

Proiectul „Audieri publice pentru Chișinău”

Sectorul de intervenție: Transportul și Infrastructura locală

Recuperarea Spațiului Public:

Străzile sunt pentru mașini și trotuarele pentru pietoni

Proiect

Expert: Stanislav GHILEȚCHI

I. Identificarea problemei

În anul 2017 în municipiul Chișinău erau înregistrate 281.349 de autovehicule dintre care 198.735 de autoturisme private (Date Registru 2017). Comparând aceste date cu anul 2009 observăm o creștere de 32% a numărului total de autovehicule și 30% a numărului de autoturisme private (IDIS Viitorul, 2009). Aceste date confirmă faptul că utilizarea transportului privat, devine opțiunea preferată a locuitorilor municipiului în defavoarea transportului public. În scopul fluidizării traficului și acomodării numărului mare de autoturisme, autoritățile au elaborat și implementat politici concentrate în mare parte doar spre autovehicule private, neglijând într-o anumită măsură pietonii: lărgirea benzilor de circulație, săgeata verde ce permite virarea la dreapta, amenajarea parcărilor din contul sau pe trotuare, mentenanța redusă a trotuarelor și aplicare neuniformă a sancțiunilor pentru parcare în locuri interzise.

Reducerea substanțială a zonelor pietonale poate fi explicată și prin analiza alocării resurselor bugetare de către autoritățile publice locale. În bugetul pentru anul 2017, pentru menținerea și construcția drumurilor vor fi cheltuite MDL 525.292.500 (Bugetul Municipiului pe 2017). Pe când pentru menținerea și reparația trotuarelor, în anul 2016, au fost alocate doar MDL 15.000.000 (Diez, 2016). Lungimea trotuarelor în municipiul Chișinău este de aproximativ 451 de km, iar lungimea străzilor în jur de 900 de km (Noi.md, 2013). Deși lungimea trotuarelor este de doar două ori mai mică, bugetul pentru acestea reprezintă doar 2.85% din suma alocată pentru construcția de noi drumuri.

Conform Regulamentului circulației rutiere (Hotărârea Guvernului nr.357/2009), trotuarul *„este elementul drumului destinat circulației pietonilor care se află în imediata apropiere de carosabil sau este separat de el cu o zonă verde.”* Mai mult, la punctul 44 se menționează: *„Intrarea vehiculelor pe trotuare și piste pentru pietoni este interzisă.”* Prin urmare, trotuarul prin definiție este destinat exclusiv pentru pietoni. Mai mult ca atât, trotuarul a devenit un mediu de deplasare și pentru alte categorii, nu doar pietoni: biciclete, triciclete, căruțuri, scaune cu rotile, skateboarduri, etc. Este important ca toate aceste categorii de persoane să poată avea acces liber la infrastructura care le aparține.

Parcarea în zonele pietonale (trotuare, piețe/spații publice) face ca aceste locuri să nu fie accesibile pentru pietonii și locuitorii municipiului Chișinău. Fenomenul respectiv descurajează mersul pe jos și utilizarea bicicletelor care astăzi nu sunt utilizate doar în scopuri recreaționale, ci pot fi considerate și modalități de transport. Limitarea excesivă a spațiului public destinat pietonilor reduce din atractivitatea mediului urban

și va duce în continuare la o scădere a numărului acestora, ducând astfel la o dependență și mai mare de automobile.

Scopul acestei politici publice este recuperarea trotuarelor pentru mersul pe jos, pentru socializare și pentru posibilitatea de a savura experiența urbană.

II. Status Quo

Spațiul public este aglomerat cu mașini, acest lucru generează un obstacol semnificativ pentru toți utilizatorii infrastructurii stradale, ridică mari semne de întrebare privind securitatea și siguranța pietonilor și proiectează o imagine haotică a orașului. La moment, modalitatea de gestionare a străzilor pare să avantajeze transportul privat, deoarece spațiu dedicat pentru a încuraja mersul pe jos sau ciclismul este foarte limitat și nu este o prioritate pentru autoritățile publice locale.

