

EVOLUȚIA DEZVOLTĂRII SECTORULUI ADMINISTRATIV BOTANICA, ORAȘUL CHIȘINĂU

msr., lector universitar Otilia RUDIC
msr., lector universitar Alexandra DUMITRAȘCU

Universitatea Tehnica a Moldovei

ABSTRACT

According to the stages of development of the city and the process of urbanization each administrative sector is characterized by specific features which stand out in the urban structure, population density, traffic density, types of street network, the main roads which cross the territory, the existing functional areas, etc. At the beginning there were analyzed all the features mentioned above in order to identify the degree of attraction of pedestrian movement on the main streets in administrative sectors, the place of location of areas targeted with public interest objects, as well as industrial-commercial areas which attract a significant number of as transport means as pedestrians.

Dezvoltarea și extinderea urbană în toate țările existente s-a realizat istoric, timp de perioade îndelungate. Amprentele istorice pentru fiecare stat se pot depista și observa după:

- Structura și forma variată a așezărilor urbane;
- Amplasarea zonelor funcționale specific fiecărui oraș (în dependență de perioada istorică când orașul s-a dezvoltat);
- Rețeaua stradală diversă;

Pașii grăbiți a procesului de urbanizare duc spre accentuarea și identificarea problemei raportului dintre două forțe motrice ale orașului - transport și pieton, care în perioada actuală acționează direct asupra structurii planimetrice a localității urbane. Asigurarea circulației continue pentru unitățile de transport și pentru pietoni devine una dintre cele mai discutate și analizate probleme. Deci, asta dovedește că un oraș modern se confruntă cu problema asigurării spațiului urban cu rețea stradală funcționabilă pentru transport, care la rândul său, să coreleze cu mișcarea pietonală continuă.

Conform etapelor de dezvoltare a orașului, procesul de urbanizare fiecare sector administrativ se caracterizează prin particularități specifice, remarcate în structura urbană, densitatea populației, densitatea circulației rutiere, tipurile rețelei

stradale, arterele principale care traversează teritoriul, zone funcționale existente etc.

Factorii principali care au influențat asupra formei urbane sunt:

- Topografia (relief accidentat);
- Istorie (perioadele de dezvoltare);
- Influențe externe (puterile de ocupație);

Condițiile inginero - geologice complicate (amplasarea orașului la intersecția a două raioane geomorfologice), relieful accidentat (caracterizat prin râpi abrupte) a avut influență asupra dezvoltării structurii urbane a localității. Pe teritoriul orașului sunt multe râpi cu maluri abrupte (râpa de la Malina, Valea Dicescu), râuri (r. Bâc, Durlești), spații verzi naturale cu relief accidentat (pădurea Râșcani, pădurea Ciocana, pădurea Botanica, parcul dendrologic, parcul Valea Morilor, parcul "La Izvor"). În dependență de condițiile naturale, în jurul zonei istorice s-au constituit câteva sectoare urbane, care reprezintă diviziuni administrative ale localității. Astfel, or. Chișinău este împărțit și administrat pe sectoare, fiecare din acestea având statut independent. Sectoarele administrative sunt: Centru, Râșcani, Botanica, Ciocana, Buiucani. Pentru fiecare sector administrativ, în dependență de perioada de urbanizare sunt specifice caracteristicile sale.

În concluzie factorii care au influențat dezvoltarea urbană a or. Chișinău sunt:

- Factorii care au influențat asupra formei urbane (sus menționați);
- Factorii macroeconomici (creșterea economică, globalizarea);
- Factorii microeconomici (disponibilitatea pământului, creșterea standardelor de viață);
- Factorii demografici (creșterea populației);

În prezent, după perioadele de dezvoltare menționate, pentru or. Chișinău este caracteristic:

- Formă urbană alungită (fig.1)
- Oraș polinuclear – fiecare sector administrativ se caracterizează prin axa compozițională de bază;
- Structură urbană cu zonă istorică monocentrică;
- Centru Slab – domină automobilul asupra circulației pietonale;
- Rețea stradală radial inelară;

