

# REȚEAU STRADALĂ A OR. CHIȘINĂU - O ABORDARE CRONOLOGICĂ ȘI SISTEMICĂ

*st. Natalia Harea, st. Violeta Terenti, mrs. Petru Zestrea*

*Universitatea Tehnică a Moldovei*

## ABSTRACT

Sharp increase in automobile and road traffic, including transit transport - increased requirements to the road network of the city (which was formed mostly still in the nineteenth century) and to transport and pedestrian circulation. Nowadays, approximately 50% of transport cross the downtown area. Consequently, there is degradation of the urban environment in residential areas (air, water and soil resources, noise, a large number of parking space and neighborhoods), creating traffic jam and increasing road accidents.

Orașul Chișinău este amplasat geografic pe șapte coline. Structura urbanistică a Chișinăului reprezintă un sistem în care se evidențiază patru raioane planimetrice principale:

- Sud-vest (Botanica, Telecentru)
- Nord-vest (Buiucani, Sculeni)
- Nord-est (Râșcani, Budești, Poșta Veche)
- Centru (zona industrială "Sculeni", Valea Trandafirilor, Valea r. Bâc)

Partea istorică a orașului s-a dezvoltat în limita zonei de centru. În jurul centrului orașului s-au format patru sectoare contemporane care sunt unite de centrul orașului prin câteva magistrale. Și în zona de centru și în zonele periferice există artere principale în jurul cărora s-a dezvoltat rețeaua de drumuri îmbunătățită cu schema prioritar dreptunghiulară.

Trama stradală a zonei centrale reprezintă, un sistem dreptunghiular, care divizează teritoriul centrului în cartiere mici cu dimensiunile 150mx 150m. La baza formării rețelei stradale existente a servit structura planimetrică a zonei centrale a orașului, ce s-a constituit la sfârșitul sec. XVIII – începutul sec. XIX și până în prezent nu a suferit schimbări esențiale. Pentru partea de jos, după relief, este caracteristică o structură haotică a rețelei de străzi corespunzătoare epocii medievale. Situația se complică prin lipsa alternativelor privind orientarea legăturilor rutiere, ceea ce cauzează apariția în zona centrală a fluxului interurban de tranzit în volum de 50%. Concomitent, centrul orașului exercită funcția unui

nod în structura transportului public. De aici rezultă concluzia că străzile magistrale ale zonei centrale, destinate pentru conexiunea cu alte teritorii urbane nu-și onorează sarcinile și necesită reconstrucție. Din aceste considerente, în orele devârf situația se complică simțitor, ambuteiajele apar aproape pe toate magistralele ce asigură legătura între periferii și zona centru.

În perioada anilor 1980-90, datorită realizării segmentelor separate de străzi magistrale, s-a conturat tendința de transformare a schemei “radiale” în “radial - inelară” sau concentric (fig. 1).

Luând în considerare sporirea, în ultimii ani, a gradului de automobilizare, modificările în structura transportului public, majorarea navetismului interurban, devine clar că trama stradală existentă (cu parametri tehnici și capacități de trafic insuficiente) nu mai poate corespunde exigențelor moderne.

Rețeaua de drumuri și străzi, în hotarele sectorului Centru, este reprezentată prin artere de clase diverse, inclusiv:

- Străzi magistrale de interes urban cu circulația regulamentară a transportului (MCR): bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, str. Pușkin și G. Bănulescu-Bodoni, str. București, str. Ismail, str. Albișoara, str. Mihai Viteazul, bd. Renașterii, bd. Negruzzi, str. Șciusev, bd. Cantemir.
- Străzi magistrale de interes raional: str. Mateevici, str. V. Alecsandri, str. Armenească, str. Tighina, str. Columna, str. Alexandru cel Bun.