Un jurnalist al Los Angeles Times descriind parcare haotică a orașului Ciudad de Mexico a spus: „Autovehiculele domină aproape fiecare centimetru al spațiului public din oraș. Proprietarii de autovehicule parchează peste tot, inclusiv pe borduri, pe trotuare, în grădini, pe alei, pe bulevarde și chiar pe pistele destinate bicicliștilor” (LA Times 2004). Această constatare este valabilă și pentru municipiul Chișinău. Problema este caracteristică întregului oraș, dar poate fi observată cel mai bine în zona centrală.



figura 1.
sursa: Victor Chironda

figura 2.
sursa: publika.md

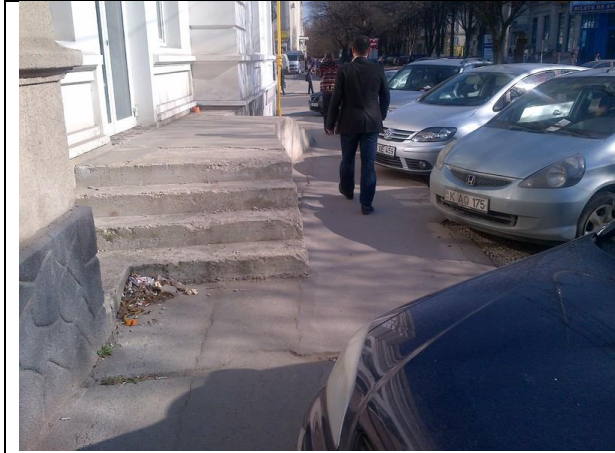


figura 3.
sursa: Victor Chironda

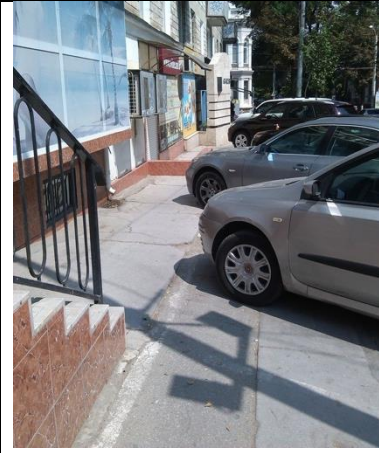


figura 4.
sursa: Victor Chironda

Obiceiul de a parca pe trotuar, a fost început ca excepție, dar o dată cu creșterea numărului de autovehicule și lipsa constantă a locurilor de parcare, a devenit o normalitate. Acest obicei a fost dezvoltat inclusiv și cu suportul autorităților publice locale, care în ultimii ani au amenajat locuri de parcare din contul trotuarelor, dar și de reprezentării poliției rutiere care au dat dovadă de o aplicare destul de relaxată privind sancționarea șoferilor care continuă să parcheze neregulamentar și în mod special pe spațiile destinate exclusiv pietonilor.

O parte din confuzia referitor la locurile regulamentare și neregulamentare de parcare este cauzată și de faptul că nu există o informație clară pentru public, cum ar fi semnalizarea prin marcaj rutier sau cu ajutorul semnelor de circulație. Astfel, șoferii nu au altă opțiune decât să parcheze autovehiculul în orice spațiu liber pe care-l găsesc. De exemplu, str. București care o lungime aproximativă de 3500 m, indicatoarele de parcare reglementează modul de parcare pe o lungime de doar 95 m. Toate acestea contribuie la numărul mic de șoferi care respectă regulamentul circulației rutiere.

Problema parcărilor pe trotuar poate fi abordată și prin „teoria geamurilor sparte” propusă de James Wilson și George Kelling (Kelling și Wilson, 1982). Aceștia au spus că dacă un geam sau fereastră dintr-o clădire a fost spartă, dar nu a fost reparată, atunci într-un timp foarte scurt și celelalte geamuri vor fi stricate, dat fiind faptul că nimănui nu îi pasă (Kelling și Wilson, 1982). Dacă înlocuim geamurile cu mașinile, atunci situația din municipiul Chișinău este similară. Dacă un șofer parchează pe trotuar și acesta nu este sancționat, atunci într-un timp foarte scurt și ceilalți îi vor urma exemplul. Lipsa de sancțiuni a dus la acceptabilitatea unei practici inoportune pentru dezvoltarea și sustenabilitatea orașului.

Opțiunea status quo presupune că numărul de unități de transport, în special numărul de autoturisme private va continua să crească. În aceste condiții, șoferii vor continua practica de a parca autoturismele pe trotuar, îngreunând tot mai mult capacitatea pietonilor de a se deplasa liber în municipiul Chișinău. Este important de menționat că sunt mai multe categorii care întâmpină obstacole nejustificate în mobilitate: persoanele cu dizabilități locomotorii, cu dizabilități de vedere, părinții cu copiii în cărucioare, bătrânii și bicicliștii.