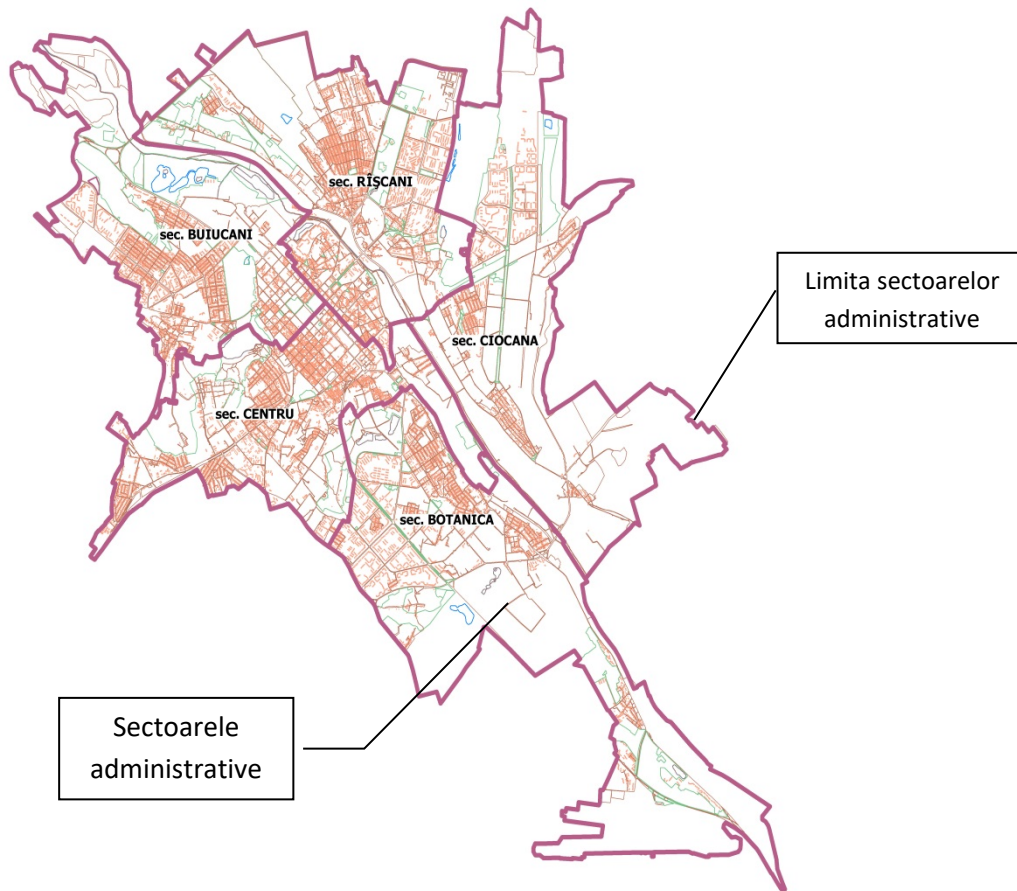


Fig.1. Plan general al orașului Chișinău. Schematic.

Extinderea unității urbane în direcția de sud și sud-est a fost sistematizată în cadrul realizării planului urbanistic general din 1947, sub conducerea arhitectului A. B. Ицьева. Căpătarea unei forme bine determinate, stabilirea structurii urbane, dezvoltarea tramei stradale a sectorului Botanica este întemeiată conform PUG 1968. Principiul dezvoltării unei zone urbane după o axa compozițională este remarcat și pentru sectorul dat. Axa urbană de compoziție, reprezentată prin b-dul Dacia, organizează ansamblul urbanistic după regula de simetrie a compoziției. În practica curentă din țara noastră, compoziția urbanistică simetrică indică distribuția echivalentă a volumelor și spațiilor amenajate în raport cu o axă, fiind metodă aplicată pentru toate sectoarele administrative. Aici, ca soluție de bază este tratarea variată a elementelor de detaliu, însă nu are atribuție asupra caracterului simetric al compoziției urbane în ansamblu. Asocierea unei diversități de produse precum: spațiile publice, activitățile nou localizate sau ameliorate, fondul proiectat, existența socială introdusă sau revitalizată, identitate urbană, însuși procesul de dezvoltare a sectorului pornește de la axa compozițională a zonei. De fapt, mai exact, în dezvoltarea sectorului a fost