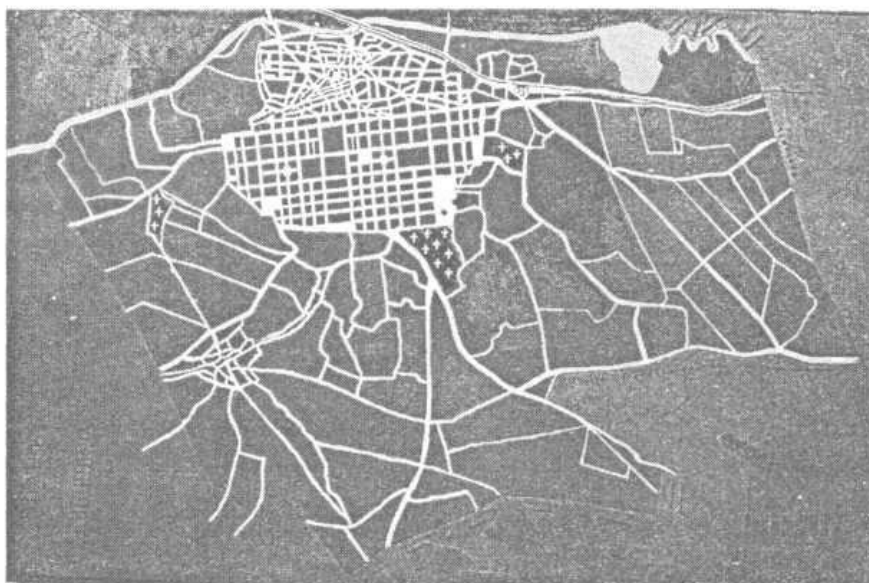


Figura 1. Planul or. Chișinău cu suburbiile de la sfârșitul secolului al XIX-lea.

Principalii indicatori care caracterizează rețeaua de străzi a municipiului sunt:

- 900 de străzi cu o lungime totală de 800 km cu suprafețe de circa 10 mln. m<sup>2</sup>;

- lungimea străzilor și drumurilor în limita teritoriilor amenajate constituie 481,3 km, dintre care 225,3 km (46,8%) sunt incluse în categoria de străzi magistrale de importanță orășenească și de sector;
- trotuare cu o lungime totală de 451 km și cu suprafața de 48 mln. m<sup>2</sup>;
- densitatea liniară a străzilor, drumurilor, pasajelor etc., în raport cu teritoriul valorificat constituie 4,27 km/km<sup>2</sup> și respectiv 1,99 km/km<sup>2</sup> a magistralelor;
- străzile și drumurile ocupă 11,8% din teritoriul valorificat al urbei, ceea ce este sub nivelul optim;
- magistralele ocupă 7,6% din teritoriul urbei;
- diagonala medie a orașului este evaluată la circa 15 km.

Dat fiind că rețeaua stradală a fost proiectată în perioada sovietică și, implicit, pentru necesitățile din acea perioadă, în prezent ea nu mai satisface pe deplin necesitățile urbei. Întrucât în perioada sovietică era foarte popular transportul public, existând mai multe rute de autobuze în Chișinău, care împreună cu cele de troleibuze asigurau deplasarea cetățenilor prin oraș, în condițiile în care numărul de mașini personale nu era mare. Pentru necesități mai urgente era disponibil serviciul de deplasare cu taxiul, care, deși era organizat ca întreprindere de stat, le oferea șoferilor de taxi totuși o siguranță mai mare, dar și o protecție socială mai mare.

În PUG (Planul Urbanistic General) din 1989 a fost elaborată o concepție de dezvoltare în continuare a orașului ce includea lărgirea unor străzi, construcția străzilor de legătură între sectoarele capitalei ș.a. Din păcate, aceste planuri au fost îndeplinite în mică măsură, situația din transportul urban și transportul public suferind o înrăutățire accentuată la începutul anilor 90.

Creșterea numărului de automobile și a intensității circulației, au sporit exigențele față de rețeaua stradală a orașului și față de circulația transportului și pietonilor.