Circulația constantă și parcare ilegală/haotică va afecta în continuare spațiul public. Pietonii nu vor avea loc suficient pentru a trece, spațiul public va continua să fie diminuat și interacțiunea între utilizatorii infrastructurii rutiere se va înrăutăți.

Având în vedere argumentele exprimate mai sus, este extrem de important de schimbat paradigma de abordare și dezvoltare a spațiilor publice și de elaborat o strategie de parcare care ar răspunde nevoilor cetățenilor. Alocarea spațiilor publice pentru parcare este nejustificată, deoarece privează pietonii de un mediu sigur de deplasare și nicidecum nu contribuie la creșterea calității de viață.

Măsura 1 - Marcarea și semnalizarea corespunzătoare a locurilor de parcare

Strategia de parcare a oricărui oraș trebuie să asigure circulația sigură și eficientă a pietonilor. Mai mult decât atât, aceasta trebuie să faciliteze schimbarea transportului de la mijloacele private de deplasare spre transportul în comun și să încurajeze dezvoltarea modurilor alternative precum mersul pe jos și ciclismul, dacă nu dorim ca orașul Chișinău să fie înecat în trafic.

O problemă majoră identificată în procesul de analiza este lipsa semnalizării corespunzătoare a locurilor de parcare, inclusiv inexistența marcajelor rutiere care ar ușura recunoașterea zonelor pentru parcare de către șoferi. În figura de mai jos, deși este amplasat același indicator rutier (indicatorul 5.48.1 și 6.8.9 din Regulamentul circulației rutiere), șoferii au parcat în trei moduri diferite: 1) a parcat integral pe trotuar; 2) a parcat paralel cu trotuarul; 3) a parcat pe un loc special amenajat din contul trotuarului, dar nu pe trotuar. Același semn de circulație rutieră nu poate însemna tipuri diferite de parcare. Acest element contribuie la o anumită confuzie din partea șoferilor, care deseori decid singuri cum ar fi mai bine de parcat. Mai mult, dacă există confuzie în zonele unde este indicată modalitatea de parcare, atunci cu siguranța putem constata faptul că și mai multă neclaritate este în zonele unde nu există nici un semn de informare referitor la modalitatea de parcare. Aceste elemente contribuie la caracteristica haotică a parcărilor din oraș.



figura 5.
 sursa: autor

figura 6.
 sursa: autor

figura 7.
 sursa: autor

Marcajele rutiere sunt utilizate pentru a ghida, a avertiza, a interzice și a oferi informație adițională atât pentru șoferi, cât și pentru pietoni. Astfel, observarea și identificarea unui marcaj permite utilizatorilor infrastructurii rutiere să reacționeze și să determine corect acțiunile ulterioare pentru a eficientiza și fluidiza deplasarea, dar și pentru a putea ajunge în siguranță la destinație. Astfel, marcarea exactă a locurilor de parcare joacă un rol primordial pentru siguranța traficului rutier.

Măsura respectivă prevede efectuarea unei „pașaportizări” a tuturor zonelor de parcare, pentru a determina dacă au fost instalate indicatoarele corespunzătoare și identificate cu marcaj rutier. Conform prevederilor Regulamentului circulației rutiere, parcarea vehiculelor este permisă numai în locurile destinate acestui scop, semnalizate prin indicatoare și/sau marcaj. La momentul actual, în municipiul Chișinău există multe zone unde se parchează fără ca să existe elementele mai sus menționate și fără ca șoferii să fie amendați. Această zonă gri trebuie abordată, pentru a asigura că toți utilizatorii (șoferii, pietonii, etc) cunosc și înțeleg care sunt zonele unde este permisă parcare și cum se parcheze corect.