aplicată metoda compoziției urbanistice simetriei relative, care se caracterizează prin armonizarea zonelor componente (obiective de interes public, instituții administrative, zone rezidențiale), spațiilor publice, spațiilor libere în raport cu axa principală, echilibrând armonios cu o proporționalitate ordonată și distribuție echivalentă a volumelor, spațiilor amenajate. Sectorul Botanica este considerat unul contemporan, unde lucrările de construcție a noilor complexe rezidențiale, a obiectivelor de interes public sunt active, devenind cel mai dezvoltat și mai mare sector din oraș. Rețeaua stradală este bine dezvoltată. Zona contemporană a sectorului cuprinsă între străzile Sarmizegetusa și Grenoble a fost proiectată și construită conform normelor și standardelor în vigoare.

a. Zona contemporană:

Caracteristicile zonei contemporane a sectorului sunt:

- Rețea stradală ortogonală;
- Străzi magistrale de lungimi considerabile;
- Komplexe rezidențiale de dimensiuni mari ;
- Compoziție urbanistică simetrică relativă (fig.2);
- Regimul de înălțime mare;
- Densitate mare a populației;
- Amplasarea și existența unui număr semnificativ de obiective de interes public de-a lungul bulevardului Dacia;



Fig.2. Compoziție cu simetrie relative



Fig. 3. Compoziție urbană liberă. Zona sud-est a orașului.

b. Sectorul de sud-est (partea veche a orașului):

Partea de sud-est a sectorului Botanica, cuprins între străzile Muncești și Sarmizegetusa s-a dezvoltat și extins în perioada istorică de după război, pe la mijlocul sec. XX-lea. Organizarea spațială este variată, în dependență de diversitatea elementelor componente. Urmărind o concordanță cu condițiile specifice locale, pe teritoriul zonei vechi de-a lungul șos. Muncești a fost amplasată zonele funcționale: industrială și comunală.

Caracteristicile zonei sud-est a sectorului:

- Rețea stradală liberă;
- Străzi înguste;
- Prevalează zona rezidențială de tipul R1 ;
- Regim de înălțime mic;
- Compoziție urbanistică liberă (fig.3);
- Amplasarea zonelor industriale de tipul I1, C7 – zona industrială ușoară, zonă comercială de trafic intens;
- Densitate redusă a populației;

c. Rețeaua stradală:

Rețeaua stradală asigură circulația și legăturile funcționale între diferite unități structurale ale sectorului, însă disfuncționalitatea este ca: nu există stradă care să asigure legătura directă între mai multe sectoare ca: Ciocana, Buiucani. Fluxul unităților de transport cu direcția de circulație spre sectoarele menționate se deplasează prin intermediul rețelei stradale din Centru istoric. Conform Schemei complexe a rețelei de transport a mun. Chișinău sunt planificate magistrale de interes urban, care vor asigura legătura directă a sectorului Botanica cu celelalte sectoare ale localității urbane.

Caracteristicile rețelei stradale pentru sectorul administrativ Botanica:

Rețea stradală combinată (fig.4);

1. Ortogonală (specific zonei contemporane);
2. Liberă (specific zonei de sud-est a sectorului);
3. Combinată;

Străzile unidireționale nu sunt depistate pentru sectorul Botanica, motivul fiind nerentabilitatea acestor străzi: complexe rezidențiale de dimensiuni mari, ca rezultat pierdere considerabilă a timpului de către pietoni. Toată sarcina fluxului de transport este direcționat și preluat de către b-dul. Dacia, care asigură legătura directă cu zona istorică a localității. Str. Grenoble și șos. Muncești, care mărginesc partea de nord și sud a sectorului, deasemenea au un rol important în trama stradală. Preiau fluxul de transport care se deplasează spre direcțiile Cimișlia și Tighina . Legătura funcțională dintre unitățile structurale ale sectorului este asigurată de magistralele de interes raional ca: b-dul Decebal, b-dul Traian, str. Trandafirilor, str. Sarmizegetusa, str. Cuza-Vodă, str. Burebista, str. Independenței. În afară de magistralele principale, legătura dintre unitățile

structurale este asigurată de străzi de interes local a cărei capacitate de trafic este semnificativă: str. Zelinski, str. Minsk.