Numărul de autoturisme din mun. Chișinău, proprietate personală, crește alarmant: cu circa 7000 de auto/an. Astfel, din anul 1997 până în 2004, numărul de autoturisme a crescut de două ori, iar începând cu anul 1999 depășește numărul de autoturisme pentru care a fost proiectată rețeaua de străzi a capitalei.

Cu ritmul de creștere din ultimii ani, cifra autoturismelor particulare a ajuns la 220 mii ceea ce determină o circulație lentă, o penetrare greoaie și plină de stresuri pentru pasagerii mijloacelor de transport, pentru călătorii transportului public, dar și pentru pietoni, creînd ambuteiaje și strangulînd, literalmente, anumite zone ale municipiului Chișinău, în special avîndu-se în vedere zona centrală a capitalei.

În prezent, din cauza staționării la semafor se pierd în trafic circa 43000 de ore, ceea ce reprezintă pierderi colosale. Așadar, anual din cauza traficului lent se pierd cel puțin 30 % din bugetul municipiului.

În fig. 2, conform sitului [www.chisinau.md](http://www.chisinau.md), transportul public de călători în municipiu, actualmente, include 256 troleibuze, 91 autobuze și 1700 microbuze.

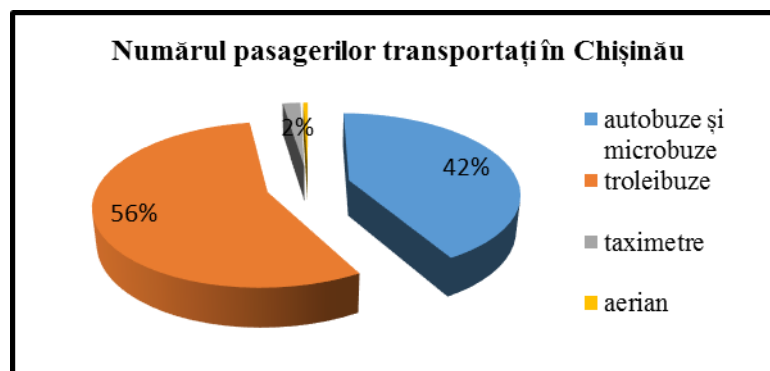


Figura 2. Componenta transportului public în mun. Chișinău

**Propuneri privind dezvoltarea durabilă a rețelei de drumuri și străzi în municipiul Chișinău:**

- sporirea capacității de trafic a rețelei stradale;
- diminuarea influenței negative a fluxurilor rutiere nespecifice asupra structurii magistralelor din zona centrală;
- sporirea securității circulației rutiere și a pietonilor;
- reconstrucția străzilor existente în scopul sporirii capacităților de trafic ale acestora din contul extinderii părții carosabile și aducerii altor parametri tehnici până la valoarea maxim posibilă;
- micșorarea considerabilă a impactului negativ al fluxurilor de transport asupra teritoriilor adiacente.

În scopul de a îmbunătăți situația mediului în mun. Chișinău se recomandă:

- construcția de intersecții pentru circulație, pasaje denivelate;
- amenajarea parcarilor auto provizorii cu utilizarea rețelei de străzi;
- amplasarea și construcția parcajelor subterane și cu mai multe nivele care vor deservi zona centrală;
- extinderea spațiilor verzi, tehnologiilor de protecție contra zgomotului;
- promovarea troleibuzului ca un mijloc de transport;
- optimizarea schemei de organizare a circulației transportului, inclusiv a celui public;
- asigurarea tehnico-informațională a rețelei de străzi și drumuri;
- facilitarea condițiilor de orientare pe rute a conducătorilor auto;
- sistematizarea continuă a reglării circulației la intersecții;
- marcarea părții carosabile și instalarea optimă a indicatorilor de circulație;
- desfășurarea măsurilor de conștientizare pentru sporirea nivelului de disciplină în rândurile conducătorilor auto și a pietonilor;

- ridicarea cerințelor față de starea tehnică a mijloacelor de transport și promovarea tipurilor ecologice a acestora.