Măsura 2 - Instalarea barierelor fizice

Experiența multor orașe europene a demonstrat că unica modalitate de a preveni parcarea autoturismelor pe trotuar și protejarea pietonilor este instalarea barierelor fizice care ar delimita foarte clar carosabilul și trotuarul (figura 12). Utilizarea acestora în municipiul Chișinău este destul de redusă. Orașe din Europa și Statele Unite folosesc diferite feluri de piloni pentru a separa traficul, a proteja pietonii, a limita viteză și sau pentru a testa o nouă configurare a intersecțiilor. Totodată, la momentul actual autoritățile publice locale nu au o politică clară referitor la acestea: designul, modalitatea și permisiunea de instalare sau întreținerea acestora.



figura 12.

sursa: autor

Una dintre cauzele identificate la începutul analizei este faptul că poliția rutieră nu are o aplicare uniformă privind sancționarea parcării neregulamentare. Avantajul major al instalării barierelor fizice este faptul că nu mai este nevoie de un polițist la fiecare intersecție pentru a păstra trotuarul disponibil pentru pietoni. Pilonul va asigura respectarea regulamentului circulației rutiere 24 de ore și 7 zile pe săptămână.

Implementarea acestei măsuri ar permite și înfrumusețarea aspectului urban al trotuarelor din Chișinău. Pilonii pot avea aspecte exterioare deosebite și construite din materiale diferite (figura 13-16).



figura 13.
sursa: www.iotagarden.com



figura 14.
sursa:
content.aucklanddesignmanual.co.nz

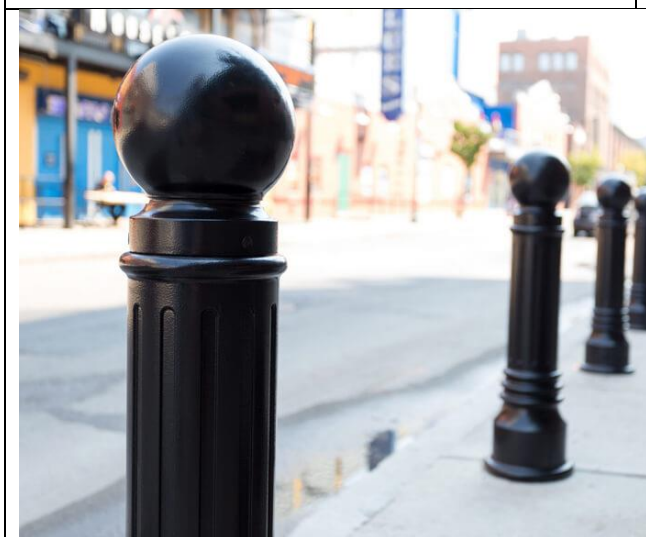


figura 15.
sursa: www.reliance-foundry.com



figura 16.
sursa: www.iotagarden.com

Este important de remarcat faptul că amplasarea bolurilor ar putea să nu fie posibilă pe toată lungimea trotuarului/parcării paralele, dar prin instalarea acestora în zonele unde există un număr mai mare de pietoni sau risc sporit de nerespectare a regulilor de circulație se va transmite un mesaj foarte clar că trotuarele sunt destinate pietonilor.

Măsura 3 - Trecerea treptată la parcare paralelă

Pe lângă faptul că autoritățile publice locale permit parcare integrală pe trotuar, în zonele în care trotuarul nu pare să fie destul de lat, se instalează următorul tip de indicator (figura 8), care produce următoarele rezultate (figura 9). Astfel și trotuarul devine impracticabil, dar și porțiunea de drum destinată circulației autovehiculelor. Această abordare nu este una potrivită pentru municipiul Chișinău și ar trebui revizuită, pentru a fluidiza traficul rutier, dar și pentru a asigura deplasarea în siguranță a pietonilor.



figura 8.
sursa: autor

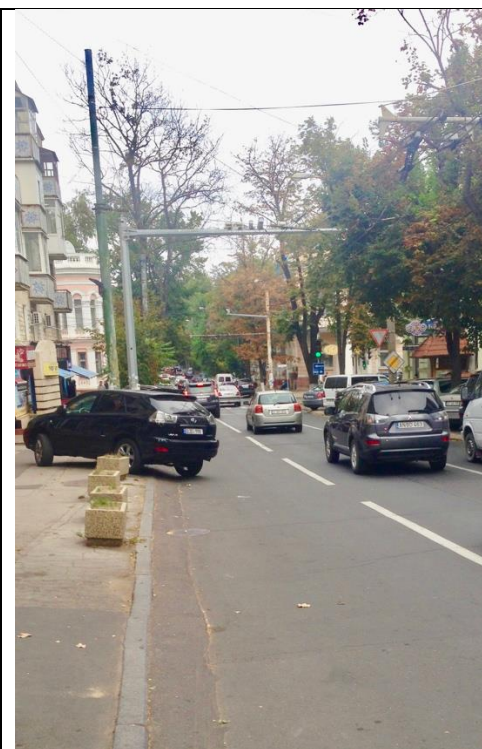


figura 9.
sursa: autor

Dezavantajele parcării paralele:

- Se reduce lățimea carosabilului destinată pentru traficul în mișcare, astfel ar putea fi redusă viteza de deplasare.
- Experiența redusă în parcare paralelă și manevrele frecvente de ieșire-intrare pot contribui la dezvoltarea de ambuteiaje pe aceste segmente de drum.