Tab. 1. Lista magistralelor din sectorul Botanica:

Denumire		Clasificarea (după schema complexă de transport a municipiului)	Lungimea (m)	Lățimea parții carosabile (m)	Încărcarea (mii echipaje auto în ora de vârf în ambele direcții)	Capacitatea de trafic de calcul (mii echipaje auto în ora de vârf în ambele direcții)
1.	bd. Dacia	Magistrală de interes urban	4000	2x10.5 2x7.0	a. până la str. Gr. Botanica 1.9 b. până la str. Trandafirilor 4.0 c. până la str. Ciuflea 5.0	a. până la str. Gr. Botanica 2.700 b. până la str. Trandafirilor 6.000 c. pîna la str. Ciuflea 3.600
2.	bd. Decebal	Magistrală de interes raional	3700	21.0	a. până la str. Trandafirilor 3.7 b. până la bd. Traian 3.0	a. până la str. Trandafirilor 3.800 b. până la bd. Traian 2.900
3.	șos. Muncesti	Magistrală de interes urban	5000	10.5	2.7	1.500
4.	str. Grenoble	Magistrală de interes urban	2800	14.0	2.0	2.240
5.	Str. Gr. Botanica	Magistrală de interes urban	2600	15.0... 23.5	a. până la str. Sarmizeget- usa 4.0 b. până la bd. Dacia 3.0	a. până la str. Sarmizeget- usa 2.700 b. până la bd. Dacia 2.700
6.	Str. Valea Crucii	Magistrală de interes urban	-	-	1.950	2.900

O.Rudic, A.Dumitrașcu

Evoluția dezvoltării sectorului administrativ Botanica, orașul Chișinău

7.	Bd. Traian	Magistrală de interes raional	1300	14.5	2.5	2.500
8.	Str. Independenței	Magistrală de interes raional	1100	10.5	1.2	1.600
9.	Str. Trandafirilor	Magistrală de interes raional	1500	7.5....9 .5	1.16	1.500
10	Str. Sarmizegetusa	Magistrală de interes raional	1100	9.8....1 0.5	a. până la str. Zelinski 1.35 b. până la str. Gr. Botanica 2.0	a. până la str. Zelinski 1.600 b. până la bd. Dacia 1.570

Axa compozițională, după cum a fost menționat mai sus, este reprezentată de b-dul Dacia, magistrală de interes urban. Caracteristicile tehnice și parametrii geometrici ale magistralei sunt:

- Limitele liniilor roșii de 80m;
- Lățimea părții carosabile este de 2x10.5m + 2x7.0m ;
- Numărul benzilor de circulație 10;
- Lățimea trotuarelor variază de la 7.5m – 10.0m;
- Lățimea spațiilor verzi variază de la 3.5m – 5.5m;
- Prevalează trecerile pietonale terestre;
- Zona mediană folosită ca refugiu central pentru pietoni (în locul intersecției cu trecerile de pietoni);
- Existența a trei treceri de pietoni extrastradale:
 1. Pasaj subteran – în imediata apropiere de intersecția a b-dul Dacia cu b-dul Decebal;
 2. Pasaj subteran – la începutul str. Teilor;
 3. Pasaj subteran – pe viaduct la stația de transport în comun;
- Durata medie a fazei semaforului pietonal este de 30sec;



Fig.4. Rețeaua stradală a sectorului administrativ Botanica.

BIBLIOGRAFIA

1. СНиП 2.07.01-89 Градостроительство, планировка и застройка городских поселений
2. Кишиневский ГОРИСПОЛКОМ Комплексная схема развития всех видов городского пассажирского транспорта города Кишинева
3. Д.С. Самойлов, В.А.Юдин Организация и Безопасность городского движения