Realizarea obiectivelor menționate mai sus va contura următoarele tendințe:

- o micșorarea emisiilor substanțelor nocive în atmosferă și reducerea zonelor de poluare a aerului atmosferic;
- o scăderea nivelului de poluare sonoră;
- o ameliorarea stării ecologice și sanitaro-igienice de fond a mediului urban.

Conform informației DGTP CC mai mult de 70% a carosabilului este degradat. În același timp serviciile de resort se confruntă cu dificultăți majore privind reparația și întreținerea elementelor de construcție a infrastructurii rutiere, utilajul tehnic uzat și insuficiența alocațiilor bugetare.

În oraș se construiesc catastrofal de puține drumuri noi cu îmbrăcăminte rigidă. Și acest lucru are loc în condițiile de majorare esențială a circulației unităților de transport care se estimează la circa 200 de mii de unități.

Totodată, conform estimărilor, pierderile suportate de economia națională, cauzate de întreținerea insuficientă a drumurilor în ultimii 15 ani, sunt de aproximativ patru ori mai mari decât suma „economisită” de la întreținerea drumurilor.

În ultima perioadă de timp DGTP CC a realizat lucrări de reparații, reabilitare și construcții a drumurilor în următoarele localități suburbane: or. Cricova, or. Codru, or. Vadul lui Vodă, or. Durlești, com. Bubuieci, com. Grătiești, com. Ciorăscu, com. Cruzești etc.

În planul de lucru al DGTP CC regăsim următoarele obiective:

- proiectarea șoselei de centură pentru orașul Chișinău fig. 3;
- elaborarea proiectelor investiționale preliminare pentru obiectele de infrastructură stradală;
- elaborarea proiectului de ocolire a centrului orașului de către transportul tranzit;
- construcția obiectelor artificiale (viaducte, poduri) Centru - Ciocana (str. Ismail - str. Vadul lui Vodă), Telecentru – Buiucani (str. Pietrarilor, str. Vasile Lupu);
- diversificarea infrastructurii rutiere prin prelungirea: str. Studenților pe tronsonul cuprins între str. N. Dimo și str. M. Sadoveanu; str. M. Sadoveanu pe tronsonul cuprins între str. Igor Vieru și str. Bucovinei; bd. Mircea cel Bătrân până la str. Bucovinei și altele.



Figura 3. Șoseaua de centură

### Concluzie

O realitate nouă care s-a conturat – creșterea bruscă a numărului de automobile și a intensității circulației, inclusiv a transporturilor de tranzit – au sporit exigențele față de rețeaua stradală a orașului (formată în mare parte încă în secolul XIX) și față de circulația transportului și pietonilor. Între timp, ceea ce a fost propus în Planul Urbanistic General al Chișinăului din anii 80, în domeniul transporturilor și drumurilor nu a fost îndeplinit din cauza lipsei surselor financiare, iar astăzi lipsa în oraș a magistralelor rapide, a șoselei de centură și a magistralelor de dublare în direcțiile principale, determină trecerea unor fluxuri intensive de transport pe străzile nemagistrale. În consecință, are loc degradarea calității mediului urban în zonele rezidențiale (poluarea aerului, a surselor acvatică și a solurilor, sporirea zgomotului, existența unui număr mare de automobile parcateneregulamentară în curți și cartiere), crearea ambuteiajelor și sporirea numărului de accidente rutiere. Aproximativ 50% din mijloacele de transport traversează zona centrală a orașului.

### Bibliografie

1. *Managementul transportului public urban în municipiul Chișinău*, Chișinău 2006.
2. *Planul strategic de dezvoltare social-economică al Chișinăului până în anul 2020 (principia fundamentale)*, Chișinău, decembrie 2005.
3. **V. Ceban** – *Optimizarea transportului public în municipiul Chișinău*, Chișinău, 2011.
4. **V. Ceban** - *Eficiența energetică a transportului rutier de persoane în regim urban din mun. Chișinău*, Chișinău 2012.
5. <http://www.chisinau.md/>