Avantajele parcării paralele:

- Parcarea paralelă este folosită în foarte multe orașe din lume, pentru că aceasta permite eliberarea trotuarelor și asigură un nivel înalt de mobilitate pentru utilizatorii infrastructurii pietonale.
- Poate fi considerată ca un instrument de calmare a traficului. Șoferii cunoscând că pe o bandă este amenajată parcarea vor fi mai atenți și vor ajusta viteza corespunzător.
- În plus față de calmarea traficului, parcarea pe stradă servește ca un tampon între vehiculele în mișcare și pietonii care se deplasează pe trotuar; acest lucru creează un mediu sigur pentru ca pietonii să fie în siguranță.
- Parcarea paralelă oferă o vizibilitate mai bună pentru șoferi în comparație cu parcarea sub unghi (în formă de spic), deoarece la ieșire din locul de parcare vizibilitatea este blocată de celelalte autoturisme parcate. Parcarea paralelă permite șoferilor să se deplaseze înainte, astfel având o vedere mult mai clară a traficului din jur.
- Conform mai multor studii (Weant și Levinson) transformarea parcărilor sub unghi în parcări paralele a redus numărul de accidente înregistrate cu până la 63%.

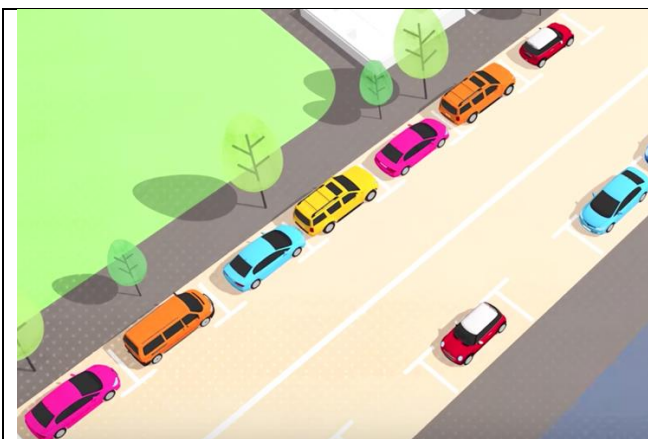


figura 10.



figura 11.

Proiect pilot - Parcare paralelă pe strada București și interzicerea parcării pe trotuare

În urma analizei modalității de parcare pe str. București au fost constatate următoarele:

- în perimetrul a trei blocuri se parchează paralel;
- în perimetrul a trei blocuri se parchează pe trotuar;
- în perimetrul a șapte blocuri se parchează mixt (integral pe trotuar, o parte pe carosabil și o parte pe trotuar sau paralel).
- deși marcajul interzice parcare pe partea stângă, totuși mașinile se parchează integral pe trotuar și aceasta în condițiile în care sunt locuri disponibile pentru parcare paralelă pe partea dreapta.
- pe o lungime de aproximativ 3 km, sunt instalate doar 5 indicatoare ce reglementează parcare (P-20 metri; P-25 metri; P-50 metri). Pe celelalte porțiuni lipsește atât marcajul cât și indicatoarele rutiere.

Faptul că pe str. București se înregistrează atât de multe tipuri de marcarea, confirmă o dată în plus că există multă confuzie atât pentru șoferi cât și pentru pietoni. Acest lucru îngreunează semnificativ circulația traficului deoarece pe unele porțiuni autovehiculele sunt parcate integral pe trotuar, pe altele sunt parcate paralel, fiind necesare schimbările dese de pe o bandă pe alta. În figura 17 se poate observa care sunt consecințele amenajării haotice a parcării pe str. București: nu este utilizată o bandă (după intersecție sunt parcate mașini) și se blochează trotuarul.



figura 17.

sursa: autor

Totodată, nu sunt utilizate eficient locurile limitate disponibile, spațiul dintre mașini fiind unul mult prea mare. Dacă șoferii ar ști că pe anumite străzi sunt amenajată parcare paralelă, atunci gradul de utilizare a acestora ar fi mult mai mare și nimeni nu ar mai circula pe acea bandă care este destinată parcării, evitându-se necesitatea de a ocoli mașinile parcate sporadic pe acele porțiuni de drum.



