonale Chișinău, Republica Moldova.

Astăzi, există 18 pasaje subterane în capitală, dintre care 12 sunt închiriate pentru comerț și catering (exemple de pasaje subterane: bd. Gagarin/Gara (135 mp), bd. Dacia/str. Teilor (55 mp), str. Aleco Russo/str. Sadovianu (73 mp), bd. Ștefan cel Mare și Sfânt/str. Ciuflea (80 mp), bd. Dacia/centru comercial "MallDova" (94 mp)). Toate obiectivele se află în bilanțul departamentului de transport public și comunicații. Obiectivele nerevendicate sunt întreținute pe cheltuiala municipalității.

Multe pasaje subterane pietonale au nevoie de reparații, dar implementarea acestor lucrări este împiedicată de proceduri legale cu chiriașii lor – datorii. Acele subterane care sunt închiriate de agenții economici, sunt obligate contractual să fie reparate și să se mențină ordinea acolo. Cu toate acestea, nu toți agenții economici își îndeplinesc obligațiile.

Pasajele subterane pietonale care se inchiriaza cu succes și pot fi reparate întâlnesc o altă dificultate: în timpul construcției a unei din treceri, a fost imposibil să se facă canalizări de furtună gravitațională, așa că au instalat pompe care pompează apa de ploaie. Toate acestea au fost jefuite rapid, până la balustradele din oțel inoxidabil, o problema actuala în Republica Moldova.

S-a întâmplat istoric că, din toate pasajele subterane, doar trei sunt potrivite pentru comerț. Pasajul de la hotelul Chișinău era cel mai bun din capitală când a fost lansat. Pentru prima dată, toaletele publice și pasarelele pietonale largi au fost asigurate de fluxul pietonal. După ce tranziția a fost închiriată în 2006, un club sportiv urma să se deschidă acolo. La un moment dat, a existat chiar o construcție activă, dar a fost suspendată: au apărut probleme la coordonarea lucrărilor cu serviciile sanitare Trecerea a fost închiriată până în 2010 și este în prezent liberă. Recent, s-a menționat că s-ar putea de închiriat pasajul subteran abandonat de lângă hotelul Chișinău. Ar exista o platformă excelentă pentru promovarea turismului intern - cu magazine de suveniruri, literatură și meșteșuguri.

Pasajul subteran de la UNIC este singurul care a fost conceput inițial ca primul centru comercial subteran. A fost proiectat de „IMP Chișinău Proiect”, o sumă fabuloasă pentru acele vremuri a fost alocată pentru construcții - mai mult de

2 milioane de ruble sovietice. După punerea în funcțiune, cooperativa a fost închiriată întreaga trecere cu o suprafață totală de 2,1 mii de metri pătrați. pentru o perioadă de 15 ani. Așa a apărut centrul comercial Ianus. Astăzi este locuită de 12 chiriași, dintre care cel mai mare este Ianus (din 1.500 mp. De spațiu comercial, deține aproape 850 mp.). În fiecare zi, această tranziție este vizitată de la 40 la 50 de mii de persoane.

Autoritățile municipale au avut întotdeauna propria lor viziune asupra dezvoltării trecerilor subterane. În urmă cu trei ani, a fost dezvoltat primul proiect pentru gestionarea trecerilor subterane. El a presupus că fiecare trecere va avea un contractor responsabil cu întreținerea acestuia. Apoi a existat o idee de a permite chiriașilor să construiască centre comerciale deasupra pasajelor subterane, cu condiția de a investi în revizie.

Au fost emise primele autorizații de construire, dar apoi au fost anulate brusc. În special, acest lucru s-a întâmplat cu structurile de deasupra pasajelor de la circ și de pe stradă. Aleco Russo/ bd. Moscovei. Refuzul a fost motivat de absurditatea clădirilor și de excesul de etaje.



3.



4.

Fig. 3 Pasaj subteran pietonal a centrului comercial MallDova, Chișinău, Republica Moldova.

Fig. 4 Pasaj subteran pietonal la Aeroport, Chișinău, Republica Moldova.

Pe parcursul a 5 ani au fost renovate unele subterane durabilitatea cărora este dubioasă (pasajul bd. Constantin Negruzzi). Actualmente sunt 2 pasaje în Chișinău modernizate: pasajului subteran de pe viaduct de lângă centrul comercial MallDova (Fig.3) și cel de la Aeroport (Fig. 4).

Problemele pasajelor subterane sunt prezente pe tot teritoriul post sovietic, fiecare caz fiind individual. Un exemplu de pasaje subterane în România (Fig.5,6) a fost propus recent. În proiect se poate observa cum are loc sistematizarea zonei, nu doar lucrări de reparare a pasajului existent. Astfel fluxul pietonal v-a fi unul mult mai mare, iar centrele comerciale din apropiere vor avea doar de câștigat.



5.



6.

Fig. 5,6 Pasaj subteran pietonal, România.

În concluzie aş vrea să menționez faptul că fiecare pasaj trebuie analizat individual după destinația și locul amplasării sale. La fel și analiza nu doar a pasajului dar și a zonei unde se afla acesta (planul general) pentru ca să funcționeze ca un sistem complex.

Bibliografia:

1. Legea nr.835 din 17.05.96 privind principiile urbanismului și amenajării teritoriului, Monitorul Oficial nr.1-2 din 02.01.1997.
2. Dispoziția nr. 551-d din 7 octombrie 2020 cu privire la interpretarea unor măsuri de securitate a pietonilor.
3. M.Gutu, Dreptul urbanismului, Edit. „Universul Juridic”, București,2008.
4. Harry Timmermans. Decision support system in urban planning. 1997.
5. <https://press.try.md/item.php?id=133372>
6. <https://dexonline.net/definitie-pasaj>