Destul de problematice sunt și zonele unde se parchează mixt (figura 18). Acest obicei nu este avantajos nici pentru șoferi și nici pentru pietoni. În urma analizei efectuate, din cincisprezece blocuri unde este permisă parcare, pe șapte dintre ele se parchează mixt.

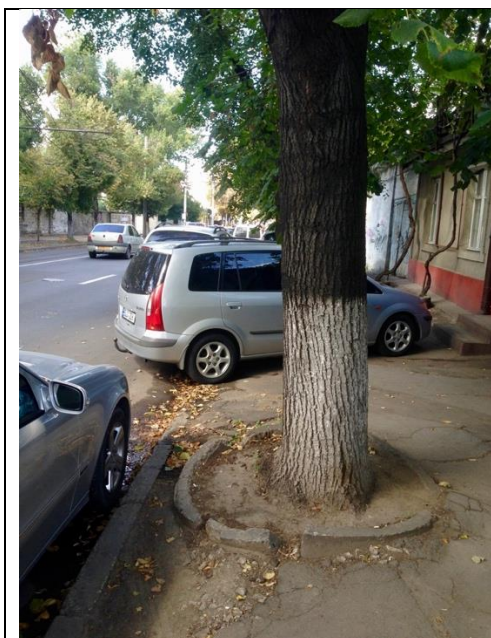


figura 18.

sursa: autor

Soluția propusă și recomandată pentru strada București este amenajarea parcării paralele pe toate lungimea acesteia (cu restricțiile de rigoare privind apropierea de intersecții, trecerile de pietoni și stațiile destinate transportului public) și interzicerea parcării pe trotuare prin instalarea barierelor fizice, acolo unde există riscul ca mașinile să parcheze pe trotuar.

Fără o politică clară în domeniul reglementării parcarilor și fără intervenții, în viitorul apropiat nu vom avea loc nici pe trotuar, nici pe carosabil. Dimpotrivă, asigurarea accesului pentru mersul cu bicicleta, plimbarea pe jos sau deplasarea persoanelor cu dizabilitate trebuie să devină o parte integrantă în planificarea, proiectarea și construcția infrastructurii în Municipiul Chișinău.

Rezolvarea problemei parcării pe trotuare va avea beneficii pe termen lung (economice, de mediu, de sănătate), dar cu siguranța va genera conflicte politice și dezbateri aprinse pe termen scurt. Paradoxal, deși o bună parte a populației, inclusiv șoferii, doresc un oraș cu politici sustenabile, un transport public modern și eficient, cartiere curate și spații publice sigure și frumos amenajate, totuși o bună parte continuă să parcheze pe trotuar subminând toate obiectivele menționate mai sus.

Parcarea paralelă și interzicerea parcării pe trotuare va reduce din numărul locurilor de parcare, dar este important de menționat faptul că restricțiile de parcare trebuie utilizate ca și instrument de limitare a utilizării mașinilor. Oricâte locuri de parcare nu se vor construi/amenaja (pe strada/ subteran/ multietajat), cererea întotdeauna va depăși oferta. Astfel, un prim pas spre politici de restricționare și gestionare a volumului de trafic sunt inevitabile pentru un oraș modern.

Opțiunea status quo nu mai este sustenabilă. Totodată, respectiva propunere de politică nu are drept scop rezolvarea integrală a acestei probleme în municipiul Chișinău. Sunt necesare și alte măsuri cum ar fi: construcția de parcări multietajate, dezvoltarea unei rețele eficiente de transport public, abolirea gratuității parcării (cel puțin în zona centrală), etc. Dar acest proiect pilot ar putea fi un prim pas pentru dezvoltarea unei strategii comprehensibile de parcare în Chișinău care ar avea următoarele obiective:

- 1) Să contribuie la o mai bună accesibilitate și mobilitate
- 2) Să contribuie la creșterea calității condițiilor de viață în oraș: trotuare sigure; aer mai curat; design urban prietenos.
- 3) Să susțină dezvoltarea economiei locale.

Pe data de 25 august, pe str. București (în perimetrul străzilor Nicolae Iorga și Maria Cebotari) autovehiculele au fost parcate paralel (figura 12). Pe această porțiune, de regulă nu se parchează niciodată, dar o dată ce un șofer a îndrăznit, ceilalți i-au urmat exemplul. Atât mașinile, cât și pietonii au putut să traverseze nestingherit.



figura 19.

sursa: autor

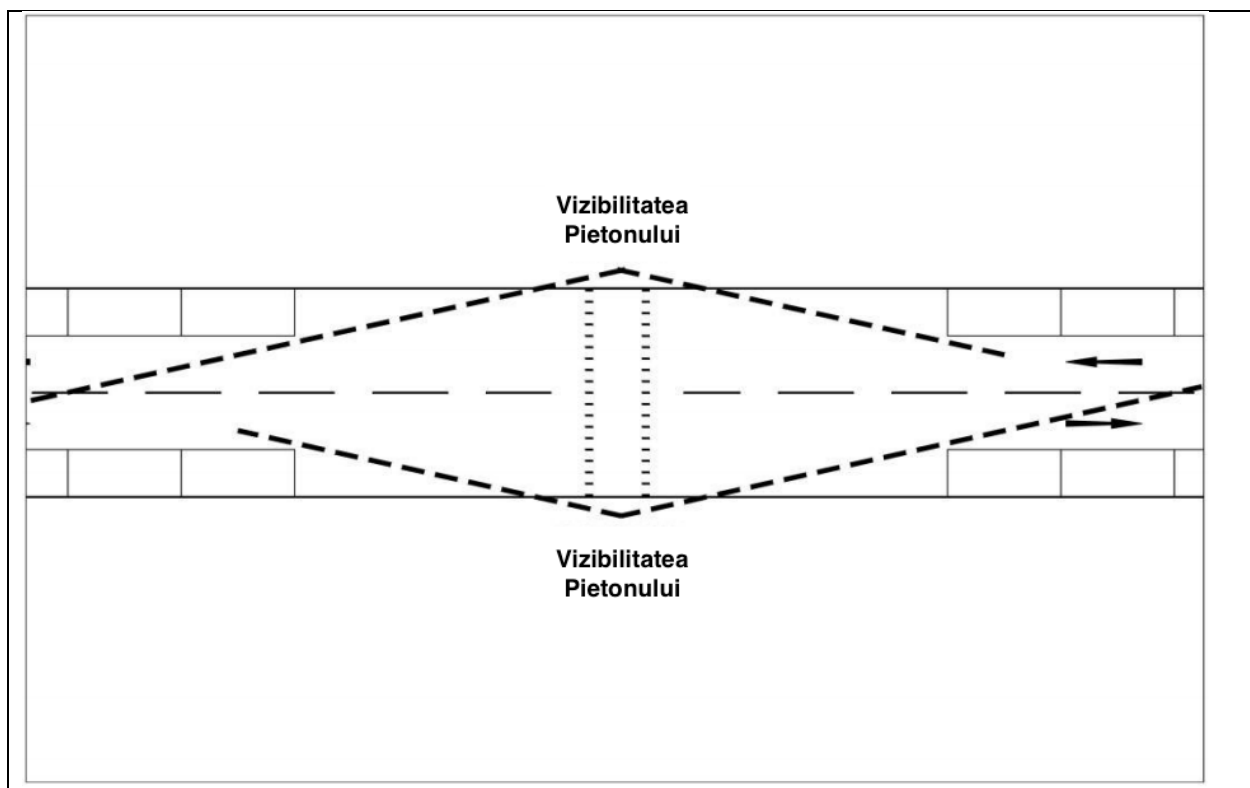


figura 20

sursa: www.chisinau.md, proiect în sectorul drumurilor urbane din Chișinău suport în domeniul sistemelor de parcare

Referințe

1. <http://www.registru.md/ro/date-statistice/rst-in-profil-de-tipul-mijlocului-de-transport>
2. [http://diez.md/2016/12/26/foto-2016-primaria-cheltuit-15-milioane-de-lei-pentru-reparatia-trotuarelor-din-chisinau\)](http://diez.md/2016/12/26/foto-2016-primaria-cheltuit-15-milioane-de-lei-pentru-reparatia-trotuarelor-din-chisinau)
3. http://www.noi.md/md/news_id/29166
4. <http://articles.latimes.com/2004/dec/26/business/fi-mexcars26/2>